# Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea

C 99

Edizzjoni bil-Malti

Informazzjoni u Avviżi

Volum 57

4 ta' April 2014

Werrej

II *Komunikazzjonijiet*

KOMUNIKAZZJONIJIET MINN ISTITUZZJONIJIET, KORPI, UFFIĊĊJI U AĠENZIJI TAL-UNJONI EWROPEA

**Il-Kummissjoni Ewropea**

2014/C 99/01 — Ebda oppożizzjoni għal konċentrazzjoni notifikata (Kawża COMP/M.7171 — VARO ENERGY/BAYERNOIL PACKAGE) ([1]) ........ 1

IV *Informazzjoni*

INFORMAZZJONI MINN ISTITUZZJONIJIET, KORPI, UFFIĊĊJI U AĠENZIJI TAL-UNJONI EWROPEA

**Il-Kummissjoni Ewropea**

2014/C 99/02 — Rata tal-kambju tal-euro — It-3 ta' April 2014 ........ 2

2014/C 99/03 — Komunikazzjoni tal-Kummisjoni — Linji gwida dwar l-għajnuna mill-Istat għall-ajruporti u l-linji tal-ajru ........ 3

INFORMAZZJONI MILL-ISTATI MEMBRI

2014/C 99/04 — Avviż mill-Gvern ta' Malta dwar id-Direttiva 94/22/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar il-kundizzjonijiet għall-għoti u l-użu ta' awtorizzazzjonijiet għall-prospettar, esplorazzjoni u produzzjoni ta' idrokarburi ........ 35

MT

([1]) Test b'rilevanza għaż-ŻEE

V *Avviżi*

PROĊEDURI DWAR L-IMPLIMENTAZZJONI TAL-POLITIKA TAL-KOMPETIZZJONI

**Il-Kummissjoni Ewropea**

2014/C 99/05 Notifika minn qabel ta' konċentrazzjoni (Kawża M.7218 — Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth) — Każ li jista' jiġi kkunsidrat għal proċedura ssimplifikata ([1]) ............................................... 36

([1]) Test b'rilevanza għaż-ŻEE

II

*(Komunikazzjonijiet)*

## KOMUNIKAZZJONIJIET MINN ISTITUZZJONIJIET, KORPI, UFFIĊĊJI U AĠENZIJI TAL-UNJONI EWROPEA

# IL-KUMMISSJONI EWROPEA

**Ebda oppożizzjoni għal konċentrazzjoni notifikata**

**(Kawża COMP/M.7171 — VARO ENERGY/BAYERNOIL PACKAGE)**

**(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)**

(2014/C 99/01)

Fit-28 ta' Marzu 2014, il-Kummissjoni ddeċidiet li ma topponix il-konċentrazzjoni notifikata msemmija hawn fuq u li tiddikjaraha kompatibbli mas-suq intern. Din id-deċiżjoni hi bbażata fuq l-Artikolu 6(1)b tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 139/2004 [1]. It-test sħiħ tad-deċiżjoni hu disponibbli biss fl-Ingliż u ser isir pubbliku wara li jitneħħa kwalunkwe sigriet tan-negozju li jista' jkun fih. Dan it-test jinstab:

— Fit-taqsima tal-amalgamazzjoni tal-websajt tal-Kummissjoni dwar il-Kompetizzjoni (http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/). Din il-websajt tipprovdi diversi faċilitajiet li jgħinu sabiex jinstabu d-deċiżjonijiet individwali ta' amalgamazzjoni, inklużi l-kumpanija, in-numru tal-każ, id-data u l-indiċi settorjali,

— f'forma elettronika fil-websajt EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm) fid-dokument li jġib in-numru 32014M7171. Il-EUR-Lex hu l-aċċess fuq l-Internet għal-liġi Ewropea.

---

(1) ĠU L 24, 29.1.2004, p. 1.

IV

*(Informazzjoni)*

## INFORMAZZJONI MINN ISTITUZZJONIJIET, KORPI, UFFIĊĊJI U AĠENZIJI TAL-UNJONI EWROPEA

# IL-KUMMISSJONI EWROPEA

**Rata tal-kambju tal-euro** ([1])

**It-3 ta' April 2014**

(2014/C 99/02)

**1 euro =**

| | Munita | Rata tal-kambju | | Munita | Rata tal-kambju |
|---|---|---|---|---|---|
| USD | Dollaru Amerikan | 1,3771 | CAD | Dollaru Kanadiż | 1,5172 |
| JPY | Yen Ġappuniż | 143,12 | HKD | Dollaru ta' Hong Kong | 10,6826 |
| DKK | Krona Daniża | 7,4648 | NZD | Dollaru tan-New Zealand | 1,6149 |
| GBP | Lira Sterlina | 0,82970 | SGD | Dollaru tas-Singapor | 1,7395 |
| SEK | Krona Żvediża | 8,9554 | KRW | Won tal-Korea t'Isfel | 1 456,88 |
| CHF | Frank Żvizzeru | 1,2209 | ZAR | Rand ta' l-Afrika t'Isfel | 14,6628 |
| ISK | Krona Iżlandiża | | CNY | Yuan ren-min-bi Ċiniż | 8,5537 |
| NOK | Krona Norveġiża | 8,2300 | HRK | Kuna Kroata | 7,6480 |
| BGN | Lev Bulgaru | 1,9558 | IDR | Rupiah Indoneżjan | 15 582,21 |
| CZK | Krona Ċeka | 27,432 | MYR | Ringgit Malażjan | 4,5223 |
| HUF | Forint Ungeriż | 307,21 | PHP | Peso Filippin | 62,021 |
| LTL | Litas Litwan | 3,4528 | RUB | Rouble Russu | 48,9370 |
| PLN | Zloty Pollakk | 4,1727 | THB | Baht Tajlandiż | 44,726 |
| RON | Leu Rumen | 4,4753 | BRL | Real Brażiljan | 3,1356 |
| TRY | Lira Turka | 2,9493 | MXN | Peso Messikan | 18,0593 |
| AUD | Dollaru Awstraljan | 1,4912 | INR | Rupi Indjan | 82,8670 |

([1]) *Sors*: rata tal-kambju ta' referenza ppubblikata mill-Bank Ċentrali Ewropew.

## KOMUNIKAZZJONI TAL-KUMMISJONI

## Linji gwida dwar l-għajnuna mill-Istat għall-ajruporti u l-linji tal-ajru

(2014/C 99/03)

WERREJ


| | | |
|---|---|---|
| 1. | Introduzzjoni: Politika ta' għajnuna mill-Istat fis-settur tal-avjazzjoni | 3 |
| 2. | Kamp ta' applikazzjoni u definizzjonijiet | 7 |
| 2.1. | Kamp ta' applikazzjoni | 7 |
| 2.2. | Definizzjonijiet | 8 |
| 3. | Il-preżenza ta' għajnuna mill-Istat fis-sens tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat | 10 |
| 3.1. | Il-kunċett ta' impriża u l-attività ekonomika | 10 |
| 3.2. | L-Użu tar-riżorsi tal-Istat u r-responsabbiltà tal-Istat | 12 |
| 3.3. | Id-distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ | 13 |
| 3.4. | Finanzjament pubbliku tal-ajruporti u l-applikazzjoni tal-Prinċipju tal-Operatur tal-Ekonomija tas-Suq | 13 |
| 3.5. | Relazzjonijiet finanzjarji bejn l-ajruporti u l-linji tal-ajru | 14 |
| 3.5.1. | Tqabbil mal-prezz tas-suq | 14 |
| 3.5.2. | L-analiżi tal-profitabbiltà ex ante | 15 |
| 4. | Il-finanzjament pubbliku ta' Servizzi ta' Interess Ekonomiku Ġenerali | 16 |
| 4.1. | Id-definizzjoni ta' Servizz ta' Interess Ekonomiku Ġenerali fl-ajruport u fis-setturi tat-trasport bl-ajru | 17 |
| 4.2. | Kompatibbiltà tal-għajnuna fil-forma ta' kumpens għas-servizz pubbliku | 18 |
| 5. | Kompatibbiltà tal-għajnuna skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-Trattat | 18 |
| 5.1. | Għajnuna lill-ajruporti | 19 |
| 5.1.1. | Għajnuna għall-investiment lill-ajruporti | 19 |
| 5.1.2. | Għajnuna għall ġestjoni lill-ajruporti | 23 |
| 5.2. | Għajnuna tal-bidu tan-negozju lil-linji tal-ajru | 26 |
| 6. | Għajnuna ta' karattru soċjali skont l-Artikolu 107(2)(a) tat-Trattat | 27 |
| 7. | Kumulazzjoni | 28 |
| 8. | Dispożizzjonijiet finali | 28 |
| 8.1. | Rappurtar annwali | 28 |
| 8.2. | Trasparenza | 28 |
| 8.3. | Monitoraġġ | 28 |
| 8.4. | Evalwazzjoni | 29 |
| 8.5. | Miżuri xierqa | 29 |
| 8.6. | Applikazzjoni | 29 |
| 8.7. | Rieżami | 30 |


## 1. INTRODUZZJONI: POLITIKA TA' GĦAJNUNA MILL-ISTAT FIS-SETTUR TAL-AVJAZZJONI

1. Billi jgħaqqad popli u reġjuni, it-trasport bl-ajru għandu rwol vitali fl-integrazzjoni u l-kompetittività tal-Unjoni Ewropea, kif ukoll fl-interazzjoni tagħha fid-dinja. It-trasport bl-ajru jikkontribwixxi b'mod sinifikanti għall-ekonomija tal-Unjoni, b'aktar minn 15-il miljun moviment kummerċjali annwali, 822 miljun passiġġier trasportati minn u lejn ajruporti tal-Unjoni fl-2011, 150 linja tal-ajru skedati, netwerk ta' aktar minn 460 ajruport, u 60 fornitur tas-servizz ta' navigazzjoni bl-ajru. [1] L-Unjoni tgawdi mill-pożizzjoni tagħha bħala fus

[1] Sorsi: Eurostat, l-Assoċjazzjoni tal-Linji tal-Ajru Ewropej, l-Assoċjazzjoni Internazzjonali tat-Trasport bl-Ajru.

tal-avjazzjoni globali, li twassal sabiex il-linji tal-ajru u l-ajruporti weħedhom jikkontribwixxu aktar minn EUR 140 000 miljun għall-Prodott Gross Domestiku tal-Unjoni kull sena. Is-settur tal-avjazzjoni jimpjega wkoll aktar minn 2,3 miljun ruħ fl-Unjoni ([2]).

2. L-Istrateġija Ewropa 2020 ([3]) ("UE 2020") tissottolinja l-importanza tal-infrastruttura tat-trasport bħala parti mill-istrateġija ta' tkabbir sostenibbli tal-Unjoni għall-għaxar snin li ġejjin. B'mod partikolari, il-Kummissjoni fil-White Paper tagħha "Pjan direzzjonali għal Żona Unika tat-Trasport" ([4]) enfasizzat li l-internalizzazzjoni tal-esternalitajiet, l-eliminazzjoni ta' sussidji mhux ġustifikati u l-kompetizzjoni ħielsa u mhux distorta huma parti essenzjali mill-isforz biex jiġu allinjati l-għażliet tas-suq mal-bżonnijiet ta' sostenibbiltà. Il-"Pjan Direzzjonali għal Żona Unika tat-Trasport" emfasizza wkoll l-importanza ta' użu effiċjenti tar-riżorsi. Fil-prattika, it-trasport għandu juża inqas enerġija u enerġija nadifa, jisfrutta aħjar infrastruttura moderna u jnaqqas l-impatt negattiv tiegħu fuq il-klima u fuq l-ambjent u partikolarment fuq assi naturali ewlenin bħall-ilma, l-art u l-ekosistemi.

3. It-tlestija gradwali tas-suq intern wasslet għat-tneħħija ta' kull restrizzjoni kummerċjali għal-linji tal-ajru li jtiru fl-Unjoni, bħal restrizzjonijiet fuq rotot, in-numru ta' titjiriet jew l-istabbiliment ta' tariffi. Mil-liberalizzazzjoni tat-trasport bl-ajru fl-1997, ([5]) l-industrija espandiet aktar minn qatt qabel, u dan ikkontribwixxa għat-tkabbir ekonomiku u l-ħolqien tal-impjiegi. Din wittiet it-triq ukoll għall-ħolqien ta' trasportaturi bi prezz baxx, li joperaw mudell tan-negozju ġdid ibbażat fuq il-ħinijiet qosra sat-titjira lura u l-użu effiċjenti ħafna tal-flotta. Dan l-iżvilupp iġġenera żieda tremenda fit-traffiku, bit-traffiku tat-trasportaturi bi prezz baxx li qed jiżdied b'rata mgħaġġla mill-2005. Fl-2012 għall-ewwel darba, linji tal-ajru bi prezz baxx (44,8 %) qabżu is-sehem fis-suq tat-trasportaturi tal-ajru stabbiliti (42,4 %), xejra li kompliet fl-2013 (45,94 % għal-linji tal-ajru bi prezz baxx u 40,42 % għal dawk stabbiliti).

4. Filwaqt li fil-biċċa l-kbira tagħhom għadhom ta' sjieda u ġestjoni pubblika, ([6]) l-ajruporti madwar l-Unjoni bħalissa qegħdin jaraw l-involviment dejjem jikber ta' impriżi privati. Inħolqu swieq ġodda f'dawn l-aħħar għaxar snin, permezz tal-privatizzazzjoni parzjali ta' ċerti ajruporti, kif ukoll permezz tal-kompetizzjoni għall-ġestjoni ta' ajruporti ta' proprjetà pubblika, inklużi ajruporti reġjonali.

5. Ajruporti iżgħar juru l-ogħla proporzjon ta' sjieda pubblika ([7]) u huma l-aktar spiss li jserrħu fuq sostenn pubbliku biex jiffinanzjaw l-operazzjonijiet tagħhom. Il-prezzijiet ta' dawn l-ajruporti ġeneralment ma jkunux definiti fir-rigward ta' kunsiderazzjonijiet tas-suq u prospetti ta' profittabilità *ex ante*, iżda essenzjalment fil-kunsiderazzjonijiet lokali jew reġjonali. Bil-kundizzjonijiet attwali tas-suq il-prospetti ta' profittabilità għal ajruporti operati kummerċjalment jibqgħu dipendenti ħafna ([8]) fuq il-livell ta' traffiku li jgħaddi mill-ajruport, b'ajruporti b'inqas minn miljun passiġġier fis-sena tipikament jitħabtu biex ikopru l-ispejjeż ta' ġestjoni tagħhom. Konsegwentement il-biċċa l-kbira tal-ajruporti reġjonali huma ssussidjati minn awtoritajiet pubbliċi fuq bażi regolari.

---

([2]) Studju dwar l-effetti tal-implimentazzjoni tas-suq komuni tal-avjazzjoni tal-UE fuq l-impjiegi u l-kundizzjonijiet tax-xogħol fis-Settur tat-Trasport bl-Ajru matul il-perjodu 1997/2010. Steer Davies Gleave għall-Kummissjoni Ewropea, id-DĠ MOVE. Rapport Finali ta' Awwissu 2012.

([3]) Komunikazzjoni tal-Kummissjoni - Ewropa 2020 - Strateġija għal tkabbir intelliġenti, sostenibbli u inklussiv, COM(2010) 2020 finali, 3 Marzu 2010.

([4]) Il-Pjan Direzzjonali għal Żona Unika tat-Trasport – Lejn sistema tat-trasport kompetittiva u li tuża r-riżorsi b'mod effiċjenti, COM (2011) 144.

([5]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 2407/92 tat-23 ta' Lulju 1992 dwar liċenzjar ta' air carriers (ĠU Edizzjoni Speciali bil-Malti, Kapitolu 6, Vol. 2, p. 3), ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 2408/92 tat-23 ta' Lulju 1992 dwar aċċess għat-trasportaturi tal-ajru tal-Komunità għal rotot tal-ajru intra-Komunitarji (ĠU Edizzjoni Speciali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 1, p. 420)u r-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 2409/92 tat-23 ta' Lulju 1992 dwar nollijiet u rati għal servizzi tal-ajru (ĠU Edizzjoni Specjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 1, p. 427).

([6]) Skont Airport Council International Europe, 77 % tal-ajruporti kienu kompletament proprjetà pubblika fl-2010, filwaqt li 9 % kienu kompletament proprjetà privata, ara Airport Council International Europe: The Ownership of Europe's Airports 2010.

([7]) Dan jixhdu l-fatt li, għalkemm fl-2010 s-sehem tagħhom mill-għadd globali tal-ajruporti kien jammonta għal 77 %, l-ajruporti b'sjieda pubblika kienu jammontaw biss għal 52 % tat-traffiku totali tal-passiġġieri.

([8]) Kif muri fl-2002 minn "Studju dwar il-kompetizzjoni bejn l-ajruporti u l-applikazzjoni tar-regoli għall-għajnuna mill-Istat" - l-Università ta' Cranfield, Ġunju 2002, u sussegwentement konfermat minn rapporti tal-industrija.

6. Ċerti reġjuni għadhom imfixklin fl-aċċessibilità peress li din hija aktar fqira mill-bqija tal-Unjoni, u ċentri maġġuri qed jiffaċċjaw livelli dejjem akbar ta' konġestjoni. ([9]) Fl-istess waqt, id-densità tal-ajruporti reġjonali f'ċerti reġjuni tal-Unjoni wasslet għal kapaċità żejda sostanzjali ta' infrastruttura tal-ajruporti meta mqabbla mad-domanda tal-passiġġieri u l-ħtiġijiet tal-linji tal-ajru.

7. Is-sistema tal-ipprezzar fil-biċċa l-kbira tal-ajruporti tal-Unjoni tradizzjonalment kienet imfassla bħala skema pubblikata tal-imposti tal-ajruport bbażata fuq in-numri tal-passiġġieri u l-piż tal-inġenji tal-ajru. ([10]) Madankollu, l-evoluzzjoni tas-suq u koperazzjoni mill-qrib bejn l-ajruporti u l-linji tal-ajru gradwalment wittew it-triq għal varjetà wiesgħa ta' prattiċi kummerċjali, inklużi kuntratti fit-tul b'tariffi differenzjati u xi kultant ammonti sostanzjali ta' inċentivi u sostenn ta' kummerċjalizzazzjoni mħallas mill-ajruporti u/jew mill-awtoritajiet lokali u reġjonali lil-linji tal-ajru. B'mod partikolari, il-fondi pubbliċi allokati għal operazzjonijiet ta' sostenn għall-ajruporti jistgħu jkunu mgħoddija lil-linji tal-ajru sabiex jiġbdu aktar traffiku kummerċjali, u b'hekk joħolqu distorsjoni tas-swieq tat-trasport bl-ajru ([11]).

8. Fil-Komunikazzjoni tagħha dwar il-Modernizzazzjoni tal-Għajnuna mill-Istat (SAM) ([12]), il-Kummissjoni tiġbed l-attenzjoni li l-politika dwar l-għajnuna mill-Istat għandha tiffoka fuq il-faċilitazzjoni ta' għajnuna mfassla tajjeb immirata lejn in-nuqqasijiet tas-suq u miri ta' interess komuni tal-Unjoni, u li tevita l-ħela tar-riżorsi pubbliċi. Tabilħaqq. il-miżuri ta' għajnuna mill-Istat jistgħu, taħt ċerti kundizzjonijiet, jikkoreġu fallimenti fis-suq, biex b'hekk jikkontribwixxu għall-funzjonament effiċjenti tas-swieq u titkattar il-kompetittività. Barra minn hekk, meta s-swieq jipprovdu riżultati effiċjenti imma dawn jiġu kkunsidrati bħala mhux sodisfaċenti mil-lenti tal-politika ta' koeżjoni, l-għajnuna mill-Istat tista' tintuża biex jinkiseb riżultat tas-suq li jkun aktar mixtieq u ġust. Madankollu, l-għajnuna mill-Istat jista' jkollha effetti negattivi, bħad-distorsjoni tal-kompetizzjoni bejn l-impriżi u l-effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri sa tali punt li jmur kontra l-interessi komuni tal-Unjoni. Il-kontroll tal-għajnuna mill-Istat fis-setturi tal-ajruport u tat-trasport bl-ajru għandhom għalhekk jippromwovu l-użu għaqli tar-riżorsi pubbliċi għal politiki orjentati lejn it-tkabbir, filwaqt li jillimitaw id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni li jfixklu l-kundizzjonijiet ekwi fis-suq intern, b'mod partikolari billi tiġi evitata d-duplikazzjoni ta' ajruporti li ma jħallux profitt fl-istess żona ta' lħuq u l-ħolqien ta' kapaċità żejda.

9. L-applikazzjoni tar-regoli tal-għajnuna mill-Istat għas-setturi tal-ajruporti u tat-trasportaturi tal-ajru tikkostitwixxi parti mill-isforzi tal-Kummissjoni li tittejjeb il-kompetittività u t-tkabbir potenzjali tal-industrija tal-ajruporti u tal-linji tal-ajru tal-Unjoni. ([13]) L-għoti ta' opportunitajiet indaqs bejn il-linji tal-ajru u l-ajruporti fl-Unjoni huwa ta' importanza kbira għal dawn il-miri, kif ukoll għas-suq intern kollu kemm hu. Fl-istess ħin, ajruporti reġjonali jistgħu jaqdu rwol importanti għall-iżvilupp lokali u l-aċċessibbiltà ta' ċerti reġjuni, b'mod partikolari fl-isfond ta' previżjonijiet ta' traffiku pożittivi għall-iżvilupp tat-trasport tal-ajru fl-Unjoni.

10. Bħala parti mill-pjan ġenerali biex jinħoloq spazju tal-ajru uniku tal-Unjoni u waqt li jitqiesu l-iżviluppi tas-suq, fl-2005, il-Kummissjoni adottat linji gwida dwar il-finanzjament tal-ajruporti u l-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali ([14]) (il-"Linji Gwida tal-Avjazzjoni 2005"). Dawn il-linji gwida speċifikaw b'liema kundizzjonijiet ċerti kategoriji ta' għajnuna mill-Istat lill-ajruporti u lil-linji tal-ajru jistgħu jkunu dikjarati kompatibbli mas-suq intern. Huma ssuplimentaw il-linji gwida tal-Avjazzjoni 1994, ([15]) li prinċipalment kien fihom dispożizzjonijiet fir-rigward tar-ristrutturar tat-trasportaturi nazzjonali u għajnuna soċjali għall-benefiċċju taċ-ċittadini tal-Unjoni.

---

([9]) Huwa mbassar li tlettax-il ajruport fl-UE se jkunu qed jaħdmu b'kapaċità sħiħa tmien sigħat kuljum kull jum fis-sena fl-2030, meta mqabbla mal-2007 fejn ħames ajruporti biss kienu joperaw b'kapaċità sħiħa jew qrib għal 100 % tal-ħin (Ara l-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni Ewropea lill-Parlament Ewropew, lill-Kunsill, lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew u lill-Kumitat tar-Reġjuni dwar il-politika tal-Ajruporti fl-Unjoni Ewropea - nindirizzaw il-kapaċità u l-kwalità biex nippromwovu t-tkabbir, il-konnettività u l-mobbiltà sostenibbli tal-1 ta' Diċembru 2011, COM (2011) 823) ("il-Komunikazzjoni dwar il-Politika dwar l-ajruporti fl-Unjoni Ewropea").

([10]) Kif evidenzjat mill-politiki tal-Organizzazzjoni tal-Avjazzjoni Ċivili Internazzjonali dwar l-imposti għall-ajruporti u għas-servizzi ta' navigazzjoni (id-Dokument 9082), irriveduti l-aħħar f'April 2012.

([11]) Partikolarment fejn l-għajnuna hija ddeterminata fuq il-bażi ta' kalkoli *ex post* (tagħmel tajjeb għal kwalunkwe defiċits kif dawn jitfaċċaw), l-ajruporti jista' jkun li ma jkollhomx wisq inċentiv biex jikkontrollaw l-ispejjeż u jimponu tariffi tal-ajruport li huma suffiċjenti biex ikopru l-ispejjeż.

([12]) Il-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew, lill-Kunsill, lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew u lill-Kumitat tar-Reġjuni – Il-Modernizzazzjoni tal-għajnuna mill-Istat tal-UE (SAM), COM(2012) 209 finali.

([13]) Ara l-Komunikazzjoni dwar il-politika tal-Ajruporti fl-Unjoni Ewropea.

([14]) Komunikazzjoni tal-Kummissjoni - Il-Linji Gwida tal-Komunità dwar l-iffinanzjar tal-ajruporti u l-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru li jitilqu minn ajruporti reġjonali (ĠU C 312, 9.12. 2005, p. 1).

([15]) L-Applikazzjoni tal-Artikoli 92 u 93 tat-Trattat tal-KE u l-Artikolu 61 tal-Ftehim dwar iż-ŻEE għall-għajnuna mill-Istat fis-settur tal-avjazzjoni (ĠU C 350, 10. 12. 1994, p. 5).

11. Dawn il-linji gwida jagħtu ħarsa lejn is-sitwazzjoni legali u ekonomika l-ġdida dwar il-finanzjament pubbliku tal-ajruporti u l-linji tal-ajru u jispeċifikaw il-kundizzjonijiet li bihom dan il-finanzjament pubbliku jista' jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni, u meta jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, il-kundizzjonijiet li skonthom jista' jiġi ddikjarat kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3) tat-Trattat. Il-valutazzjoni tal-Kummissjoni hija bbażata fuq l-esperjenza u l-prassi ta' teħid tad-deċiżjonijiet tagħha, kif ukoll fuq l-analiżi tagħha tal-kundizzjonijiet preżenti tas-suq fis-setturi tal-ajruport u tat-trasport bl-ajru. Huwa għalhekk mingħajr preġudizzju għall-approċċ tagħha fir-rigward ta' infrastrutturi jew setturi oħrajn. B'mod partikolari, il-Kummissjoni tqis li s-sempliċi fatt li operatur ta' ajruport jirċievi jew irċieva għajnuna mill-Istat ma jimplikax awtomatikament li l-linji tal-ajru klijenti tiegħu huma wkoll benefiċjarji tal-għajnuna. Jekk il-kundizzjonijiet offruti lil xi linja tal-ajru f'ajruport partikolari kienu offruti minn operatur ta' ajruport għall-profitt, il-linja tal-ajru ma tistax titqies li rċeviet vantaġġ għall-finijiet tar-regoli tal-għajnuna mill-Istat.

12. Meta s-sostenn pubbliku jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, il-Kummissjoni tikkunsidra li f'ċerti kundizzjonijiet, ċerti kategoriji ta' għajnuna għal ajruporti reġjonali u linji tal-ajru li jużaw dawn l-ajruporti jistgħu jkunu ġustifikati b'mod partikolari biex jiżviluppaw servizzi ġodda u jikkontribwixxu għall-aċċessibilità lokali u l-iżvilupp ekonomiku. Madankollu, id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni fis-swieq kollha kkonċernati għandhom jiġu kkunsidrati u l-għajnuna mill-Istat li hija proporzjonata u meħtieġa sabiex tikkontribwixxi għall-mira ta' interess komuni biss tista' tkun aċċettabbli.

13. F'dan il-kuntest, għandu jiġi nnutat li l-għajnuna għall-ġestjoni tikkostitwixxi fil-prinċipju għajnuna li tfixkel ħafna l-kompetizzjoni u tista' tiġi awtorizzata biss f'ċirkostanzi eċċezzjonali. Il-Kummissjoni tikkunsidra li l-ajruporti u l-linji tal-ajru għandhom normalment iġarrbu l-ispejjeż ta' ġestjoni tagħhom. Madankollu, il-bidla gradwali għal realtà ġdida tas-suq, kif deskritta fil-punti 3 sa 7 tispjega li l-ajruporti reġjonali rċevew sostenn għall-ġestjoni mifrux mill-awtoritajiet pubbliċi qabel l-adozzjoni ta' dawn il-linji gwida. F'dan l-isfond, għal perjodu ta' tranżizzjoni, u sabiex l-industrija tal-avjazzjoni tkun tista' tadatta għas-sitwazzjoni l-ġdida tas-suq, ċerti kategoriji ta' għajnuna għall-ġestjoni lill-ajruporti xorta jistgħu jkunu ġustifikati f'ċerti kundizzjonijiet. Kif spjegat fil-punt 5, fil-kundizzjonijiet attwali tas-suq id-dejta disponibbli u l-kunsens tal-industrija jindikaw rabta bejn il-qagħda finanzjarja ta' ajruport u l-livelli tat-traffiku tiegħu, u l-ħtiġijiet finanzjarji normalment ikunu proporzjonalment akbar għal ajruporti iżgħar. Fid-dawl tal-kontribut tagħhom għall-iżvilupp ekonomiku u l-koeżjoni territorjali fl-Unjoni, maniġers ta' ajruporti reġjonali iżgħar għalhekk għandhom jingħataw żmien biex jaġġustaw għall-ambjent ġdid tas-suq, pereżempju, billi gradwalment iżidu l-imposti tal-ajruporti lil-linji tal-ajru, bl-introduzzjoni ta' miżuri ta' razzjonalizzazzjoni, billi jiddiversifikaw il-mudelli tan-negozju tagħhom jew billi jiġbdu linji tal-ajru u klijenti ġodda biex jimlew il-kapaċità mhux użata tagħhom.

14. Fi tmiem il-perjodu ta' tranżizzjoni, l-ajruporti m'għandhomx jingħataw għajnuna għall-ġestjoni aktar u huma għandhom jiffinanzjaw l-operazzjonijiet tagħhom mir-riżorsi tagħhom stess. Filwaqt li l-għoti ta' kumpens għal spejjeż ta' ġestjoni mhux koperti ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (SIEĠ) għandu jibqa' possibbli għall-ajruporti żgħar jew biex tithalla l-konnettività tar-reġjuni kollha b'rekwiżiti partikolari, il-bidliet fis-swieq stimulati minn dawn il-Linji Gwida għandhom jippermettu l-kopertura tal-ispejjeż tagħhom bħal fi kwalunkwe industrija oħra.

15. L-iżvilupp ta' traffiku tal-ajru l-ġdid għandu, fil-prinċipju, ikun ibbażat fuq argument sod għan-negozju. Madankollu l-linji tal-ajru mhumiex dejjem lesti, mingħajr inċentivi xierqa, li jieħdu r-riskju li jiftħu rotot ġodda minn ajruporti żgħar li ma jkunux magħrufa u ppruvati. Għalhekk, taħt ċerti kondizzjonijiet, il-linji tal-ajru jistgħu jingħataw għajnuna tal-bidu matul u anki wara l-perjodu ta' tranżizzjoni, jekk din tipprovdihom bl-inċentiva neċessarja biex joħolqu rotot ġodda minn ajruporti reġjonali, iżżid il-mobilità taċ-ċittadini tal-Unjoni billi tistabbilixxi punti ta' aċċess għal tijiriet fl-Unjoni u tistimola l-iżvilupp reġjonali. Minħabba li reġjuni remoti huma penalizzati mill-aċċessibilità fqira tagħhom, l-għajnuna tal-bidu għal rotot minn dawn ir-reġjuni hija suġġetta għal kriterji ta' kompatibbiltà iktar flessibbli.

16. L-allokazzjoni tal-kapaċità tal-ajruporti lil-linji tal-ajru għandha għalhekk gradwalment issir aktar effiċjenti (jiġifieri orjentata lejn id-domanda), u għandu jkun hemm inqas ħtieġa għal finanzjament pubbliku ta' ajruporti minħabba li l-investiment privat isir aktar mifrux. Jekk jistgħu jiġu stabbiliti l-ħtieġa ġenwina għat-trasport u l-esternalitajiet pożittivi għal reġjun, l-għajnuna għall-investiment għall-ajruporti madankollu għandha tibqa' tiġi aċċettata anki wara l-perjodu ta' tranżizzjoni, b'intensitajiet massimi tal-għajnuna li jiżguraw kundizzjonijiet ekwi madwar l-Unjoni.

17. F'dan l-isfond dawn il-Linji Gwida attwali jintroduċu approċċ ġdid għall-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-għajnuna lill-ajruporti:

(a) waqt li l-Linji Gwida tal-Avjazzjoni tal-2005 ħallew miftuħa l-kwistjoni ta' għajnuna għall-investiment, dawn il-Linji Gwida riveduti jiddefinixxu l-intensitajiet tal-għajnuna massima permissibbli skont id-daqs tal-ajruport.

(b) madankollu, għal ajruporti kbar b'volum ta' aktar minn 5 miljun passiġġier fis-sena, l-għajnuna għall-investiment ma għandhiex bħala prinċipju tkun iddikjarata kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-Trattat, għajr f'ċirkostanzi eċċezzjonali ħafna, bħar-rilokazzjoni ta' ajruport eżistenti, fejn il-bżonn għall-intervent mill-istat hu karatterizzat minn nuqqas ċar fis-suq waqt li jitqiesu ċ-ċirkustanzi eċċezzjonali, id-daqs tal-investiment u d-distorsjonijiet limitati tal-kompetizzjoni.

(c) l-intensitajiet massimi permissibbli tal-għajnuna għall-investiment jistgħu jkunu miżjuda b'massimu ta' 20 % għal ajruporti li jinsabu f'reġjuni mbiegħda.

(d) għal perjodu ta' tranżizzjoni ta' 10 snin, għajnuna għall-ġestjoni għal ajruporti reġjonali tista' tkun iddikjarata kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3) tat-Trattat; madankollu, fir-rigward tal-prospetti ta' profittabiltà tal-ajruporti bi traffiku tal-passiġġieri inqas minn 700 000 kull sena, il-Kummissjoni, wara perjodu ta' erba' snin, se tivvaluta mil-ġdid il-prospetti ta' profitabbiltà ta' din il-kategorija ta' ajruporti sabiex tevalwa jekk għandhomx jinħolqu regoli speċjali biex jevalwaw l-kompatibbiltà mas-suq intern tal-għajnuna għall-ġestjoni lil dawk l-ajruporti.

18. Barra minn hekk, il-kundizzjonijiet ta' kompatibbiltà tal-għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru ġew simplifikati u adattati skont l-iżviluppi riċenti fis-suq.

19. Il-Kummissjoni tapplika approċċ bilanċjat, li huwa newtrali fil-konfront ta' diversi mudelli ta' negozju tal-ajruporti u l-linji tal-ajru, li jqis il-prospetti għat-tkabbir tat-traffiku bl-ajru, il-ħtieġa għal żvilupp reġjonali u l-aċċessibbiltà u l-kontribuzzjoni pożittiva tal-mudell tan-negozju tat-trasportaturi bi prezz baxx għall-iżvilupp ta' xi ajruporti reġjonali. Iżda fl-istess waqt, bidla gradwali lejn approċċ orjentat lejn is-suq hija bla dubju meħtieġa; għajr f'każijiet debitament ġustifikati u limitati l-ajruporti għandhom ikunu jistgħu jkopru l-ispejjeż ta' ġestjoni tagħhom u l-investiment pubbliku għandu jkun użat biex jiffinanzja l-kostruzzjoni ta' ajruporti vijabbli li jissodisfaw it-talba tal-linji tal-ajru u tal-passiġġieri; id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni bejn l-ajruporti u bejn il-linji tal-ajru, kif ukoll id-duplikazzjoni ta' ajruporti mhux vijabbli għandhom jiġu evitati. Dan l-approċċ ibbilanċjat għandu jkun trasparenti, jinftiehem faċilment u sempliċi biex tapplikah.

20. Dawn il-Linji Gwida huma mingħajr preġudizzju għad-dover tal-Istati membri li jikkonformaw mad-Dritt tal-Unjoni. Partikolarment, biex jiġi evitat li l-investiment iwassal għal dannu ambjentali, l-Istati Membri għandhom jiżguraw konformità mal-leġiżlazzjoni ambjentali tal-Unjoni, inkluż il-ħtieġa li jwettqu valutazzjoni tal-impatt ambjentali fejn xieraq u jiżguraw li jkun hemm il-permessi relevanti.

## 2. KAMP TA' APPLIKAZZJONI U DEFINIZZJONIJIET

### 2.1. Kamp ta' applikazzjoni

21. Il-prinċipji stipulati f'dawn il-Linji Gwida japplikaw għall-għajnuna mill-Istat għall-ajruporti u l-linji tal-ajru. ([16]) Dawn jiġu applikati skont it-Trattat u leġiżlazzjoni sekondarja adottata skont it-Trattat kif ukoll Linji Gwida tal-Unjoni dwar l-għajnuna mill-Istat. ([17])

([16]) Il-prinċipji stipulati f'dawn il-linji gwida ma japplikawx għal għajnuna għall-provvediment ta' servizzi ta' ground handling kemm jekk ikunu pprovduti mill-ajruport, mil-linja tal-ajru jew mil-fornitur tas-servizzi ta' ground handling lill-partijiet terzi u kif ukoll jekk le; tali għajnuna se tkun ivvalutata fuq il-bażi tar-regoli ġenerali relevanti. Skont id-Direttiva tal-Kunsill 96/67/KE tal-15 ta' Ottubru 1996 dwar l-aċċess għas-suq tal-ground handling fl-ajruporti tal-Komunità (ĠU L 272, 25.10.1996, p. 36), jew kwalunkwe leġiżlazzjoni sussegwenti dwar l-aċċess għas-suq tal-ground handling fl-ajruporti tal-Unjoni, ajruporti li jwettqu ground handling huma meħtieġa li jżommu kontijiet separati għall-attivitajiet ta' ground handling tagħhom u għal attivitajiet oħra. Barra minn hekk, ajruport ma jistax jissussidja l-attivitajiet tiegħu ta' ground handling mid-dħul li jikseb mir-rwol tiegħu bħala ajruport. Dawn il-Linji Gwida ma' japplikawx ukoll għal impriżi li, minkejja attivi f'ajruport, huma involuti f'attivitajiet mhux ajrunawtiċi.

([17]) Notevolment iżda mhux esklussivament, ir-Regolament (KE) Nru 1008/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-24 ta' Settembru 2008 dwar regoli komuni għall-operat ta' servizzi tal-ajru fil-Komunità, (ĠU L 293, 31.10.2008, p. 3), id-Direttiva 96/67/KE, 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), u kwalunkwe leġiżlazzjoni sussegwenti dwar l-imposti tal-ajruporti.

22. Ċerti ajruporti u linji tal-ajru huma speċjalizzati fit-trasport tal-merkanzija. Il-Kummissjoni għad ma għandhiex esperjenza suffiċjenti fil-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-għajnuna lil ajruporti u linji tal-ajru speċjalizzati fit-trasport tal-merkanzija biex tippreżenta fil-qosor il-prattika tagħha fil-forma ta' kriterji speċifiċi ta' kompatibbiltà. Għal dawk il-kategoriji ta' impriżi, il-Kummissjoni se tapplika l-prinċipji komuni ta' kompatibbiltà kif stabbiliti fit-Taqsima 5 permezz ta' analiżi skont il-każ.

23. Il-Kummissjoni mhijiex se tapplika l-prinċipji stipulati fil-Linji Gwida dwar l-għajnuna reġjonali nazzjonali għall-2007-2013 ([18]), u l-Linji Gwida dwar l-għajnuna reġjonali mill-Istat għall-2014-2020 ([19]) għall-għajnuna mill-Istat mogħtija lill-infrastruttura tal-ajruporti.

24. Dawn il-Linji Gwida jissostitwixxu l-Linji Gwida tal-Avjazzjoni tal-1994 u tal-2005.

## 2.2. **Definizzjonijiet**

25. Għall-fini ta' dawn il-Linji Gwida, japplikaw id-definizzjonijiet li ġejjin:

(1) "għajnuna" tfisser kwalunkwe miżura li tissodisfa l-kriterji kollha li jinsabu fl-Artikolu 107(1) tat-Trattat;

(2) "intensità tal-għajnuna" tfisser l-ammont ta' għajnuna totali espress bħala persentaġġ tal-ispejjeż eliġibbli, biż-żewġ ċifri espressi f'termini tal-valur preżenti nett meta tingħata l-għajnuna u qabel kwalunkwe tnaqqis ta' taxxa jew imposti oħra;

(3) "linja tal-ajru" tfisser kwalunkwe linja tal-ajru b'liċenzja għall-operat valida maħruġa minn Stat Membru jew membru tal-Ispazju Komuni Ewropew għall-Avjazzjoni skont ir-Regolament (KE) Nru 1008/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([20]);

(4) "imposta tal-ajruport" tfisser prezz jew levy miġbura għall-benefiċċju tal-ajruport u mħallsa mill-utenti tal-ajruport għall-użu ta' faċiltajiet u servizzi, li jiġu provduti esklussivament mill-ajruport u li jkunu relatati mal-inżul, it-tlugħ, movimenti fl-art u pparkjar ta' inġenji tal-ajru, u l-ipproċessar ta' passiġġieri u merkanzija; inkluż l-imposti jew it-tariffi għas-servizzi ta' ground handling u tariffi għall-infrastruttura ċentralizzata tal-ground handling;

(5) "infrastruttura tal-ajruport" tfisser infrastruttura u tagħmir għall-provvediment ta' servizzi tal-ajruport mill-ajruport lil-linji tal-ajru u lill-fornituri varji tas-servizzi, inkluż r-runways, it-terminals, l-aprons, it-taxiways, l-infrastruttura ċentralizzata tal-ground handling u kwalunkwe faċilità oħra li tappoġġja direttament is-servizzi tal-ajruport, eskluż infrastruttura u tagħmir, li huma primarjament meħtieġa biex jiġu segwiti attivitajiet mhux ajronawtiċi, bħal żoni ta' parkeġġ ta' karozzi, ħwienet u ristoranti;

(6) "ajruport" tfisser entità jew grupp ta'entitajiet li jwettqu attività ekonomika li tipprovdi servizzi tal-ajruport għal-linji tal-ajru;

(7) "dħul tal-ajruport" tfisser dħul minn imposti tal-ajruporti nett minn sostenn għall-kummerċjalizzazzjoni jew kwalunkwe inċentivi pprovduti mill-ajruport lil-linji tal-ajru, meqjus ukoll id-dħul li jiġi minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi (ħielsa minn kwalunkwe sostenn pubbliku), esklużi kwalunkwe sostenn pubbliku u l-kumpens għal kompiti li jaqgħu fl-ambitu tal-politika pubblika, jew servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali;

(8) "servizzi tal-ajruport" tfisser servizzi pprovduti lil-linji tal-ajru mill-ajruport jew kwalunkwe mis-sussidjarji tiegħu li jiżguraw l-immaniġġar tal-inġenji tal-ajru, mill-inżul sat-tluq, u tal-passiġġieri u l-merkanzija, sabiex jippermettu li l-linji tal-ajru jipprovdu servizzi tat-trasport bl-ajru; inkluż il-provvediment ta' servizzi ta' ground handling u l-provvediment ta' infrastruttura ċentralizzata tal-ground handling;

(9) "traffiku annwali medju tal-passiġġieri" tfisser ċifra ddeterminata abbażi ta' traffiku tal-passiġġieri deħlin u dawk ħerġin matul is-sentejn finanzjarji ta' qabel dik li fiha l-għajnuna ġiet notifikata jew mogħtija fil-każ ta' għajnuna mhux notifikata;

(10) "spejjeż kapitali" tfisser deprezzament tal-ispejjeż eliġibbli tal-investiment fl-infrastruttura u t-tagħmir tal-ajruporti inklużi l-ispejjeż sottostanti tal-finanzjament;

---

([18]) Il-Linji gwida dwar l-għajnuna reġjonali nazzjonali għall-2007–2013 (ĠU C 54, 4.3.2006, p. 13).
([19]) Il-Linji gwida dwar l-għajnuna reġjonali mill-Istat għall-2014–2020 (ĠU C 209, 23.7.2013, p. 1).
([20]) Regolament (KE) Nru 1008/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ta' l- 24 ta' Settembru 2008 dwar regoli komuni għall-operat ta' servizzi ta' l-ajru fil-Komunità (Riformulazzjoni), (ĠU L 293, 31.10.2008, p. 3).

(11) "diskrepanza tal-likwidità fl-ispejjeż kapitali" tfisser il-valur nett preżenti tad-differenza bejn il-flussi pożittivi ta' flus u dawk negattivi (inkluż l-ispejjeż ta' investiment) matul l-investiment f'assi kapitali fissi;

(12) "żona ta' lhuq ta' ajruport" b'mod tfisser il-konfini ta' suq ġeografiku, li normalment huwa stabbilit għal madwar 100 kilometru jew madwar 60 minuta ta' vvjaġġar bil-karozza, bix-xarabank, tren jew ferrovija ta' velocità għolja; madankollu, iż-żona ta' lhuq ta' ajruport partikolari tista' tkun differenti u jeħtieġ li tqis l-ispeċifiċitajiet ta' kull ajruport partikolari. Id-daqs u l-forma taż-żona ta' lhuq tvarja minn ajruport għal ieħor, u tiddependi fuq diversi karatteristiċi tal-ajruport, inklużi l-mudell tan-negozju tiegħu, il-post u d-destinazzjonijiet li jaqdi.

(13) "spejjeż ta' finanzjament" tfisser l-ispejjeż relatati ma' finanzjament tad-dejn u l-ekwità tal-ispejjeż eliġibbli; fi kliem ieħor, l-ispejjeż ta' finanzjament jqisu l-proporzjon ta' imgħax totali u r-remunerazzjoni ta' kapital proprju li jikkorrispondu għall-finanzjament tal-ispejjeż eliġibbli ta' investiment, eskluż il-finanzjament tal-kapital ta' ġestjoni, investimenti f'attivitajiet mhux ajrunawtiċi jew proġetti oħrajn ta' investiment;

(14) "data tal-għoti tal-għajnuna" tfisser id-data meta l-Istat Membru ħa impenn legalment vinkolanti li jagħti l-għajnuna li jista' jkun invokat quddiem qorti nazzjonali.

(15) "spejjeż eliġibbli ta' investiment" tfisser l-ispejjeż relatati mal-investimenti fl-infrastruttura tal-ajruport, inklużi l-ispejjeż tal-ippjanar, iżda esklużi l-ispejjeż ta' investiment għal attivitajiet mhux ajrunawtiċi, spejjeż ta' investiment relatati mat-tagħmir tas-servizzi tal-ground handling, spejjeż ordinarji ta' manutenzjoni u spejjeż għal kompiti li jaqgħu fir-responsabbiltà tal-politika pubblika;

(16) "servizzi ta' ground handling" tfisser is-servizzi pprovduti lill-utenti tal-ajruporti fl-ajruporti kif deskritt fl-Anness mad-Direttiva 96/67/KE, u kwalunkwe leġiżlazzjoni sussegwenti dwar l-aċċess għas-suq tal-ground handling fl-ajruporti;

(17) "trejn b'veloċità għolja" tfisser trejn kapaċi tlaħħaq veloċità ta' iktar minn 200 km/h;

(18) "għajnuna għall-investiment" tfisser għajnuna biex ikunu ffinanzjati assi kapitali; speċifikament, biex tkopri d-"diskrepanza tal-likwidità -fl-ispejjeż kapitali";

(19) "valur nett preżenti" tfisser id-differenza bejn il-flussi ta' flus pożittivi u dawk negattivi matul il-ħajja tal-investiment, skontati għall-valur kurrenti tagħhom bl-użu l-ispiża kapitali, jiġifieri r-rata ta' redditu meħtieġa normalment applikata mill-kumpanija fi proġetti oħrajn ta' investiment ta' tip simili jew, fejn mhux disponibbli, l-ispiża kapitalital-kumpanija b'mod kumplessiv, jew redditi mistennija komunement osservati fis-settur tal-ajruporti.

(20) "attivitajiet mhux ajrunawtiċi" tfisser servizzi kummerċjali lil-linji tal-ajru jew utenti oħra tal-ajruport, bħal servizzi anċillari għal passiġġieri, trasportaturi tal-merkanzija jew fornituri oħra tas-servizz, kiri ta' uffiċċji u ħwienet, u parkeġġ għall-karozzi, lukandi eċċ.

(21) "għajnuna għall-ġestjoni" tfisser għajnuna biex tkopri d-"diskrepanza tal-likwidità mill-ġestjoni"; tista' tkun relatata kemm ma' pagament bil-quddiem kif ukoll ma' għajnuna mħallsa fil-forma ta' pagamenti perjodiċi biex ikopru spejjeż ta' ġestjoni (pagamenti perjodiċi li jikkonsistu minn ammont fiss

(22) "spejjeż ta' ġestjoni" tfisser l-ispejjeż sottostanti ta' ajruport f'dak li hu forniment ta' servizzi tal-ajruport, inkluż kategoriji ta' spejjeż bħall-ispiża ta' persunal, servizzi b'kuntratt, komunikazzjonijiet, skart, enerġija, manutenzjoni, kera u amministrazzjoni,iżda jeskludu l-ispejjeż kapitali, is-sostenn ta' kummerċjalizzazzjoni jew kwalunkwe inċentivi oħra mogħtija lil-linji tal-ajru mill-ajruport, u l-ispejjeż li jaqgħu taħt ir-responsabbiltà ta' politika pubblika;

(23) "diskrepanza tal-likwidità ta' ġestjoni" tfisser it-telf mill-ġestjoni ta' ajruport matul il-perjodu relevanti, skontat għall-valur kurrenti tagħhom bl-użu tal-ispiża kapitali, jiġifieri n-nuqqas (f'termini tal-valur preżenti nett) bejn id-dħul tal-ajruport u l-spejjeż ta' ġestjoni tal-ajruport.

(24) "reġjuni l-aktar imbiegħda" tfisser ir-reġjuni msemmija fl-Artikolu 349 tat-Trattat ([21]);

([21]) Fil-preżent: il-Gwadelup, il-Gujana Franċiża, Martinique, Réunion, Saint Martin, il-Majott, l-Azores, Madeira u l-Gzejjer Kanarji. Skont id-Deċiżjoni tal-Kunsill Ewropew (2010/718/UE) tad-29 ta' Ottubru 2010 li timmodifika l-istatus tal-Gżira ta' Saint Barthélemy fir-rigward tal-Unjoni Ewropea (ĠU L 325, 9.12.2010, p. 4), mill-1 ta' Jannar 2012, Saint Barthélemy ma baqgħetx reġjun l-aktar imbiegħed u saret pajjiż jew territorju extra-Ewropew imsemmi fil-Parti Erbgħa tat-Trattat. Skont id-Deċiżjoni tal-Kunsill Ewropew (2012/419/UE) tal-11 ta' Lulju 2012 li temenda l-istatus tal-Majott fir-rigward tal-Unjoni Ewropea (ĠU L 204, 31.7.2012, p. 131) mill-1 ta' Jannar 2014, il-Majott ma baqax pajjiż jew territorju extra-Ewropew u sar reġjun l-aktar imbiegħed.

(25) "marġni ta' profitt raġonevoli" tfisser rata ta' redditu fuq il-kapital, pereżempju mkejjel bħala rata interna ta' dħul (IRR), li l-impriża normalment hija mistennija li tagħmel fuq investimenti bi grad simili ta' riskju;

(26) "ajruport reġjonali" tfisser kull ajruport b'volum ta' traffiku annwali ta' passiġġieri sa 3 miljuni;

(27) "reġjuni remoti" tfisser ir-reġjuni l-aktar imbiegħda, Malta, Ċipru, Ceuta, Mellilla, gżejjer li huma parti mit-territorju ta' Stat Membru u żoni li ftit li xejn huma popolati;

(28) "żoni ftit li xejn popolati" tfisser reġjuni NUTS 2 b'inqas minn tmien (8) residenti għal kull km$^2$ jew reġjuni NUTS 3 b'inqas minn 12,5 resident għal kull km$^2$ (abbażi tad-dejta tal-Eurostat dwar id-densità tal-popolazzjoni);

(29) "bidu tax-xogħlijiet" tfisser jew il-bidu ta' xogħlijiet ta' kostruzzjoni fuq l-investiment, jew l-ewwel impenn sod biex jiġi ordnat tagħmir jew impenn li jagħmel l-investiment irriversibbli, skont liema jiġi l-ewwel, u ma jinkludix xogħol preparatorju, bħal kisba ta' permessi u t-twettiq ta' studji preliminari ta' fattibilità;

## 3. IL-PREŻENZA TA' GĦAJNUNA MILL-ISTAT FIS-SENS TAL-ARTIKOLU 107(1) TAT-TRATTAT

### 3.1. Il-kunċett ta' impriża u l-attività ekonomika

26. 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 ġuridiku tagħhom jew is-sjieda tagħhom u mill-mod kif ikunu ffinanzjati ([22]). Kwalunkwe attività li tikkonsisti fl-offerta ta' oġġetti u servizzi f'suq hija attività ekonomika. ([23]) In-natura ekonomika ta' attività fiha nnifisha ma tiddependix fuq jekk l-attività tiġġenerax profitti. ([24])

27. Issa jidher ċar li l-attività tal-linji tal-ajru li tikkonsisti fil-provvediment ta' servizzi ta' trasport lil passiġġieri u/jew impriżi tikkostitwixxi attività ekonomika. Il-linji gwida tal-Avjazzjoni 1994 tal-Kummissjoni, madankollu xorta jirriflettu din il-fehma li *"il-kostruzzjoni [jew] it-tkabbir ta' proġetti ta' infrastruttura (bħal ajruporti, toroq, pontijiet, eċċ.) jirrappreżentaw miżura ġenerali ta' politika ekonomika li ma tistax tiġi kkontrollata mill-Kummissjoni skont ir-regoli tat-Trattat dwar l-għajnuna mill-Istat."* F' "*Aéroports de Paris*", ([25]) il-Qrati tal-Unjoni ddeċidew kontra din il-fehma u sostnew li anki l-operazzjoni ta' ajruport li tikkonsisti fil-provvista ta' servizzi tal-ajruport lil-linji tal-ajru u lil fornituri varji tas-servizz tikkostitwixxi attività ta' natura ekonomika. Fis-sentenza tagħha fil-kawża "*Leipzig-Halle airport*", ([26]) il-Qorti Ġenerali ċċarat li l-operazzjoni ta' ajruport hija attività ta' natura ekonomika, li minnha l-kostruzzjoni tal-infrastruttura tal-ajruport tagħmel parti inseparabbli.

28. Safejn huma kkonċernati l-miżuri tal-passat ta' finanzjament, l-iżvilupp gradwali tal-forzi tas-suq fis-settur tal-ajruporti ([27]) ma jippermettix li tkun determinata data preċiża, li minnha l-operazzjoni ta' ajruport kellha tkun bla dubju meqjusa bħala attività ta' natura ekonomika. Madankollu, il-Qrati tal-Unjoni irrikonoxxew l-evoluzzjoni fin-natura tal-attivitajiet tal-ajruporti. F'"*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. ([28]) Konsegwentement, mid-data tas-sentenza "*Aéroports de Paris*" (it-12 ta' Diċembru 2000), l-operazzjoni u l-infrastruttura tal-ajruport għandha tkun ikkunsidrata bħala kompitu li jaqa' fil-kamp ta' applikazzjoni tal-kontroll tal-għajnuna mill-Istat.

([22]) 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), il-Parti 2.1 u l-Każistika assoċjata, b'mod partikolari l-Kawżi konġunti C-180/98 sa C-184/98 *Pavlovs u Oħrajn*, [2000] Ġabra I-6451.

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

([24]) Il-Kawżi Konġunti 209/78 sa 215/78 u 218/78 *Van Landewyck* [1980] Ġabra 3125, il-paragrafu 88; Il-Kawża C-244/94, *FFSA u Oħrajn*, [1995] Ġabra I-4013, il-paragrafu 21; u l-Kawża C-49/07 *MOTOE* [2008] Ġabra I-4863, il-paragrafi 27 u 28.

([25]) Il-Kawża T-128/98, *Aéroports de Paris vs Il-Kummissjoni* [2000] Ġabra II-3929,ikkonfermata mill-Kawża C-82/01 [2002] Ġabra I-9297, il-paragrafi 75-79.

([26]) Il-Kawżi Konġunti T-443/08 u T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG u Flughafen Leipzig Halle GmbH vs il-Kummissjoni*, (*is-sentenza "Leipzig-Halle airport"* ), [2011] Ġabra II-1311, partikolarment il-paragrafi 93 u 94; ikkonfermati mill-Kawża C-288/11 *Mitteldeutsche Flughafen AG u Flughafen Leipzig-Halle vs il-Kummissjoni* [2012] li għadha ma ġietx irraportata.

([27]) Ara l-punt 3 u s-sentenza ta' "*Leipzig-Halle airport*", il-paragrafu 105.

([28]) Ara s-sentenza *"Leipzig-Halle airport"*, il-paragrafu 106.

29. Kuntrarju ta' dan, minħabba l-inċertezza li kienet teżisti qabel is-sentenza "*Aéroports de Paris*", l-awtoritajiet pubbliċi setgħu leġittimament iqisu li l-finanzjament tal-infrastruttura tal-ajruport ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, u għalhekk tali miżuri ma kellhomx għalfejn ikunu notifikati lill-Kummissjoni. Konsegwentement il-Kummissjoni ma tistax tikkontesta, abbażi tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat, il-miżuri ta' finanzjament li ngħataw ([29]) qabel is-sentenza "*Aéroports de Paris*". ([30])

30. Fi kwalunkwe każ, il-miżuri mogħtija qabel ma żviluppat kwalunkwe kompetizzjoni fis-settur tal-ajruporti, ma kinux jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat meta ngħataw, iżda jistgħu jitqiesu bħala għajnuna eżistenti skont l-Artikolu 1(b)(v) tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 ([31]) jekk il-kundizzjonijiet tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat jiġu sodisfatti.

31. L-entità jew grupp ta' entitajiet li jwettqu attività ekonomika li tipprovdi servizzi tal-ajruport lil-linji tal-ajru, jiġifieri l-immaniġġar tal-inġenji tal-ajru, mill-inżul sat-tluq, u tal-passiġġieri u l-merkanzija, sabiex jippermettu lil-linji tal-ajru jipprovdu servizzi tat-trasport bl-ajru, ([32]) se tissejjaħ "ajruport". ([33]) Ajruport jipprovdi firxa ta' servizzi ("servizzi tal-ajruport") lil-linji tal-ajru, bi skambju għall-ħlas ("imposti tal-ajruport"). Filwaqt li d-daqs preċiż tas-servizzi pprovduti mill-ajruporti, kif ukoll id-definizzjoni tal-imposti bħala "miżati" jew "taxxi" ivarja madwar l-Unjoni, il-provvista ta' servizzi tal-ajruport lil-linji tal-ajru bi skambju għall-imposti tal-ajruport tikkostitwixxi attività ekonomika fl-Istati Membri kollha.

32. Il-qafas ġuridiku u regolatorju li fih ajruporti individwali huma posseduti u operati jvarja minn ajruport għal ieħor madwar l-Unjoni. B'mod partikolari, ajruporti reġjonali huma spiss ġestiti f'koperazzjoni mill-qrib ma' awtoritajiet pubbliċi. F'dan ir-rigward, il-Qorti ddeċidiet li bosta entitajiet jistgħu jiġu kkunsidrati li qed iwettqu attività ekonomika flimkien, u b'hekk jikkostitwixxu unità ekonomika, skont kundizzjonijiet speċifiċi. ([34]) Fil-qasam tal-avjazzjoni, il-Kummissjoni tqis li involviment sinifikanti fl-istrateġija kummerċjali ta' ajruport, bħal permezz tal-konklużjoni diretta ta' ftehimiet ma' linji tal-ajru jew l-iffissar ta' imposti tal-ajruport, jikkostitwixxi indikazzjoni qawwija li l-entità rilevanti, waħedha jew b'mod konġunt, twettaq l-attività ekonomika li topera l-ajruport. ([35])

33. Flimkien ma' "servizzi tal-ajruport" ajruport jista' jipprovdi wkoll servizzi kummerċjali oħra lil-linji tal-ajru jew persuni oħra li jużaw l-ajruport, bħal servizzi anċillari għall-passiġġieri, trasportaturi tal-merkanzija jew fornituri oħra tas-servizz (pereżempju permezz tal-kiri ta' immobbli lil maniġers ta' ħwienet u ristoranti, operaturi tal-ipparkjar, eċċ.). Dawn l-attivitajiet ekonomiċi se jkunu kollettivament imsejħa "attivitajiet mhux ajrunawtiċi".

34. Madankollu, mhux l-attivitajiet kollha tal-ajruport huma neċessarjament ta' natura ekonomika. ([36]) Billi l-klassifikazzjoni ta' entità bħala impriża issir dejjem skont l-attività speċifika, huwa meħtieġ li ssir distinzjoni bejn l-attivitajiet ta' ajruport partikolari u li jiġi stabbilit sa liema punt dawn l-attivitajiet huma ta' natura ekonomika. Jekk ajruport iwettaq kemm attivitajiet ta' natura ekonomika kif ukoll mhux ekonomka, huwa għandu jitqies bħala impriża biss fir-rigward ta' dawk tal-ewwel.

---

([29]) Il-kriterju deċisiv għad-data li fiha miżura ta' għajnuna potenzjali hija meqjusa li ġiet mogħtija hija d-data tal-att legalment vinkolanti li bih l-awtoritajiet pubbliċi jintrabtu li jagħtu l-miżura inkwistjoni lill-benefiċjarju tagħha. Ara l-Kawża T-358/94 *Compagnie Nationale Air France vs il-Kummissjoni* [1996] Ġabra II-2109, il-paragrafu 79, il-Kawża T-109/01, *Fleuren Compost BV vs. il-Kummissjoni* [2004] Ġabra II-127, il-paragrafu 74 u l-Kawżi Konġunti T-362/05 u T-363/05 *Nuova Agricast vs* il-Kummissjoni [2008] Ġabra II-297 il-paragrafu 80, u l-Kawżi Konġunti T-427/04 u T-17/05, *France u France Télécom vs il-Kummissjoni*, [2009] Ġabra II-4315 il-paragrafu 321.

([30]) Id-Deċiżjoni C 38/2008 tat-3 ta' Ottubru 2012 dwar it-Terminal 2 tal-Ajruport ta' Munich, (ĠU L 319, 29.11.2013, p. 8). il-paragrafi 74 sa 81.

([31]) Ir-Regolament tal-Kunsill Nru 659/1999 tat-22 ta' Marzu 1999 li jistabbilixxi regoli ddettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (ĠU L 83, 27.3.1999, p. 1).

([32]) Ara d-Direttiva 2009/12/KE, il-premessa 1.

([33]) L-ajruport jista' jkun l-istess entità li tkun il-proprjetarja tal-ajruport jew le.

([34]) L-eżerċizzju konġunt ta' attività ekonomika huwa normalment ivvalutat bl-analiżi tal-eżistenza ta' rabtiet funzjonali, ekonomiċi u organiċi bejn l-entitajiet. Ara pereżempju l-Kawża C-480/09 P *AceaElectrabel Produzione SpA vs Il-Kummissjoni* [2010] Ġabra I-13355, il-paragrafi minn 47 sa 55; Il-Kawża C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze vs Cassa di Risparmio di Firenze SPA u oħrajn* [2006] Ġabra p. I-289, il-paragrafu 112.

([35]) Il-Kawża T-196/04 *Ryanair Ltd. vs il-Kummissjoni* [2008] Ġabra II-03643 (is-Sentenza "*Charleroi*"), il-paragrafu 88.

([36]) Is-sentenza "*Leipzig-Halle airport*", il-paragrafu 98.

35. Il-Qorti sostniet li l-attivitajiet li normalment jaqgħu taħt ir-responsabbiltà tal-Istat fl-eżerċizzju tas-setgħat uffiċjali tiegħu bħala awtorità pubblika mhumiex ta' natura ekonomika u ġeneralment ma jaqgħux fil-kamp ta' applikazzjoni tar-regoli għall-għajnuna mill-Istat. ([37]) F'ajruport, attivitajiet bħall-kontroll tat-traffiku tal-ajru, il-pulizija, id-dwana, it-tifi tan-nar u attivitajiet neċessarji għas-salvagwardja tal-avjazzjoni ċivili kontra atti ta' interferenza illegali u l-investimenti relatati mal-infrastruttura u t-tagħmir neċessarju biex jitwettqu dawn l-attivitajiet huma ġeneralment meqjusa bħala ta' natura mhux ekonomika. ([38])

36. Il-finanzjament pubbliku ta' tali attivitajiet ta' natura mhux ekonomika ma jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat, iżda għandu jkun limitat esklussivament biex jikkumpensa għall-ispejjeż li dawn jikkawżaw u ma jistax jintuża biex jiffinanzja attivitajiet oħra. ([39]) Kwalunkwe kumpens żejjed possibbli mill-awtoritajiet pubbliċi tal-ispejjeż imġarrba fir-rigward ta' attivitajiet ta' natura mhux ekonomika jista' jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat. Barra minn hekk, jekk ajruport ikun, involut f'attivitajiet ta' natura mhux ekonomika flimkien mal-attivitajiet tiegħu ta' natura ekonomika, , hija meħtieġa kontabilità tal-ispejjeż separata għaż-żewġ attivitajiet sabiex ikun evitat it-trasferiment possibbli ta' fondi pubbliċi bejn attivitajiet ta' natura ekonomika u mhux ekonomika.

37. Finanzjament pubbliku ta' attivitajiet mhux ta' natura ekonomika ma għandux iwassal għal diskriminazzjoni bla bżonn bejn l-ajruporti. Fil-fatt, hemm każistika stabbilita li tgħid li hemm vantaġġ meta l-awtoritajiet pubbliċi jeħilsu lil impriżi mill-ispejjeż inerenti għall-attivitajiet tagħhom ta' natura ekonomika. ([40]) Għaldaqstant, meta skont ċerta ordni ġuridika hija normali li ajruporti ċivili għandhom jeħlu ċerti spejjeż inerenti għall-operazzjoni tagħhom, waqt li ajruporti ċivili oħra ma jagħmlux dan, dawn tal-aħħar jistgħu jingħataw vantaġġ, kemm jekk l-ispejjeż tagħhom huma relatati ma' attività li ġeneralment hi kkunsidrata ta' natura mhux ekonomika kif ukoll jekk le.

### 3.2. L-Użu tar-riżorsi tal-Istat u l-imputabbiltà lill-Istat

38. It-trasferiment ta' riżorsi tal-Istat jista' jieħu ħafna forom bħalma huma għotjiet diretti, rifużjonijiet tat-taxxa, ([41]) self b'imgħax favorevoli jew tipi oħra ta' kundizzjonijiet ta' finanzjament preferenzjali. Riżorsi Statali jkunu involuti wkoll jekk l-Istat jipprovdi benefiċċju *in natura* jew fil-forma ta' servizzi sussidjati, ([42]) bħal servizzi tal-ajruport. Ir-riżorsi mill-Istat jistgħu jintużaw ([43]) fil-livell nazzjonali, reġjonali jew lokali. Bl-istess mod, finanzjament minn fondi tal-Unjoni jikkostitwixxi riżorsi tal-Istat, meta dawn il-fondi huma allokati fid-diskrezzjoni ta' Stat Membru. ([44])

39. Il-Qorti ddeċidiet ukoll li, anki jekk l-Istat huwa f'pożizzjoni li jikkontrolla impriża pubblika u li jeżerċita influwenza dominanti fuq l-operazzjonijiet tagħha, l-eżerċizzju attwali ta' dak il-kontroll f'każ partikolari ma jistax jiġi awtomatikament preżunt. ([45]) Għalhekk, jeħtieġ li jkun ivvalutat jekk il-miżuri adottati minn impriżi pubbliċi humiex responsabbiltà tal-Istat. Il-Qorti indikat li r-responsabbiltà tal-Istat f'każ ta' miżura adottata minn impriża pubblika tista' tiġi magħrufa minn sett ta' indikaturi li jirriżultaw miċ-ċirkostanzi tal-każ u l-kuntest li ttieħdet fih dik il-miżura. ([46])

([37]) Il-Kawża C-118/85 *Il-Kummissjoni v l-Italja*, il-paragrafi 7 u 8, u l-Kawża C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées* (1988] Ġabra I-2479, il-paragrafu 18.

([38]) Ara, b'mod partikolari, il-Kawża C-364/92 *SAT/Eurocontrol* [1994] Ġabra I-43, il-paragrafu 30 u l-Kawża C-113/07 *P Selex Sistemi Integrati vs il-Kummissjoni* [2009] Ġabra I-2207, il-paragrafu 71.

([39]) Il-Kawża C-343/95 *Calì & Figli vs Servizi ecologici porto di Genova* [1997] il-Ġabra I-1547. Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni Nru 309/2002 tad-19 ta' Marzu 2003, sigurtà tal-Avjazzjoni - kumpens għall-kostijiet li ġew imġarrba wara l-attakki tal-11 ta' Settembru 2001, (ĠU C 148, 25.6.2003, p. 7). Deċiżjoni tal-Kummissjoni N 438/2002 tas-16 ta' Ottubru 2002, Għajnuna ta' sostenn tal-funzjonijiet tal-awtorità pubblika fis-settur tal-portijiet, (ĠU C 284, 21.11.2002, p. 2).

([40]) Ara fost l-oħrajn il-Kawża C-172/03 *Wolfgang Heiser vs Finanzamt Innsbruck* [2005] il-Ġabra I-01627, il-paragrafu 36, u l-ġurisprudenza ċċitata f'dik is-sentenza.

([41]) Ara d-Deċiżjoni Nru 324/2006 tal-24 ta' Ottubru 2006 - Franza, Għajnuna ta' sostenn għal charter ta' ATR 72-500 minn Air Caraïbes, (ĠU C 300, 9.12.2006, p. 10).

([42]) Ara l-Kawża C-126/01 *Ministère de l'économie, des finances et de l 'industrie vs GEMO SA* [2003] Ġabra I-13769, il-paragrafu 29.

([43]) Ir-riżorsi ta' impriża pubblika jikkostitwixxu riżorsi tal-Istat fis-sens tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat għaliex l-awtoritajiet pubbliċi jikkontrollaw dawn ir-riżorsi. Ara l-Kawża C-482/99 *Franza vs il-Kummissjoni* [2002] Ġabra I-4397 (is-Sentenza "*Stardust Marine*").

([44]) Il-Qorti kkonfermat li ladarba l-mezzi finanzjarji jibqgħu kostantement taħt il-kontroll pubbliku u għalhekk ikunu disponibbli għall-awtoritajiet nazzjonali kompetenti, dan ikun biżżejjed għalihom biex jaqgħu taħt il-kategorija ta' għajnuna mill-Istat, ara l-Kawża C-83/98 *Franza vs Ladbroke Racing Ltd u l-Kummissjoni* [2000] Ġabra I-3271, il-paragrafu 50.

([45]) Ara s-sentenza "*Stardust Marine*", il-paragrafu 52.

([46]) Ara s-sentenza "*Stardust Marine*", il-paragrafi 55 u 56.

40. F'dan l-isfond, ir-riżorsi ta' ajruport pubbliku jikkostitwixxu riżorsi pubbliċi. Konsegwentement, ajruport pubbliku jista' jagħti għajnuna lil xi linja tal-ajru li tuża l-ajruport jekk id-deċiżjoni li tingħata l-miżura hija responsabbiltà tal-Istat u l-kundizzjonijiet l-oħra tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat huma sodisfatti. Il-Qorti kienet ukoll tal-fehma li l-fatt li miżura tiġi adottata direttament mill-Istat jew minn korpi pubbliċi jew privati stabbiliti jew maħtura minnu sabiex jamministraw il-miżura huwa irrilevanti biex hi tiġi kkunsidrata bħala għajnuna mill-Istat ([47]).

### 3.3. Id-distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ

41. Skont il-ġurisprudenza tal-Qorti, sostenn finanzjarju jwassal għal distorsjoni fil-kompetizzjoni minħabba li jsaħħaħ il-pożizzjoni ta' impriża meta mqabbla ma' impriżi oħra ([48]).

42. B'mod ġenerali, meta vantaġġ mogħti minn Stat Membru jsaħħaħ il-pożizzjoni ta' impriża meta mqabbla ma' impriżi oħra li jikkompetu f'suq partikolari tal-Unjoni, il-kummerċ bejn l-Istati Membri għandu jitqies bħala milqut minn dak il-vantaġġ. ([49])

43. Il-kompetizzjoni bejn l-ajruporti tista' tiġi vvalutata fid-dawl tal-kriterji tal-għażla tal-kumpaniji tal-ajru, u b'mod partikolari billi jitqabblu fatturi bħalma huma t-tipi ta' servizzi tal-ajruporti pprovduti u l-klijenti kkonċernati, il-popolazzjoni jew l-attività ekonomika, il-konġestjoni, jekk hemmx aċċess mill-art, u l-livell tal-imposti u l-kundizzjonijiet kummerċjali kumplessivi għall-użu tal-infrastruttura u s-servizzi tal-ajruport. Il-livell tal-imposti hu fattur ewlieni, minħabba li l-finanzjament pubbliku mogħti lill-ajruport jista' jintuża biex l-imposti tal-ajruporti jinżammu artifiċjalment baxxi sabiex jiġbdu lejhom linji tal-ajru u b'hekk jistgħu joħolqu distorsjoni sinifikanti tal-kompetizzjoni.

44. Il-Kummissjoni tinnota wkoll li l-ajruporti huma f'kompetizzjoni għall-ġestjoni tal-infrastruttura tal-ajruport, inkluż f'ajruporti reġjonali u lokali. Il-finanzjament pubbliku ta' ajruport jista' għalhekk joħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni fis-swieq għall-operazzjoni tal-infrastruttura tal-ajruporti. Barra minn hekk, il-finanzjament pubbliku kemm għall-ajruporti kif ukoll għal-linji tal-ajru jistgħu joħolqu distorsjoni tal-kompetizzjoni u għandhom effett fuq il-kummerċ fis-swieq tat-trasport bl-ajru madwar l-Unjoni. Fl-aħħar nett, il-kompetizzjoni intermodali tista' wkoll tiġi affettwata minn finanzjament pubbliku għall-ajruporti jew għal-linji tal-ajru.

45. Fis-sentenza *Altmark* ([50]) il-Qorti ddeċidiet li anki finanzjament pubbliku mogħti lil impriża li tipprovdi biss servizzi tat-trasport lokali jew reġjonali jista' jkollu effett fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri, minħabba li l-provvista ta' servizzi tat-trasport minn dik l-impriża tista' tkun mantenuta jew miżjuda bir-riżultat li l-impriżi stabbiliti fi Stati Membri oħra jkollhom inqas ċans li jipprovdu s-servizzi tat-trasport tagħhom. Anki l-fatt li l-ammont ta' għajnuna huwa żgħir jew id-daqs relattivament ċkejken tal-impriża li tirċievi finanzjament pubbliku ma jeskludux il-possibbiltà li jiġi affettwat il-kummerċ bejn l-Istati Membri. Konsegwentement, il-finanzjament pubbliku tal-ajruporti jew tal-linji tal-ajru li joperaw is-servizzi minn dawn l-ajruporti jista' jaffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

### 3.4. Finanzjament pubbliku tal-ajruporti u l-applikazzjoni tal-Prinċipju tal-Operatur tal-Ekonomija tas-Suq

46. L-Artikolu 345 tat-Trattat jiddikjara li t-Trattat bl-ebda mod ma jippreġudika r-regoli fl-Istati Membri li jirregolaw is-sistema ta' sjieda ta' proprjetà. Għaldaqstant l-Istati Membri jistgħu ikunu sidien ta' impriżi u jistgħu jimmaniġġjawhom, u jistgħu jixtru ishma jew interessi oħra f'impriżi pubbliċi jew privati.

47. Konsegwentement, dawn il-Linji Gwida ma jagħmlux distinzjoni bejn it-tipi differenti ta' benefiċjarji fir-rigward tal-istrutturi legali tagħhom jew jekk humiex tas-settur pubbliku jew privat, u r-riferenzi kollha għal-linji tal-ajru u l-ajruporti jew il-kumpaniji li jimmaniġġjawhom jinkludu kull tip ta' entità legali.

48. Sabiex jiġi vvalutat jekk l-impriża bbenefikatx minn vantaġġ ekonomiku, jiġi applikat l-hekk imsejjaħ test tal-Operatur tal-Ekonomija tas-Suq ("test tal-MEO"). Dan it-test għandu jkun ibbażat fuq informazzjoni disponibbli u l-iżviluppi prevedibbli fiż-żmien meta l-finanzjament pubbliku ġie mogħti u ma għandux jiddependi minn analiżi bbażata fuq sitwazzjoni posterjuri. ([51])

---

([47]) Il-Kawża C-78/76, *Steinike & Weinlig vs il-Ġermanja* [1977] Ġabra I-595, il-paragrafu 21.

([48]) Il-Kawża C-310/99, *l-Italja vs. il-Kummissjoni* [2002] Ġabra I-2289, il-paragrafu 65.

([49]) Il-Kawża C-280/00 *Altmark Trans GmbH u Regierungspräsidium Magdeburg vs Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (is-Sentenza "*Altmark*") [2003] Ġabra I-7747.

([50]) Ara s-Sentenza *Altmark*, il-paragrafi minn 77 sa 82.

([51]) Is-sentenza Stardust Marine, il-paragrafu 71. Il-Kawża C 124/10P *il-Kummissjoni Ewropea vs EDF*, [2012], li għadha mhux irrapurtata, il-paragrafi 84, 85 u 105.

49. Konsegwentement, meta ajruport jibbenefika minn fondi pubbliċi, il-Kummissjoni tivvaluta jekk dan il-finanzjament jikkostitwixxix għajnuna billi tqis jekk f'ċirkostanzi simili operatur privat, wara li jikkunsidra l-possibbiltà li jikseb redditu u jwarrab il-konsiderazzjonijiet soċjali kollha, kemm dawk ta' politika reġjonali u dawk settorjali, ([52]) kienx jagħti l-istess finanzjament. Il-finanzjament pubbliku mogħti f'ċirkostanzi li jikkorrispondu mal-kundizzjonijiet normali tas-suq ma jitqiesx bħala għajnuna mill-Istat. ([53])

50. Il-Qorti ddeċidiet ukoll li l-imġiba ta' investitur pubbliku trid tiġi mqabbla ma' dik ta' investitur privat immexxi minn prospetti ta' profittabbiltà fit-tul, ([54]) matul il-ħajja tal-investiment. Dawn il-kunsiderazzjonijiet huma partikolarment pertinenti għall-investiment fl-infrastruttura, li spiss jinvolvu ammonti kbar ta' riżorsi finanzjarji u jistgħu biss jipproduċu redditu pożittiv wara ħafna snin. Kwalunkwe valutazzjoni ta' profitabbilità ta' ajruport għandha tqis id-dħul tal-ajruport.

51. Konsegwentement, rigward il-finanzjament pubbliku lill-ajruporti, l-analiżi ta' konformità mat-test MEO għandha tkun imsejsa fuq prospetti ta' profitabbiltà *ex ante* soda għall-entità li tagħti l-finanzjament ([55]) . Kwalunkwe previżjoni tat-traffiku użata għal dak l-iskop għandha tkun realistika u soġġetta għal analiżi tas-sensittività raġonevoli. In-nuqqas ta' pjan ta' negozju jikkostitwixxi indikazzjoni li t-test MEO jista' ma jkunx ġie sodisfatt. ([56]) Fin-nuqqas ta' pjan ta' negozju, l-Istati Membri jistgħu jipprovdu analiżi jew dokumenti interni mill-awtoritajiet pubbliċi jew mill-ajruport ikkonċernat li juru b'mod ċar li analiżi mwettqa qabel l-għoti tal-finanzjament pubbliku turi li t-test ġie sodisfatt.

52. L-ajruporti jista' jkollhom rwol importanti fit-trawwim tal-iżvilupp lokali jew l-aċċessibbiltà. Madankollu kunsiderazzjonijiet reġjonali jew ta' politika ma jistgħux jitqiesu għall-għanijiet tat-test tal-MEO. ([57]) Tali kunsiderazzjonijiet jistgħu madankollu, f'ċerti kundizzjonijiet, jitqiesu meta ssir il-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-għajnuna.

## 3.5. **Relazzjonijiet finanzjarji bejn l-ajruporti u l-linji tal-ajru**

53. Meta ajruport għandu riżorsi pubbliċi disponibbli, l-għajnuna lil xi linja tal-ajru li tuża l-ajruport tista' fil-prinċipju tiġi eskluża meta r-relazzjoni bejn l-ajruport u l-linja tal-ajru tissodisfa t-test tal-MEO. Dan normalment ikun il-każ jekk:

(a) il-prezz impost għas-servizzi tal-ajruport jikkorrispondi mal-prezz tas-suq (ara t-taqsima 3.5.1), jew

(b) permezz ta' analiżi *ex ante* jista' jkun ppruvat li l-arranġament mal-ajruport/ il-linja tal-ajru se jwassal għal kontribuzzjoni ta' profitt inkrimentali pożittiv għall-ajruport (ara t-taqsima 3.5.2).

### 3.5.1. *Tqabbil mal-prezz tas-suq*

54. Approċċ wieħed lejn il-valutazzjoni tal-preżenza ta' għajnuna lil-linji tal-ajru jinvolvi li jkun stabbilit jekk il-prezz mitlub minn ajruport lil-linja tal-ajru partikolari jikkorrispondix mal-prezz tas-suq. Abbażi ta' prezzijiet tas-suq disponibbli u relevanti, jista' jkun identifikat valur referenzjarju xieraq, waqt li jkunu kkunsidrati l-elementi spjegati fil-punt 60.

55. L-identifikazzjoni ta' valur referenzjarju teħtieġ li l-ewwelnett ikunu jistgħu jintgħażlu għadd suffiċjenti ta' ajruporti paragunabbli li jipprovdu servizzi li jistgħu jiġu mqabbla bejniethom f'kundizzjonijiet normali tas-suq.

56. F'dan ir-rigward il-Kummissjoni tinnota li għalissa, maġġoranza kbira tal-ajruporti fl-Unjoni jibbenefikaw minn finanzjament pubbliku sabiex ikopru l-ispejjeż tal-investiment u dawk ta' ġestjoni. Il-biċċa l-kbira ta' dawn l-ajruporti jistgħu biss jibqgħu fis-suq bis-sostenn pubbliku.

([52]) Il-Kawżi T-129/95, T-2/96 u T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke u Lech Stahlwerke vs il-Kummissjoni*, [1999], Ġabra II-17, il-paragrafu 120. Ara wkoll il-Kawża C-40/85, *il-Belġju vs il-Kummissjoni*, [1986], Ġabra 02321, il-paragrafu 13.

([53]) Is-sentenza Stardust Marine, il-paragrafu 69. Ara wkoll il-Kawża C-303/88 *L-Italja vs Il-Kummissjoni* [1991] Ġabra I-1433, il-paragrafu 20.

([54]) Il-Kawża C-305/89 *l-Italja vs il-Kummissjoni* (is-Sentenza "*Alfa Romeo*") [1991] Ġabra I-1603, il-paragrafu 20. Il-Kawża T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale vs il-Kummissjoni* [2003] Ġabra II-435, il-paragrafi 250-270.

([55]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-Kawża C25/2007 – Il-Finlandja – Tampere Pirkkala Airport u Ryanair. (ĠU L 309, 19.11.2013, p. 27).

([56]) Il-Kawża C-124/10 *il-Kummissjoni vs EDF* [2012], rapport għadu mhux disponibbli,, il-paragrafi 84, 85 u 105.

([57]) Il-Kawżi T-129/95, T-2/96 u T-97/96, *Neue Maxhütte Stahlwerke u Lech Stahlwerke vs il-Kummissjoni*, [1999], Ġabra II-17, il-paragrafu 120. Ara wkoll il-Kawża C-40/85, *il-Belġju vs il-Kummissjoni*, [1986], Ġabra 02321, il-paragrafu 13.

57. Ajruporti li huma proprjetà pubblika kienu tradizzjonalment meqjusa mill-awtoritajiet pubbliċi bħala infrastrutturi biex jiffaċilitaw l-iżvilupp lokali u mhux bħala impriżi li joperaw skont ir-regoli tas-suq. Il-prezzijiet ta' dawn l-ajruporti konsegwentement ma jiġux ġeneralment definiti abbażi ta' kunsiderazzjonijiet tas-suq u prospetti ta' profittabiltà *ex ante* notevolment tajba, iżda essenzjalment abbażi ta' kunsiderazzjonijiet soċjali jew reġjonali.

58. 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' ajruporti ssussidjati pubblikament minħabba li l-prezzijiet ta' dawn tal-aħħar jitqiesu mil-linji tal-ajru matul in-negozjati tagħhom mal-ajruporti li huma proprjetà privata jew ġestiti privatament.

59. F'dawk iċ-ċirkostanzi, il-Kummissjoni għandha dubji serji jekk fil-preżent, jistax ikun identifikat valur referenzjarju xieraq biex ikun identifikat prezz tas-suq realistiku għal servizzi pprovduti minn ajruporti. Din is-sitwazzjoni tista' tinbidel jew tevolvi fil-futur, b'mod partikolari meta r-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat japplikaw b'mod sħiħ għall-finanzjament pubbliku tal-ajruporti.

60. Fi kwalunkwe każ, il-Kummissjoni tqis li eżerċizzju ta' valutazzjoni komparattiva għandu jkun ibbażat fuq tqabbil tal-imposti tal-ajruporti, nett minn kwalunkwe benefiċċji pprovduti lil-linja tal-ajru (bħal sostenn għall-kummerċjalizzazzjoni, skontijiet, jew inċentiv ieħor), madwar numru suffiċjenti ta' "ajruporti komparaturi" adattati, li l-maniġers tagħhom jaġixxu bħala operaturi f'ekonomija tas-suq. B'mod partikolari, għandhom jintużaw l-indikaturi li ġejjin:

(a) volum tat-traffiku;

(b) tip ta' traffikku (negozju jew passatemp jew destinazzjoni 'il barra); l-importanza relativa tal-merkanzija, u l-importanza relattiva tad-dħul li joħroġ mill-attivitajiet nonajrunawtiċi tal-ajruport;

(c) it-tip u l-livell tas-servizzi tal-ajruport pprovduti;

(d) il-prossimità tal-ajruport għal belt kbira;

(e) l-għadd ta' abitanti fiż-żona koperta mill-ajruport;

(f) il-prosperità taż-żona tal-inħawi (PDG kull ras);

(g) iż-żoni ġeografiċi differenti li għalihom il-passiġġieri jistgħu jiġu attirati.

### 3.5.2. *L-analiżi tal-profitabbiltà ex ante*

61. Fil-preżent, il-Kummissjoni tqis l-analiżi *ex ante* tal-profitt inkrementali bħala l-aktar kriterju rilevanti għall-valutazzjoni ta' arranġamenti konklużi mill-maniġers tal-ajruporti ma' linji tal-ajru individwali.

62. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tikkunsidra li d-differenzazzjoni tal-prezz hija prassi standard tan-negozju, sakemm tkun konformi mal-leġiżlazzjoni rilevanti kollha dwar il-kompetizzjoni u dik settorjali. ([58]) Madanakollu, tali politiki ta' pprezzar iddifferenzjat għandhom jiġu ġustifikati mil-lat kummerċjali sabiex jikkonformaw mat-test tal-MEO. ([59])

63. Il-Kummissjoni tqis li arranġamenti konklużi bejn il-linji tal-ajru u ajruport jisgħu jitqiesu skont it-test tal-MEO meta dawn jikkontribwixxu b'mod inkrimentali, minn perspettiva *ex ante*, għall-profitabbiltà tal-ajruport. L-ajruport irid juri li meta jiġi konkluż arranġament ma' linja tal-ajru (pereżempju kuntratt individwali jew skema globali tal-imposti tal-ajruport) huwa kapaċi li jkopri l-ispejjeż kollha li jirriżultaw mill-arranġament b'marġni ta' profitt ([60]) raġonevoli fuq il-bażi ta' prospetti b'saħħithom fuq medda medja ta' żmien ([61]).

([58]) Id-dispożizzjonijiet relevanti jinkludu l-Artikoli 101 u 102 tat-Trattat, u d-Direttiva 2009/12/KE.

([59]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-Kawża C 12/2008 – is-Slovakkja - Ftehim bejn l-ajruport ta' Bratislava u Ryanair, ĠU L 27, 1.2.2011, p. 24, u d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-Kawża C 25/2007 – Il-Finlandja – Tampere Pirkkala Airport u Ryanair, (ĠU L 309, 19.11.2013, p. 27).

([60]) Marġni ta' profitt raġonevoli hija rata "normali" ta' redditu fuq il-kapital, jiġifieri rata ta' redditu li tkun meħtieġa minn kumpanija tipika għal investiment bi grad simili ta' riskju. Ir-redditu huwa mkejjel bħala Rata Interna ta' Redditu ("IRR") fuq flussi ta' flus previsti provokati mill-arranġamenti mal-linja tal-ajru.

([61]) Dan ma jipprekludix li jipprevedu li benefiċċji futuri matul id-durata tal-arranġamenti jistgħu jpattu għal telf inizjali.

64. Sabiex jiġi vvalutat jekk arranġament konkluż minn ajruport ma' linja tal-ajru jissodisax it-test tal-MEO, id-dħul mistenni minn attivitajiet mhux ajrunawtiċi li jirriżultaw mill-attività tal-linja tal-ajru għandhom jitqiesu flimkien mal-imposti tal-ajruporti netti minn kwalunkwe tnaqqis, sostenn ta' kummerċjalizzazzjoni u skemi ta' inċentivi ([62]). Similarment, għandhom jiġu kkunsidrati l-ispejjeż kollha mistennija mġarrba inkrimentalment mill-ajruport fir-rigward tal-attività tal-linja tal-ajru fl-ajruport. ([63]) Tali spejjeż inkrementali jistgħu jinkludu l-kategoriji kollha ta' spejjeż inkrimentali ta' investimenti, persunal u tagħmir minħabba l-preżenza tal-linja tal-ajru fl-ajruport. Pereżempju, jekk l-ajruport jeħtieġ li jespandi jew li jibni terminal ġdid jew faċilitajiet oħra prinċipalment biex jiġu akkomodati l-bżonnijiet tal-linja tal-ajru speċifika, tali spejjeż għandhom ikunu kkunsidrati meta jkunu kkalkulati l-ispejjeż inkrimentali. B'kuntrast għal dan, spejjeż li l-ajruport ikollu jġarrab xorta waħda indipendentement mill-arrranġamenti mal-linja tal-ajru ma għandhomx għalfejn ikunu kkunsidrati fit-test tal-MEO.

65. Meta operatur ta' ajruport ikun ibbenefika minn għajnuna kompatibbli, il-vantaġġ li jirriżulta minn tali għajnuna ma jiġix mgħoddi lil linja tal-ajru speċifika ([64]) jekk il-kundizzjonijiet segwenti jiġu sodisfatti: l-infrastruttura tkun miftuħa għal-linji tal-ajru kollha ([65]) (dan jinkludi infrastruttura li x'aktarx tintuża minn ċertu kategoriji, bħal operaturi bi prezz baxx u charters) u ma tkunx iddedikata għal-linja tal-ajru speċifika; u l-linji tal-ajru jħallsu tariffi li jkopru mill-inqas il-kost inkrimentali kif definit fil-punt 64. Barra minn hekk, il-Kummissjoni tikkunsidra li taħt tali kundizzjonijiet, anki jekk kien ikun hemm għajnuna mill-Istat lil-linji tal-ajru, tali għajnuna fi kwalunkwe każ kienet tkun kompatibbli mas-suq intern għall-istess raġunijiet li jiġġustifikaw il-kumpatibbiltà tal-għajnuna fil-livell tal-ajruport. Meta operatur ta' ajruport ikun ibbenefika minn għajnuna għall-investiment inkompatibbli, il-vantaġġ li jirriżulta minn tali għajnuna ma jkunx mgħoddi lil linja tal-ajru speċifika jekk il-kundizzjonijiet segwenti jkunu sodisfatti: l-infrastruttura tkun miftuħa għal-linji tal-ajru kollha u ma tkunx dedikata għal linja tal-ajru speċifika; u l-linji tal-ajru jħallsu tariffi li jkopru mill-inqas l-ispiża inkrimentali kif definit fil-punt 64. Il-Kummissjoni tikkunsidra li f'tali kundizzjonijiet ma jistax jiġi eskluż vantaġġ settorjali lill-industrija tal-linji tal-arju jew persuni oħra li jużaw l-ajruport iżda ma għandux iwassal għal irkupru minn linji tal-ajru speċifiċi jew persuni oħra li jużaw l-ajruport.

66. Meta tivvaluta arranġamenti konklużi bejnajruporti u linji tal-ajru, il-Kummissjoni tqis ukoll safejn l-arranġamenti li jkun qed jiġu vvalutati jistgħu jiġu kkunsidrati parti mill-implimentazzjoni ta' strateġija kumplessiva tal-ajruport li mistennija li twassal għal profitabbiltà almenu fuq medda twila ta' żmien.

## 4. IL-FINANZJAMENT PUBBLIKU TA' SERVIZZI TA' INTERESS EKONOMIKU ĠENERALI

67. F'xi każijiet, l-awtoritajiet pubbliċi jistgħu jiddefinixxu ċerti attivitajiet ekonomiċi li jsiru minn ajruporti jew linji tal-ajru bħala servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali ("SIEĠ") fis-sens tal-Artikolu 106(2) tat-Trattat u l-każistika *Altmark*, ([66]) u jipprovdu kumpens għat-twettiq ta' tali servizzi.

([62]) Kwalunkwe sostenn pubbliku, bħal pereżempju ftehim ta' kummerċjalizzazzjoni konkluż direttament bejn l-awtoritajiet pubbliċi u l-linja tal-ajru, imfassal biex jagħmel tajjeb għal parti mill-kostijiet normali mġarrba mill-ajruport fir-rigward tal-arranġament mal-ajruport/ il-linja tal-ajru għandu wkoll ikun kkunsidrat. Dan ikun irrispettivament minn jekk tali sostenn hux approvat direttament lil din il-linja tal-ajru kkonċernata, jew mgħoddi mill-ajruport jew entità oħra.

([63]) Is-sentenza "*Charleroi*", il-paragrafu 59.

([64]) Dak li intqal f'dan il-paragrafu dwar il-linji tal-ajru japplika bl-istess mod għal persuni oħra li jużaw l-ajruport.

([65]) Ara notevolment il-Kawżi Konġunti T-443/08 u T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG u Flughafen Leipzig Halle GmbH vs il-Kummissjoni*, [2011] Ġabra II-1311, il-paragrafu 109.

([66]) Ara s-Sentenza *Altmark*, il-paragrafi minn 86 sa 93. Il-finanzjament pubbliku biex ikun ipprovdut SIEĠ ma jinvolvix vantaġġ selettiv fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat jekk l-erba' kundizzjonijiet li ġejjin ikunu ssodisfati: (a) il-benefiċjarju ta' mekkaniżmu ta' ffinanzjar Statali għall SIEĠ irid ikun formalment fdat bil-provvista u t-twettiq ta' SIEĠ li l-obbligi tiegħu jridu jkunu definiti b'mod ċar (b) il-parametri biex jiġi ikkalkulat il-kumpens iridu jkunu stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti; (c)il-kumpens ma jistax ikun iktar milli hu meħtieġ biex jiġu koperti l-ispejjeż kollha li jirriżultaw mit-twettiq tas-SIEĠ, jew parti minnhom, meta wieħed iqis l-irċevuti rilevanti u jippermetti qligħ raġonevoli għat-twettiq ta' dawk l-obbligi u (d) meta l-benefiċjarju ma jintgħażilx skont proċedura ta' akkwist pubbliku, il-livell ta' kumpens li jingħata jrid jiġi ddeterminat fuq il-bażi ta' analiżi tal-ispejjeż li kien ikollha impriża tipika, immexxija tajjeb, fit-twettiq ta' dawk l-obbligi, meta wieħed iqis l-irċevuti rilevanti u jippermetti qligħ raġonevoli.

68. F'każijiet bħal dawn, il-Komunikazzjoni dwar is-SIEĠ ([67]) u r-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru 360/2012 ([68]) jipprovdu gwida dwar il-kundizzjonijiet li fihom il-finanzjament pubbliku ta' SIEĠ jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat fit-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat. Għajnuna fil-forma ta' kumpens għal servizz pubbliku se tkun ivvalutata skont id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2012/21/UE ([69]) u l-qafas tas-SIEĠ. ([70]) Flimkien dawk l-erba' dokumenti jiffurmaw il-"pakkett tas-SIEĠ", li japplika wkoll għall-kumpens mogħti lill-ajruporti u lil-linji tal-ajru. Dak li ġej juri l-applikazzjoni ta' xi wħud mill-prinċipji stipulati fil-pakkett tas-SIEĠ fid-dawl ta' ċerti speċifiċitajiet settorjali.

### 4.1. Id-definizzjoni ta' Servizz ta' Interess Ekonomiku Ġenerali fl-ajruport u fis-setturi tat-trasport bl-ajru

69. L-ewwel kriterju ta' "Altmark" jeħtieġ definizzjoni tal-kompiti li jikkostitwixxu servizz ta' interess ekonomiku ġenerali. Dan ir-rekwiżit jikkoinċidi ma' dak tal-Artikolu 106(2) tat-Trattat. ([71]) Skont il-każistika ([72]), impriżi fdati bl-operat ta' SIEĠ għandhom ikunu rċevew dik il-biċċa xogħol permezz ta' att ta' awtorità pubblika. Il-Kummissjoni ċċarat ([73]) ukoll li, biex attività tiġi kkunsidrata bħala SIEĠ, irid ikollha karatteristiċi speċjali meta mqabbla ma' attivitajiet ekonomiċi ordinarji, u l-mira ta' interess ġenerali li jridu jaslu għaliha l-awtoritajiet pubbliċi ma tistax tkun sempliċiment dak tal-iżvilupp ta' ċerti attivitajiet ekonomiċi jew oqsma ekonomiċi kif hemm fl-Artikolu 107(3)(c) tat-TFUE ([74]).

70. Fir-rigward tas-servizzi tat-trasport bl-ajru, obbligi ta' servizz pubbliku jistgħu jkunu imposti biss skont ir-Regolament (KE) Nru 1008/2008 ([75]) . B'mod partikolari, dawn l-obbligi jistgħu jiġu imposti biss fir-rigward ta'rotta speċifika jew grupp ta' rotot, ([76]) u mhux fir-rigward ta'kwalunkwe rotta ġenerika li toriġina minn ajruport, belt jew reġjun partikolari. Barra minn hekk, obbligi ta' servizz pubbliku jistgħu jkunu imposti biss fir-rigward ta' rotta biex ikunu sodisfatti l-ħtiġijiet tat-trasport li ma jistgħux ikunu milħuqa adegwatament minn rotta tal-ajru eżistenti jew b'mezz ieħor ta' trasport. ([77])

71. F'dan ir-rigward, għandu jiġi enfasizzat li l-konformità mar-rekwiżiti sostantivi u proċedurali tar-Regolament (KE) Nru 1008/2008 ma teliminax il-ħtieġa li l-Istat(i) Membru konċernat jivvaluta l-konformità mal-Artikolu 107(1) tat-Trattat.

72. Sa fejn għandhom x'jaqsmu l-ajruporti, il-Kummissjoni tqis li huwa possibbli li l-ġestjoni ġenerali ta' ajruport tiġi kkunsidrata bħala SIEĠ, f'każijiet debitament ġustifikati. Fid-dawl tal-prinċipji mniżżla fil-punt 69, il-Kummissjoni tqis li dan jista' jkun il-każ biss jekk parti miż-żona li potenzjalment tuża l-ajruport, mingħajr l-ajruport, tkun iżolata mill-bqija tal-Unjoni sal-punt li l-iżvilupp soċjali u ekonomiku tagħha jkun preġudikat. Tali valutazzjoni għandha tqis b'mod xieraq modi oħrajn ta' trasport, u b'mod partikolari ta' servizzi ferrovjarji ta' veloċità għolja jew konnessjonijiet marittimi servuti minn bastimenti. F'tali każijiet, l-awtoritajiet pubbliċi jistgħu jimponu obbligu ta' servizz pubbliku fuq ta' ajruport li jiżgura li l-ajruport jibqa' miftuħ għal traffiku kummerċjali. Il-Kummissjoni tinnota li ċerti ajruporti għandhom rwol importanti x'jaqdu fir-rigward tal-konnettività reġjonali ta' reġjuni iżolati, remoti u periferali tal-Unjoni. Tali sitwazzjoni tista' partikolarment tiġri fir-rigward tar-reġjuni l-aktar imbiegħda, kif ukoll gżejjer u żoni oħra tal-Unjoni. Skont il-valutazzjoni ta' kull każ u skont il-karatteristiċi partikolari ta' kull ajruport u reġjun li jaqdi, jista' jkun iġġustifikat li jkunu definiti obbligi ta' SIEĠ f'dawn l-ajruporti.

---

([67]) Ara nota tal-qiegħ 22.

([68]) Ir-Regolament tal-Kummissjoni (UE) Nru 360/2012 dwar l-applikazzjoni tal-Artikoli 107 u 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea għall-għajnuna *de minimis* mogħtija lil intrapriżi li jipprovdu servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (ĠU L 114, 26.4.2012, p. 8).

([69]) Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2012/21/UE tal-20 ta' Diċembru 2011 dwar l-applikazzjoni tal-Artikolu 106(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea għall-għajnuna mill-Istat taħt il-forma ta' kumpens għas-servizzi pubbliċi mogħti lil ċerti impriżi inkarigati bil-ġestjoni ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (ĠU L7, 11.1.2012, p. 3).

([70]) Il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni dwar il-qafas tal-Unjoni Ewropea għall-għajnuna mill-Istat fil-forma ta' kumpens għas-servizz pubbliku (2011) (ĠU C8, 11.1.2012, p. 15).

([71]) Il-Kawża T-289/03 *British United Provident Association Ltd (BUPA) vs il-Kummissjoni* [2008], Ġabra p. II-81, il-paragrafi 171 u 224.

([72]) Ara l-Kawżi Konġunti T-204/97 u T-270/97 *EPAC - Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA vs il-Kummissjoni* [2000] Ġabra II-2267, il-paragrafu 126 u l-Kawża T-17/02 *Fred Olsen, SA vs il-Kummissjoni* [2005] Ġabra p. II-2031, il-paragrafi 186, 188-189.

([73]) Ara l-Komunikazzjoni SIEĠ, il-paragrafu 45.

([74]) Ara d-Deċiżjoni N 381/04 - Franza, Proġett għal netwerk tat-telekomunikazzjoni ta' kapaċitàgħolja fil-Pyrénées-Atlantiques (DORSAL), (ĠU C 162, 2.7.2005, p. 5).

([75]) Artikoli 16, 17 u 18.

([76]) Kemm l-ajruporti ta' oriġini kif ukoll dawk ta' destinazzjoni għandhom ikunu identifikati biċ-ċar. Ara l-Artikolu 16(1) tar-Regolament (KE) Nru 1008/2008.

([77]) B'mod partikolari, il-Kummissjoni tqis li jkun diffiċli li tiġġustifika l-OSP fuq rotta lejn ajruport partikolari jekk diġà hemm servizzi simili notevolment fir-rigward ta' ħinijiet tat-trasport, frekwenzi, livell u kwalità tas-servizz għal ajruport ieħor fl-istess medda ta' lħuq.

73. Fid-dawl tar-rekwiżiti speċifiċi mehmuża mal-obbligi ta' servizz pubbliku għas-servizzi tat-trasport bl-ajru, ([78]) u fid-dawl tal-liberalizzazzjoni sħiħa tas-swieq tat-trasport bl-ajru, il-Kummissjoni tqis li l-ambitu tal-obbligi tas-servizz pubbliku imposti fuq l-ajruport ma għandux jinkludi l-iżvilupp ta' servizzi ta' trasport kummerċjali bl-ajru.

## 4.2. **Kompatibbiltà tal-għajnuna fil-forma ta' kumpens għas-servizz pubbliku**

74. Jekk wieħed mill-kriterji kumulattivi tas-sentenza *Altmark* mhux sodisfatt, il-kumpens għal servizz pubbliku jipprovdi vantaġġ ekonomiku lill-benefiċjarju tiegħu, u jista' jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat. Tali għajnuna mill-Istat tista' tiġi kkunsidrata kompatibbli mas-suq intern, skont l-Artikolu 106(2) tat-Trattat, jekk il-kriterji kollha ta' kompatibbiltà żviluppati għall-applikazzjoni ta' dak il-paragrafu jiġu sodisfatti.

75. Għajnuna mill-Istat fil-forma ta' kumpens għal servizz pubbliku hija eżentata mir-rekwiżit ta' notifika previst fl-Artikolu 108(3) tat-Trattat jekk ir-rekwiżiti stabbiliti fid-Deċiżjoni 2012/21/UE huma sodisfatti. Il-kamp ta' applikazzjoni tad-Deċiżjoni 2012/21/UE jkopri kumpens ta' servizz pubbliku mogħti lil:

(a) ajruporti fejn it-traffiku medju annwali ma jaqbiżx il-200 000 passiġġier ([79]) matul id-durata tal-kuntratt dwar is-SIEĠ, u

(b) linji tal-ajru fir-rigward ta' konnessjonijiet bl-ajru lejn gżejjer fejn it-traffiku medju annwali ma jaqbiżx it-300 000 passiġġier. ([80])

76. Għajnuna mill-Istat mhux koperta mid-Deċiżjoni 2012/21/UE tista' tkun iddikjarata kompatibbli skont l-Artikolu 106(2) tat-Trattat, jekk il-kundizzjonijiet tal-Qafas tas-SIEĠ huma sodisfatti. Madankollu, għandu jkun innotat li għall-valutazzjoni kemm skont id-Deċiżjoni 2012/21/UE kif ukoll skont il-Qafas tas-SIEĠ, japplikaw il-kunsiderazzjonijiet dwar id-definizzjoni ta' obbligi ta' servizz pubbliku imposti fuq l-ajruporti jew il-linji tal-ajru fil-punti 69 sa 73 ta' dawn il-Linji Gwida.

# 5. **KUMPATIBBILTÀ TAL-GĦAJNUNA SKONT L-ARTIKOLU 107(3)(C) TAT-TRATTAT**

77. Jekk il-finanzjament pubbliku għal ajruporti u/jew il-linji tal-ajru jikkostitwixxi għajnuna, din l-għajnuna tista' titqies kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-Trattat sakemm tkun konformi mal-kriterji ta' kompatibbiltà għall-ajruporti fit-taqsima 5.1 ta' dawn il-Linji Gwida u għal-linji tal-ajru msemmija fit-taqsima 5.2. Miżuri ta' għajnuna mill-Istat lil linji tal-ajru, li b'mod inkrimentali jnaqqsu l-profittabilità tal-ajruport (ara l-punti 63 u 64 ta' dawn il-Linji Gwida), jitqiesu inkompatibbli mas-suq intern, skont l-artikolu 107(1) tat-Trattat, sakemm il-kundizzjonijiet ta' kompatibbiltà għall-għajnuna tal-bidu stipulati fit-Taqsima 5.2 ma ta' dawn il-Linji Gwida jiġux sodisfatti.

78. Sabiex ikun ivvalutat jekk miżura ta' għajnuna mill-Istat tistax titqies bħala kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3) tat-Trattat, il-Kummissjoni ġeneralment tanalizza jekk kif inhi maħsuba l-miżura tal-għajnuna jiżgurax li l-impatt pożittiv tagħha fejn tidħol il-mira ta' interess komuni jaqbiżx l-effetti negattivi potenzjali tagħha fuq il-kummerċ u l-kompetizzjoni.

79. Il-Komunikazzjoni dwar l-Immodernizzar tal-Għajnuna mill-Istat talbet għall-identifikazzjoni u d-definizzjoni tal-prinċipji komuni applikabbli għall-valutazzjoni tal-kumpatibbiltà tal-miżuri kollha ta' għajnuna mwettqa mill-Kummissjoni. Miżura ta' għajnuna tkun ikkunsidrata kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(a) tat-Trattat sakemm jiġu sodisfatti l-kundizzjonijiet kumulattivi li ġejjin:

(a) kontribut għal mira definita sew ta' interess komuni: l-għajnuna mill-Istat għandu jkollu mira ta' interess komuni skont l-Artikolu 107(3) tat-Trattat;

(b) ħtieġa għal intervenzjoni mill-Istat: miżura ta' għajnuna mill-Istat għandha tkun immirata lejn sitwazzjoni fejn l-għajnuna tkun tista' ġġib titjib materjali li s-suq innifsu ma jkunx jista' jikseb, pereżempju billi jiġi rrimedjat nuqqas tas-suq jew jiġi indirizzat tħassib dwar ekwità jew koeżjoni;

(c) l-adegwatezza tal-miżura ta' għajnuna: il-miżura ta' għajnuna għandha tkun strument politiku xieraq li jindirizza l-mira ta' interess komuni;

([78]) Ara l-punt 70 u r-Regolament (KE) Nru 1008/2008, il-premessa 12 u l-Artikoli 16 sa 18.

([79]) Dan il-limitu minimu jirreferi għal għadd lejn destinazzjoni waħda, jiġifieri passiġġier li jtir minn ajruport u lura għal dak l-ajruport jingħadd darbtejn. Jekk ajruport huwa parti minn grupp ta' ajruporti, il-volum tal-passiġġieri huwa stabbilit fuq il-bażi ta' kull ajruport individwali.

([80]) Dan il-limitu minimu jirreferi għal għadd lejn destinazzjoni waħda, jiġifieri passiġġier li jtir lejn il-gżira u lura jingħadd darbtejn. Dan japplika għal rotot individwali bejn ajruport fuq il-gżira u ajruport fuq il-kontinent.

(d) l-effett ta' inċentiv: l-għajnuna għandha tbiddel l-imġiba tal-impriżi kkonċernati b'tali mod li dawn jinvolvu ruħhom f'attività addizzjonali li ma jkunux jistgħu jagħmlu mingħajr l-għajnuna jew li jkunu jistgħu jagħmlu biss b'mod ristrett jew differenti;

(e) proporzjonalità tal-għajnuna (għajnuna limitata għall-minimu): l-ammont tal-għajnuna jrid ikun limitat għall-minimu meħtieġ biex jitnissel l-investiment jew attività addizzjonali fiż-żona kkonċernata;

(f) l-evitar ta' effetti negattivi mhux dovuti fuq kompetizzjoni u kummerċ bejn Stati Membri: l-effetti negativi tal-għajnuna għandhom ikunu limitati suffiċjentement, sabiex il-bilanċ globali tal-miżura jkun pożittiv;

(g) it-trasparenza tal-għajnuna: L-Istati Membri, il-Kummissjoni, l-operaturi ekonomiċi u l-pubbliku interessat, għandu jkollhom aċċess faċli għall-atti relevanti u l-informazzjoni pertinenti kollha dwar l-għajnuna mogħtija hemmhekk kif spjegat fit-taqsima 8.2.

80. Fir-rigward tal-għajnuna mill-Istat fis-settur tal-avjazzjoni, il-Kummissjoni tikkunsidra li dawk il-prinċipji komuni huma rispettati meta l-għajnuna mill-Istat mogħtija lill-ajruporti tissodisfa l-kundizzjonijiet kollha spjegati rispettivament fit-taqsimiet 5.1 u 5.2. Għalhekk, il-konformità ma' dawn il-kundizzjonijiet timplika l-kompatibbiltà tal-għajnuna mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-Trattat.

81. Madankollu, jekk aspett inseparabbli ta' miżura ta' għajnuna mill-Istat u l-kundizzjonijiet marbuta magħha (inkluż il-metodu ta' finanzjament tagħha meta l-metodu ta' finanzjament ikun jifforma parti integrali mill-miżura ta' għajnuna mill-Istat) jinvolvu ksur tad-dritt tal-Unjoni, l-għajnuna ma tkunx tista' tiġi ddikjarata bħala kompatibbli mas-suq intern ([81]).

82. Barra minn hekk, fil-valutazzjoni tal-kompatibbiltà mas-suq intern ta' kwalunkwe għajnuna mill-Istat, il-Kummissjoni tqis kwalunkwe proċedimenti dwar ksur tal-Artikolu 101 jew l-Artikolu 102 tat-Trattat li jistgħu jirrigwardaw lill-benefiċjarju tal-għajnuna u li jistgħu jkunu relevanti għall-valutazzjoni tagħha skont l-Artikolu 107(3) tat-Trattat. ([82])

## 5.1. **Għajnuna lill-ajruporti**

### 5.1.1. *Għajnuna għall-investiment lill-ajruporti*

83. Għajnuna għall-investiment mogħtija lill-ajruporti jew bħala għajnuna individwali jew fi skema ta' għajnuna tkun ikkunsidrata kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-Trattat sakemm jiġu sodisfatti l-kundizzjonijiet kumulattivi tal-punt 79 kif stipulat fil-punti 84 sa 108:

(a) Kontribut għal mira definita sew ta' interess komuni:

84. Għajnuna għall-investiment lill-ajruporti titqies li tikkontribwixxi għall-kisba ta' mira ta' interess komuni, jekk:

(a) iżżid il-mobbiltà taċ-ċittadini tal-Unjoni u l-konnettività tar-reġjuni billi tistabbilixxi punti ta' aċċess għal titjiriet interni fl-Unjoni; jew

(b) tiġġieled kontra l-konġestjoni tat-traffiku tal-ajru f'ajruporti ċentrali prinċipali tal-Unjoni; jew

(c) tiffaċilita l-iżvilupp reġjonali.

85. Madankollu, id-duplikazzjoni ta' ajruporti li ma jrendux profitti jew il-ħolqien ta' kapaċità addizzjonali mhux użata ma jikkontribwixxux għal mira ta' interess komuni. Jekk proġett ta' investiment huwa primarjament immirat lejn il-ħolqien ta' kapaċità ġdida f'ajruport, l-infrastruttura l-ġdida, għandha, fit-terminu medju, tlaħħaq mad-domanda prevista tal-linji tal-ajru, il-passiġġieri u l-burdnara fiż-żona tal-ilħuq tal-ajruport. Kwalunkwe investiment, li ma jkollux prospetti sodisfaċenti għall-użu tul żmien medju jew li jnaqqas il-prospetti għall-użu tal-infrastruttura eżistenti fiż-żona ta' lħuq tul żmien medju, ma jistax jitqies li jservi mira ta' interess komuni.

([81]) Ara pereżempju l-Kawża C-156/98 *il-Ġermanja v il-Kummissjoni* [2000] Ġabra I-6857, il-paragrafu 78 u l-Kawża C-333/07 *Régie Networks vs Rhone Alpes Bourgogne* [2008] Ġabra I-10807, il-paragrafi 94-116.

([82]) Ara l-Kawża C-225/91 *Matra vs il-Kummissjoni* [1993] Ġabra I-3203, il-paragrafu 42.

86. Għalhekk il-Kummissjoni għandha dubji dwar il-prospetti tul medda medja ta'żmien għall-użu ta' infrastruttura ġdida f'ajruport li jinsab fiż-żona ta' lħuq ta' ajruport eżistenti fejn l-ajruport eżistenti ma jkunx qed jopera fil-kapaċita sħiħa, jew kważi sħiħa, tiegħu. Il-prospetti tul medda medja ta'żmien għall-użu għandhom jintwerew fuq bażi ta' previżjonijiet sodi tat-traffiku tal-passiġġieri u tal-merkanzija inkorporati fi pjan ta' negozju *ex ante* u jridu jqisu l-effett probabbli tal-investiment fuq l-użu tal-infrastruttura diġà eżistenti, bħal ajruport ieħor jew mezzi oħra ta' trasport, b'mod partikolari l-konnessjonijiet ferrovjarji ta' veloċità għolja.

(b) Il-bżonn għal intervent mill-Istat:

87. Sabiex jiġi vvalutat jekk l-għajnuna mill-Istat hijiex effettiva biex tinkiseb mira ta' interess komuni, huwa meħtieġ li tiġi identifikata l-problema li għandha tiġi indirizzata. L-għajnuna mill-Istat għandha tkun immirata lejn sitwazzjonijiet fejn tali għajnuna tistà ġġib magħha titjib materjali li s-suq ma jistax jagħti hu stess.

88. Il-kundizzjonijiet iffaċċjati minn ajruporti iżgħar meta jiżviluppaw is-servizzi tagħhom u biex jattiraw finanzjament privat għall-investiment tal-infrastruttura tagħhom huma spiss inqas favorevoli meta mqabbla ma' dawk li jiffaċċjaw l-ajruporti maġġuri fl-Unjoni. Għal dawn ir-raġunijiet, skont il-kundizzjonijiet preżenti tas-suq, ajruporti iżgħar jista' jkollhom diffikultajiet biex jiżguraw l-iffinanzjar tal-investimenti tagħhom mingħajr finanzjament pubbliku.

89. Il-ħtieġa għal fondi pubbliċi biex jiġu ffinanzjati investiment ta' infrastruttura, minħabba spejjeż fissi għolja ([83]), tvarja skont id-daqs ta' ajruport u normalment tkun ogħla għal ajruporti iżgħar. Il-Kummissjoni tikkunsidra li, fil-kundizzjonijiet kurrenti tas-suq, jistgħu jiġu identifikati l-kategoriji li ġejjin ta' ajruporti, ([84]) u l-vijabilitajiet finanzjarji relattivi tagħhom:

(a) ajruporti b'kapaċità sa 200 000 passiġġier fis-sena jistgħu ma jkunux jistgħu jkopru l-biċċa l-kbira tal-ispejjeż kapitali tagħhom;

(b) ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn 200 000 u miljun passiġġier, normalment ma jkunux jistgħu jkopru l-biċċa l-kbira tal-ispejjeż kapitali tagħhom;

(c) ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn miljun u tliet miljun passiġġier għandhom, bħala medja, ikunu kapaċi jkopru porzjon ikbar tal-ispejjeż kapitali tagħhom;

(d) ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn tliet u ħames miljun passiġġier, fil-prinċipju għandhom ikunu kapaċi jkopru l-biċċa l-kbira tal-ispejjeż kollha tagħhom (inklużi l-ispejjeż ta' ġestjoni u kapitali), iżda f'ċerti ċirkostanzi speċifiċi għall-każijiet partikolari s-sostenn pubbliku jista' jkun meħtieġ biex jiffinanzja xi spejjeż kapitali tagħhom;

(e) ajruporti bi traffiku annwali ta' "l fuq minn ħames (5) miljun passiġġier jagħmlu ġeneralment profitt u huma kapaċi jkopru l-ispejjeż kollha tagħhom, ħlief fil-każ ta" ċirkostanzi eċċezzjonali ferm.

(c) Adegwatezza tal-għajnuna mill-Istat bħala strument ta' politika:

90. L-Istati Membri għandhom juru li l-miżura ta' għajnuna hija strument xieraq ta' politika biex tinkiseb il-mira maħsuba jew biex ikunu solvuti l-problemi li għalihom ġiet deċiża l-għajnuna . Miżura ta' għajnuna mhux se tkun ikkunsidrata kompatibbli mas-suq intern, jekk strumenti ta' politika oħra li huma inqas distorsivi jew strumenti ta' għajnuna jippermettu li tintlaħaq l-istess mira.

91. L-Istati Membri jistgħu jagħmlu għażliet differenti fir-rigward tal-użu ta' strumenti ta' politika differenti u forom ta' għajnuna. B'mod ġenerali, fejn Stat Membru jkun ikkunsidra għażliet politiċi oħrajn, u l-użu ta' strument selettiv bħall-għajnuna mill-Istat fil-forma ta' għotja diretta jkun ġie mqabbel ma' forom anqas distorsivi ta' għajnuna (bħal self, garanziji jew avvanzi ripagabbli), il-miżuri kkonċernati jitqiesu li jikkostitwixxu strument adegwat.

92. Kull meta jkun possibbli, l-Istati Membri huma mħeġġa jfasslu skemi nazzjonali li jirriflettu l-prinċipji prinċipali li huma l-bażi tal-finanzjament pubbliku u jindikaw l-aktar fatturi rilevanti tal-finanzjament pubbliku ppjanat tal-ajruporti. Skemi ta' qafas jiżguraw il-koerenza fl-użu tal-fondi pubbliċi, inaqqsu l-piż amministrattiv fuq l-awtoritajiet awtorizzanti iżgħar u jħaffu l-implimentazzjoni ta' miżuri ta' għajnuna individwali. Barra minn hekk, l-Istati Membri huma mħeġġa jipprovdu gwida ċara għall-implimentazzjoni tal-finanzjament ta' għajnuna mill-Istat għal ajruporti reġjonali.

([83]) Bejn 70 % u 90 % tal-ispejjeż tal-ajruporti huma fissi.

([84]) Il-kategoriji tal-ajruporti għall-finijiet ta' dawn il-Linji Gwida huma bbażati fuq dejta disponibbli tal-industrija.

(d) Eżistenza ta' effett ta' inċentiv:

93. Il-ħidmiet fuq investiment individwali jistgħu' jibdew biss wara li l-applikazzjoni tkun ġiet ippreżentata lill-awtorità tal-għotja. Jekk il-ħidmiet jibdew qabel ma tkun ippreżentata l-applikazzjoni lill-awtorità tal-għotja, kwalunkwe għajnuna mogħtija fir-rigward ta' dak l-investiment individwali mhux se titqies kompatibbli mas-suq intern.

94. Proġett ta' investiment f'ajruport jista' jkun ekonomikament attraenti fih innifsu. Għalhekk, jeħtieġ li jiġi verifikat li l-investiment ma kienx isir, jew ma kienx isir sa dak il-punt, mingħajr għajnuna mill-Istat. Jekk dan ikun ikkonfermat, il-Kummissjoni tikkunsidra li miżura ta' għajnuna għandha effett ta' inċentiv.

95. L-effett tal-inċentiv huwa identifikat permezz ta' analiżi kontrofattwali, bit-tqabbil tal-livelli tal-attività intiża bl-għajnuna u mingħajr l-għajnuna.

96. Fejn l-ebda xenarju kontrofattwali speċifiku ma hu magħruf, nistgħu nissoponu li hemm l-effett ta' inċentiv meta jkun hemm diskrepanza tal-likwidità fl-ispejjeż kapitali, jiġifieri meta abbażi tal-pjan ta' direzzjoni tan-negozju, tista' tintwera differenza bejn il-flussi pożittivi ta' flus u dawk negattivi (inkluż spejjeż ta' investiment f'assi kapitali fissi) matul l-investiment f'termini ([85]) ta' valuri preżenti netti.

(e) Il-proporzjonalità tal-ammont ta' għajnuna (għajnuna limitata għall-minimu)

97. L-ammont massimu ta' għajnuna mill-Istat li jista' jiġi permess hu espress bħala perċentwal (%) tal-ispejjeż eliġibbli (l-intensità massima tal-għajnuna). L-ispejjeż eliġibbli huma l-ispejjeż relatati mal-investimenti fl-infrastruttura tal-ajruport, inklużi l-ispejjeż tal-ippjanar, tal-infrastruttura ta' ground handling (pereżempju ċinturini għal ġarr tal-bagalji, eċċ) u tagħmir tal-ajruport. L-ispejjeż ta' investiment relatati ma' attivitajiet mhux ajrunawtiċi (partikolarment l-ipparkjar, lukandi, ristoranti, u uffiċċji) mhumiex eliġibbli. ([86])

98. L-ispejjeż ta' investiment relatati mal-provvista ta' servizzi ta' ground handling (bħal xarabankijiet, vetturi, eċċ)mhumiex eliġibbli ([87]), sakemm ma jkunux parti mill-infrastruttura tal-ground handling.

99. Biex għajnuna għall-investiment lill-ajruporti tkun proporzjonali trid tkun limitata għal spejjeż supplementari (nett ta' dħul supplementari) li jirriżultaw mit-twettiq tal-proġett megħjun/ l-attività megħjuna minflok il-proġett/ attività alternattivi li l-benefiċjarju kien jidħol għalihom fix-xenarju kontrafattwali, jiġifieri li kieku ma rċeviex l-għajnuna. Fejn ma hi magħrufa l-ebda analiżi kontrofattwali speċifika, l-ammont proporzjonali ta' għajnuna mill-Istat għandu jkun limitat għad-diskrepanza tal-likwidità tal-proġett ta' investiment (l-hekk imsejħa "diskrepanza tal-likwidità fl-ispejjeż kapitali"), li hija determinata fuq il-bażi ta' pjan ta' negozju *ex ante* bħala l-valur preżenti nett tad-differenza bejn il-flussi pożittivi tal-flus u dawk negattivi matul il-ħajja tal-investiment. Għall-għajnuna għall-investiment il-pjan tan-negozju għandu jkopri l-perjodu tal-utilizzazzjoni ekonomika tal-assi.

100. Minħabba li d-diskrepanza tal-likwidità tvarja skont id-daqs tal-ajruport u normalment tkun ikbar għal ajruporti iżgħar, il-Kummissjoni se tuża firxa ta' intensitajiet massimi ta' għajnuna permissibbli sabiex tiżgura proporzjonalità ġenerali. L-intensità tal-għajnuna ma għandhiex taqbeż l-intensità massima tal-għajnuna tal-investiment permissibbli u, fi kwalunkwe każ, ma għandhiex taqbeż id-diskrepanza tal-likwidità reali tal-proġett ta' investiment.

101. It-tabella li ġejja tiġbor fil-qosor l-intensità massima tal-għajnuna permissibbli skont id-daqs tal-ajruport kif imkejla mill-għadd ta' passiġġieri fis-sena: ([88])

| Id-daqs ta' ajruport ibbażat fuq il-medja tat-traffiku tal-passiġġieri (passiġġieri fis-sena) | Intensità massima ta' għajnuna għall-investiment |
|---|---|
| >3-5 miljuni | sa limitu ta' 25 % |
| 1-3 miljuni | sa limitu ta' 50 % |
| <1 miljun | sa limitu ta' 75 % |

([85]) Dan ma jipprekludix li jiġi previst li benefiċċji futuri jistgħu ipattu għat-telf inizjali.

([86]) Il-finanzjament ta' tali attivitajiet mhux kopert b'dawn il-Linji Gwida, minħabba li huma ta' karattru mhux marbut mat-trasport, u għalhekk se jkun ivvalutat fuq il-bażi ta' regoli settorjali u ġenerali rilevanti.

([87]) Il-prinċipji stipulati f'dawn il-linji gwida ma japplikawx għal għajnuna għall-provvediment ta' servizzi ta' ground handling kemm jekk ikunu pprovduti mill-ajruport, linja tal-ajru jew fornitur tas-servizzi ta' ground handling lill-partijiet terzi u kif ukoll jekk le; tali għajnuna se tkun ivvalutata fuq il-bażi tar-regoli ġenerali relevanti.

([88]) It-traffiku tal-passiġġieri medju annwali attwali matul is-sentejn finanzjarji ta' qabel dik li fiha l-għajnuna hi nnotifikata jew attwalment mogħtija jew imħallsa fil-każ ta' għajnuna mhux innotifikata. Fil-każ ta' ajruport tal-passiġġieri maħluq ġdid it-traffiku annwali tal-passiġġieri previst matul is-sentejn wara l-bidu tal-operazzjoni tat-traffiku bl-ajru kummerċjali tal-passiġġieri għandu jkun ikkunsidrat. Dan il-limitu minimu jirreferi għal għadd lejn destinazzjoni waħda. Dan ifisser li passiġġier li jtir lejn l-ajruport u lura jingħadd darbtejn; dan japplika għal rotot individwali. Jekk ajruport huwa parti minn grupp ta' ajruporti, il-volum tal-passiġġieri huwa stabbilit fuq il-bażi ta' kull ajruport individwali.

102. L-intensitajiet massimi għall-għajnuna għall-investiment għall-finanzjament tal infrastruttura tal-ajruport jistgħu jkunu miżjuda b'massimu ta' 20 % jekk l-ajruporti jinsabu f'reġjuni mbiegħda irrispettivament mid-daqs tagħhom.

103. Ajruporti bi traffiku medju taħt il-miljun passiġġier kull sena għandhom jikkontribwixxu mill-inqas 25 % għall-finanzjament tal-ispejjeż totali eliġibbli tal-investiment. Madankollu, proġetti ta' investiment f'ċerti ajruporti b'medja tat-traffiku ta' inqas minn miljun passiġġier fis-sena li jinsabu f'reġjuni periferali tal-Unjoni jistgħu jirriżultaw f'diskrepanza tal-likwidità, li hija ogħla mill-intensitajiet massimi ta' għajnuna permissibbli. Skont il-valutazzjoni ta' kull każ u skont il-karatteristiċi partikolari ta' kull ajruport, il-proġett ta' investiment u r-reġjun moqdi, l-intensità li taqbeż il-75 % tista' tkun iġġustifikata f'ċirkostanzi eċċezzjonali għal ajruporti b'volum tat-traffiku taħt il-miljun passiġġier kull sena.

104. Sabiex jitqiesu ċ-ċirkostanzi speċifiċi rigward rilokazzjoni ta' ajruport li jeżisti u s-sospensjoni tal-attivitajiet tal-ajruport fil-post eżistenti, il-Kummissjoni se tivvaluta, b'mod partikolari, il-proporzjonalità, in-neċessità tal-għajnuna u l-intensità massima tal-għajnuna mill-Istat mogħtija abbażi ta' valutazzjoni tad-diskrepanza tal-likwidità jew tax-xenarju kontrofattwali ta' kull każ speċifiku, hu x'inhu t-traffiku medju tal-passiġġieri ta' dak l-ajruport.

105. Barra dan, f'ċirkostanzi eċċezzjonali ħafna, ikkaratterizzati minn nuqqas ċar fis-suq u waqt li jitqies id-daqs tal-investiment, l-impossibilità li jkun iffinanzjat l-investiment fuq swieq finanzjarji, livell għoli ħafna ta' esternalitajiet pożittivi u d-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni, ajruporti kbar b'volum medju ta' aktar minn 5 miljun passiġġier fis-sena jistgħu jirċievu għajnuna biex jiffinanzjaw l-infrastruttura tal-ajruport. Madankollu, f'tali każijiet, il-Kummissjoni dejjem twettaq valutazzjoni dettaljata, partikolarment dwar il-proporzjonalità, in-neċessità u l-intensità massima tal-għajnuna mill-Istat mogħtija abbażi tal-analiżi tad-diskrepanza tal-likwidità u x-xenarju kontrafattwali ta' kull każ speċifiku, ikun x'ikun it-traffiku medju tal-passiġġieri ta' dak l-ajruport.

(f) L-evitar ta' effetti negattivi bla bżonn fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ:

106. B'mod partikolari, id-duplikazzjoni ta' ajruporti li ma jrendux profitti jew il-ħolqien ta' kapaċità addizzjonali mhux użata fiż-żona ta' lħuq ta' infrastruttura eżistenti jista' jkollha effetti distorsivi. Għalhekk, il-Kummissjoni, fil-prinċipju, għandha dubji dwar il-kompatibbiltà tal-investiment f'infrastruttura ta' ajruport li jinsab fiż-żona ta' lħuq ta' ajruport eżistenti [89] fejn l-ajruport eżistenti ma jkunx qed jopera fil-kapaċita sħiha, jew kważi sħiha, tiegħu.

107. Barra minn hekk, sabiex jiġu evitati l-effetti negattivi ta' għajnuna li jistgħu jinqalgħu fejn ajruporti jiffaċċjaw limitazzjonijiet baġitarji baxxi [90], għajnuna ta' investiment lil ajruporti bi traffiku li ma jaqbiżx il-5 miljun passiġġier tista' tingħata jew bħala ammont fiss bil-quddiem biex tkopri l-ispejjeż ta' investiment eliġibbli jew permezz ta' pagamenti annwali li jikkumpensaw għad-diskrepanza tal-likwidità tal-ispiża kapitali li tirriżulta mill-pjan tan-negozju tal-ajruport.

108. Sabiex tkun illimitata ulterjorment kull distorsjoni, l-ajruport, inkluż kwalunkwe investiment li għalih l-għajnuna hija mogħtija, għandu jkun miftuħ għall-kull min jista' potenzjalment juża l-ajruport u ma għandux ikun iddedikat għal xi ħadd speċifiku. Fil-każ ta' limitazzjoni fiżika tal-kapaċità, l-allokazzjoni għandha ssir fuq il-bażi ta' kriterji pertinenti, oġġettivi, trasparenti u mhux diskriminatorji.

Rekwiżiti ta' notifika għal skemi ta' għajnuna u miżuri ta' għajnuna individwali:

109. L-Istati Membri huma mħeġġa li jinnotifikaw skemi ta' għajnuna mill-Istat għal għajnuna għall-investiment għal ajruporti bi traffiku annwali medju taħt it-3 biljun passiġġier.

110. Meta tiġi valutata skema ta'għajnuna, il-kundizzjonijiet relatati mal-ħtieġa tal-għajnuna, l-effett ta' inċentiv u l-proporzjonalità tal-għajnuna jitqiesu bħala ssodisfati, jekk l-Istat Membru jkun impenja ruħu li jagħti għajnuna individwali fl-iskema ta'għajnuna approvata biss wara li jkun ivverifika li l-kundizzjonijiet kumulattivi f'din it-Taqsima huma sodisfatti.

111. Minħabba r-riskju ogħla ta' distorsjoni tal-kompetizzjoni, il-miżuri ta' għajnuna li ġejjin għandhom dejjem jiġu nnotifikati individwalment:

(a) l-għajnuna għall-investiment lil ajruporti bi traffiku annwali medju ta' 'l fuq minn 3 miljun passiġġier;

(b) l-għajnuna għall-investiment lil ajruport li jaqbeż il-75 % tal-intensità tal-għajnuna bi traffiku annwali medju taħt il-miljun passiġġier, bl-eċċezzjoni ta' ajruporti li jinsabu f'reġjuni mbiegħda;

(c) għajnuna għall-investiment għar-rilokazzjoni ta' ajruporti;

(89) Ara t-Taqsima 5.1.1. (a).

(90) Jekk l-għajnuna kellha tkun iddeterminata fuq il-bażi ta' kalkoli *ex post* (tagħmel tajjeb għal kwalunkwe defiċits kif dawn jitfaċċaw), l-ajruporti jista' jkun li ma jkollhomx wisq inċentiv biex jikkontrollaw l-ispejjeż u jimponu tariffi tal-ajruport li huma adegwati biex ikopru l-ispejjeż.

(d) għajnuna għall-investiment li tiffinanzja ajruport imħallat tal-passiġġieri/tal-merkanzija li jimmaniġġa aktar minn 200 000 tunnellata ta' merkanzija matul is-sentejn finanzjarji ta' qabel is-sena li fiha l-għajnuna ġiet notifikata;

(e) għajnuna għall-investiment bl-għan li jinħoloq ajruport tal-passiġġieri ġdid (inkluż il-konverżjoni ta' mitjar eżistenti f'ajruport tal-passiġġieri);

(f) għajnuna għall-investiment immirata lejn il-ħolqien jew l-iżvilupp ta' ajruport li jinsab f'distanza ta' 100 kilometru jew 60 minuta ta' vvjaġġar bil-karozza, bix-xarabank, tren jew ferrovija ta' veloċità għolja.

5.1.2. *Għajnuna għall-ġestjoni lill-ajruporti*

112. Għajnuna għall-ġestjoni mogħtija lill-ajruporti jew bħala għajnuna individwali jew taħt skema ta' għajnuna se tkun ikkunsidrata kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(3)(c) tat-Trattat għall-perjodu ta' tranżizzjoni ta' 10 snin li jibdew mill-4 April 2014 sakemm ikunu sodisfatti l-kundizzjonijiet kumulattivi tal-punt 79 kif stipulat fil-punti 113 sa 134:

(a) Il-kontribut lejn mira ta' interess komuni li huwa definit sew

113. Kif imsemmi fil-punt 13, sabiex l-ajruporti jingħataw żmien biex jaġġustaw għar-realitajiet ġodda tas-suq u jiġu evitati interruzzjonijiet fit-traffiku tal-ajru u l-konnettività tar-reġjuni, għajnuna għall-ġestjoni għall-ajruporti tiġi kkunsidrata li tikkontribwixxi għall-kisba ta' mira ta' interess komuni, għal perjodu ta' tranżizzjoni ta' 10 snin, jekk:

(a) iżżid il-mobbiltà taċ-ċittadini tal-Unjoni u l-konnettività tar-reġjuni billi tistabbilixxi punti ta' aċċess għal titjiriet interni fl-Unjoni; jew

(b) tiġġieled kontra l-konġestjoni tat-traffiku tal-ajru f'ajruporti ċentrali prinċipali tal-Unjoni; jew

(c) tiffaċilita l-iżvilupp reġjonali.

114. Madankollu, id-duplikazzjoni ta' ajruporti li ma jrendux profitti ma tikkontribwixxix għal mira ta' interess komuni. Fejn ajruport jinstab fl-istess medda ta' lħuq ta' ajruport ieħor b'kapaċità żejda, il-pjan ta' negozju, ibbażat fuq previżjonijiet tajba tat-traffiku tal-passiġġieri u tal-merkanzija, għandu jidentifika l-effett probabbli fuq it-traffiku tal-ajruporti l-oħra li jinsabu f'dik iż-żona ta' lħuq.

115. Skont dan, il-Kummissjoni jkollha dubji dwar il-prospetti ta' ajruport li ma jħallix profitt biex jikseb kopertura sħiħa tal-ispiża fi tmiem il-perjodu ta' tranżizzjoni, jekk ajruport ieħor ikun jinsab fl-istess żona ta' lħuq.

(b) Il-bżonn għal intervent mill-Istat

116. Sabiex jiġi vvalutat jekk l-għajnuna mill-Istat hijiex effettiva biex tinkiseb mira ta' interess komuni, huwa meħtieġ li tiġi identifikata l-problema li għandha tiġi indirizzata. L-għajnuna mill-Istat għandha tkun immirata lejn sitwazzjonijiet fejn tali għajnuna tistà ġġib magħha titjib materjali li s-suq ma jistax jagħti hu stess.

117. Il-kundizzjonijiet iffaċċjati minn ajruporti iżgħar meta jiżviluppaw is-servizzi tagħhom u biex jattiraw finanzjament privat huma spiss inqas favorevoli meta mqabbla ma' dawk li jiffaċċjaw l-ajruporti maġġuri fl-Unjoni. Skont il-kundizzjonijiet preżenti tas-suq, ajruporti iżgħar jista' jkollhom diffikultajiet biex jiżguraw l-iffinanzjar tal-operazzjoni tagħhom mingħajr finanzjament pubbliku.

118. Fil-kundizzjonijiet attwali tas-suq, il-ħtieġa għal fondi pubbliċi biex ikunu iffinanzjati spejjeż ta' ġestjoni, minħabba spejjeż fissi għolja, se tvarja skont id-daqs tal-ajruport u normalment tkun proporzjonalment ogħla għal ajruporti iżgħar. Il-Kummissjoni tikkunsidra li, fil-kundizzjonijiet kurrenti tas-suq, jistgħu jiġu identifikati l-kategoriji li ġejjin tal-ajruporti, u l-vijabilitajiet finanzjarji relattivi tagħhom:

(a) L-ajruporti li jkollhom sa 200 000 passiġġier fis-sena jistgħu ma jkunux kapaċi jkopru l-biċċa l-kbira tal-ispejjeż ta' ġestjoni tagħhom;

(b) ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn 200 000 u 700 000 passiġġier jistgħu ma jkunux kapaċi jkopru porzjon sostanzjali tal-ispejjeż ta' ġestjoni tagħhom;

(c) ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn 700 000 u miljun passiġġier ġeneralment għandhom ikunu kapaċi jkopru porzjon ikbar tal-ispejjeż ta' ġestjoni tagħhom;

(d) ajruporti bi traffiku annwali ta' bejn miljun u tliet miljun passiġġier għandhom, bħala medja, ikunu kapaċi jkopru l-biċċa l-kbir tal-ispejjeż ta' ġestjoni tagħhom;

(e) ajruporti bi traffiku annwali ta' iktar minn tliet miljun passiġġier jagħmlu ġeneralment profitt fuq livell operatorju u għandhom ikunu kapaċi jkopru l-ispejjeż ta' ġestjoni tagħhom.

119. Għaldaqstant, il-Kummissjoni tikkunsidra li sabiex ikun eliġibbli għal għajnuna għall-ġestjoni, it-traffiku annwali tal-ajruport ma għandux jaqbeż it-tliet (3) miljun passiġġier. ([91])

(c) Adegwatezza tal-għajnuna mill-Istat bħala strument ta' politika:

120. L-Istati Membri għandhom juru li l-għajnuna hija xierqa biex tinkiseb il-mira maħsuba jew biex ikunu solvuti l-problemi li għalihom ġiet deċiża l-għajnuna. Miżura ta' għajnuna mhux se titqies kompatibbli jekk strumenti ta' politika jew strumenti ta' għajnuna oħra li joħolqu inqas distorsjoni jippermettu li tintlaħaq l-istess mira. ([92])

121. Biex jiġu pprovduti inċentivi xierqa għall-immaniġġar effiċjenti tal-ajruport, l-ammont tal-għajnuna, fil-prinċipju, għandu jkun stabbilit *ex ante* bħala ammont fiss li jkopri d-diskrepanza tal-likwidità mistennija mill-ispejjeż ta' ġestjoni (stabbiliti fuq il-bażi tal-pjan ta' negozju *ex ante*) matul perjodu ta' tranżizzjoni ta' 10 snin. Għal dawn ir-raġunijiet l-ebda żieda *ex post* fl-ammont ta' għajnuna ma għandha tkun fil-prinċipju kkunsidrata kompatibbli. L-Istat Membru jista' jħallas l-ammont iffissat *ex ante* bħala ammont ta' darba bil-quddiem jew f'pagamenti perjodiċi, pereżempju fuq bażi annwali.

122. F'ċirkostanzi eċċezzjonali, fejn hemm grad partikolarment għoli ta' inċertezza madwar żviluppi futuri tal-ispejjeż u tad-dħul u l-awtorità pubblika jkollha informazzjoni inkonsistenti, l-awtorità pubblika tista' wkoll tikkalkula l-ammont massimu ta' għajnuna għall-ġestjoni kompatibbli skont mudell ibbażat fuq id-diskrepanza tal-likwidità mill-ispejjeż ta' ġestjoni tal-bidu fil-bidu tal-perjodu ta' tranżizzjoni. Dan jiġi tradott bħala l-medja tad-defiċit fl-iffinanzjar tal-ispejjeż għall-ġestjoni (jiġifieri l-ammont tal-ispejjeż għall-ġestjoni li mhux kopert minn dħul) matul il-ħames snin ta' qabel il-bidu tal-perjodu ta' tranżizzjoni (mill-2009 sal-2013).

123. Kull meta hu possibbli, l-Istati Membri huma mħeġġa jfasslu skemi nazzjonali li jirriflettu l-prinċipji prinċipali wara l-finanzjament pubbliku u jindikaw l-aktar fatturi rilevanti tal-finanzjament pubbliku ppjanat tal-ajruporti. Skemi qafas jiżguraw il-koerenza fl-użu tal-fondi pubbliċi, inaqqsu l-piż amministrattiv fuq l-awtoritajiet awtorizzanti iżgħar u jħaffu l-implimentazzjoni ta' miżuri ta' għajnuna individwali. Barra minn hekk, l-Istati Membri huma mħeġġa jipprovdu gwida ċara għall-implimentazzjoni tal-finanzjament ta' għajnuna mill-Istat għal ajruporti reġjonali u l-linji tal-ajru li jużaw dawn l-ajruporti.

(d) Eżistenza ta' effett ta' inċentiv:

124. Għajnuna għall-ġestjoni għandha effett ta' inċentiv jekk x'aktarx li, fin-nuqqas ta' għajnuna għall-ġestjoni, u waqt li tkun ikkunsidrata l-preżenza possibbli ta' għajnuna għall-investiment u l-livell ta' traffiku, il-livell ta' attività ekonomika tal-ajruport ikkonċernat jonqos b'mod sinifikanti.

(e) Il-proporzjonalità tal-għajnuna (l-għajnuna neċessarja limitata għall-minimu):

125. Sabiex tkun proporzjonata, għajnuna għall-ġestjoni lill-ajruporti għandha tkun limitata għall-minimu neċessarju biex isseħħ l-attività li qed tirċievi l-għajnuna.

126. Il-pjan tan-negozju tal-ajruport għandu jwitti t-triq lejn il-kopertura tal-ispejjeż ta' ġestjoni kollha fi tmiem il-perjodu ta' tranżizzjoni. Il-parametri ewlenin ta' dan il-pjan ta' negozju jiffurmaw parti integrali tal-valutazzjoni ta' kompatibbiltà tal-Kummissjoni.

127. It-triq lejn il-kopertura sħiħa tal-ispejjeż ta' ġestjoni se tkun differenti għal kull ajruport u tiddependi mid-defiċit fl-investiment tal-bidu fil-ġestjoni tal-ajruport fil-bidu tal-perjodu ta' tranżizzjoni

([91]) It-traffiku tal-passiġġieri medju annwali attwali matul is-sentejn finanzjarji ta' qabel dik li fiha l-għajnuna hi nnotifikata jew attwalment mogħtija jew imħallsa fil-każ ta' għajnuna mhux innotifikata. F'każ ta' ajruport tal-passiġġieri maħluq ġdid it-traffiku annwali tal-passiġġieri previst matul is-sentejn wara l-bidu tal-operazzjoni tat-traffiku bl-ajru kummerċjali tal-passiġġieri għandu jkun kkunsidrat. Dan il-limitu minimu jirreferi għal għadd lejn destinazzjoni waħda. Dan ifisser li passiġġier li jtir lejn l-ajruport u lura jingħadd darbtejn; dan japplika għal rotot individwali. Jekk ajruport huwa parti minn grupp ta' ajruporti, il-volum tal-passiġġieri huwa stabbilit fuq il-bażi ta' kull ajruport individwali.

([92]) Ara wkoll il-punt 91.

128. Fi kwalunkwe każ, l-ammont massimu ta' għajnuna permissibbli matul il-perjodu kollu ta' tranżizzjoni jkun limitat għal 50 % tal-kopertura tad-defiċit fl-iffinanzjar tal-investiment tal-bidu għal perjodu ta' 10 snin. ([93]) Pereżempju, jekk id-defiċit annwali medju tal-likwidità ta' ajruport partikolari matul il-perjodu mill-2009 sal-2013 hija ta' EUR 1 miljun, l-ammont massimu ta' għajnuna għall-ġestjoni li dak l-ajruport jista' jirċievi bħal somma fissa stabbilta *ex ante* jkun ta' EUR 5 miljun matul 10 snin (50 % x 1 miljun x 10). L-ebda għajnuna għall-ġestjoni ulterjuri ma hi se tkun ikkunsidrata kompatibbli għal dak l-ajruport.

129. Sa mhux aktar tard minn 10 snin wara l-bidu tal-perjodu ta' tranżizzjoni, l-ajruporti kollha għandhom ikunu laħqu kopertura sħiħa tal-ispejjeż ta' ġestjoni tagħhom u l-ebda għajnuna għall-ġestjoni ma hi sa tkun ikkunsidrata kompatibbli mas-suq intern wara dik id-data, bl-eċċezzjoni ta' għajnuna għall-ġestjoni mogħtija skont ir-regoli orizzontali dwar l-għajnuna mill-Istat, bħar-regoli applikabbli għall-finanzjament tas-SIEĠ.

130. Skont il-kundizzjonijiet attwali tas-suq, l-ajruporti bi traffiku annwali sa massimu ta' 700 000 passiġġier jista' jiffaċċja diffikultajiet ikbar fil-kisba tal-kopertura sħiħa tal-ispiża matul il-perjodu ta' tranżizzjoni ta' 10 snin. Għal din ir-raġuni, l-ammont massimu ta' għajnuna permessibbli għal ajruporti li għandhom sa 700 000 passiġġier kull sena se jkun ta' 80 % tad-defiċit fl-iffinanzjar tal-investiment tal-bidu għal perjodu ta' ħames snin wara l-bidu tal-perjodu ta' tranżizzjoni. Pereżempju, jekk id-defiċit annwali medja tal-likwidità ta' ajruport żgħir matul il-perjodu mill-2009 sal-2013 hija ta' EUR 1 miljun, l-ammont massimu ta' għajnuna għall-ġestjoni li dak l-ajruport jista' jirċievi bħala somma fissa stabbilita *ex ante* jkun ta' EUR 4 miljun matul ħames snin (80 % x 1 miljun x 5). Il-Kummissjoni se tivvaluta mil-ġdid il-ħtieġa għall-kontinwazzjoni ta' trattament speċifiku u l-prospetti futuri għall-kopertura sħiħa tal-ispejjeż ta' ġestjoni għal din il-kategorija ta' ajruporti, partikolarment fir-rigward tal-bidla tal-kundizzjonijiet tas-suq u l-prospetti ta' profittabilità.

(f) L-evitar ta' effetti negattivi bla bżonn fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ

131. Meta tivvaluta l-kompatibbiltà tal-għajnuna għall-ġestjoni l-Kummissjoni se tqis id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni u l-effetti fuq il-kummerċ. Fejn ajruport jinstab fl-istess medda ta' lħuq ta' ajruport ieħor b'kapaċità żejda, il-pjan ta' negozju, ibbażat fuq previżjonijiet tajba tat-traffiku tal-passiġġieri u tal-merkanzija, għandu jidentifika l-effett probabbli fuq it-traffiku tal-ajruporti l-oħra li jinsabu f'dik iż-żona ta' lħuq.

132. Għajnuna għall-ġestjoni ta' ajruport li jinsab fl-istess żona ta' lħuq hi kkunsidrata kompatibbli mas-suq intern biss meta Stat Membru juri li l-ajruporti kollha fl-istess żona ta' lħuq jistgħu jiksbu kopertura sħiħa tal-ispejjeż ta' ġestjoni fi tmiem il-perjodu ta' tranżizzjoni.

133. Sabiex ikunu limitati ulterjorment id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni, l-ajruport għandu jkun miftuħ għall-persuni kollha li potenzjalment jistgħu jużawh u mhux iddedikat għal xi ħadd speċifiku. Fil-każ ta' limitazzjoni fiżika tal-kapaċità, l-allokazzjoni għandha ssir fuq il-bażi ta' kriterji pertinenti, oġġettivi, trasparenti u mhux diskriminatorji.

134. Barra minn hekk, sabiex jiġu limitati l-effetti negattivi fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ, il-Kummissjoni se tapprova għajnuna għall-ġestjoni lil ajruporti għal perjodu ta' tranżizzjoni ta' 10 snin li jibda mill-4 April 2014. Il-Kummissjoni se tivvaluta mil-ġdid is-sitwazzjoni ta' ajruporti bi traffiku annwali ta' mhux iktar minn 700 000 passiġġier erba' snin wara l-bidu tal-perjodu ta' tranżizzjoni.

Rekwiżiti ta' notifika għal skemi ta' għajnuna u miżuri ta' għajnuna individwali

135. L-Istati Membri huma mħeġġa jinnotifikaw skemi nazzjonali għal għajnuna għall-ġestjoni għall-finanzjament ta' ajruporti, iktar minn miżuri ta' għajnuna individwali għal kull ajruport. Dan huwa maħsub biex inaqqas il-piż amministrattiv kemm għall-awtoritajiet tal-Istati Membri kif ukoll għall-Kummissjoni.

136. Minħabba r-riskju ogħla ta' distorsjoni tal-kompetizzjoni, il-miżuri ta' għajnuna li ġejjin għandhom dejjem jiġu nnotifikati individwalment:

(a) għajnuna għall-ġestjoni li tiffinanzja ajruport imħallat tal-passiġġieri/tal-merkanzija li jimmaniġġa aktar minn 200 000 tunnellata ta' merkanzija matul is-sentejn finanzjarji ta' qabel is-sena li fiha l-għajnuna ġiet notifikata;

(b) għajnuna għall-ġestjoni lil ajruport, jekk ajruporti oħra jinsabu f'distanza ta' 100 kilometru jew 60 minuta ta' vvjaġġar bil-karozza, bix-xarabank, tren jew ferrovija ta' veloċità għolja minn ajruport eżistenti.

Għajnuna mogħtija qabel il-bidu tal-perjodu ta' tranżizzjoni

([93]) L-intensità ta' 50 % tikkorrispondi għad-diskrepanza tal-likwidità matul 10 snin għal ajruport li, mill-bidu tal-kopertura tal-ispiża għall-ġestjoni inizjali fil-bidu tal-perjodu ta' tranżizzjoni, jikseb kopertura sħiħa tal-ispejjeż ta' ġestjoni wara 10 snin.

137. Għajnuna għall-ġestjoni mogħtija qabel ma beda l-perjodu ta' tranżizzjoni (inkluż għajnuna mħallsa qabel l-4 April 2014), tali għajnuna għall-ġestjoni tista' tiġi ddikjarata kompatibbli sal-livell totali tal-ispejjeż ta' ġestjoni mhux koperti, jekk il-kundizzjonijiet a), b), c), d), e) u f) kif stipulati fit-Taqsima 5.1.2, għajr il-punti 115, 119, 121, 122, 123, 126 sa 130, 132, 133 u 134 jiġu sodisfatti. B'mod partikolari, meta tivvaluta l-kompatibbiltà ta' għajnuna għall-ġestjoni mogħtija qabel id-dħul fis-seħħ ta' dawn il-Linji Gwida, il-Kummissjoni tqis id-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni.

## 5.2. Għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru

138. Kif imsemmi fil-punt 15, għajnuna mill-Istat mogħtija lil-linji tal-ajru għall-varar ta' rotta ġdida bl-għan li tiżdied il-konnettività ta' reġjun, se tkun ikkunsidrata kompatibbli mas-suq intern skont it-tifsira tal-Artikolu 107(3)(c) tat-Trattat, jekk il-kundizzjonijiet kumulattivi li ġejjin jiġu sodisfatti:

(a) Kontribut għal objettiv definit sew ta' interess komuni:

139. Għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru titqies li tikkontribwixxi għall-kisba ta' mira ta' interess komuni, jekk hija tkun:

(a) iżżid il-mobilità taċ-ċittadini tal-Unjoni u l-konnettività tar-reġjuni billi tiftaħ rotot ġodda; jew

(b) tiffaċilita l-iżvilupp reġjonali ta' reġjuni remoti.

140. Meta konnessjoni li se tkun operata mir-rotta tal-ajru l-ġdida hija diġà operata minn servizz tal-ferrovija b'veloċità għolja jew minn ajruport ieħor fl-istess żona ta' lħuq bl-istess kundizzjonijiet kumparabbli b'mod partikolari f'termini ta' tul tal-vjaġġ, ma tistax tkun ikkunsidrata li tikkontribwixxi għal mira definita sew ta' interess komuni.

(b) Il-bżonn għal intervent mill-Istat:

141. Il-kundizzjonijiet iffaċċjati minn ajruporti iżgħar meta jiżviluppaw is-servizzi tagħhom huma spiss inqas favorevoli meta mqabbla ma' dawk li jiffaċċjaw l-ajruporti maġġuri fl-Unjoni. Barra minn hekk, il-linji tal-ajru mhux dejjem ikunu lesti li jġorru r-riskju li jiftħu rotot ġodda minn ajruporti mhux magħrufa u mhux ippruvati, u ma għandhomx l-inċentivi xierqa biex jagħmlu dan.

142. Abbażi ta' dan, għajnuna tal-bidu jiġi biss ikkunsidrat kompatibbli għal rotot li jgħaqqdu ajruport ta' anqas minn 3 miljun passiġġier fis-sena ([94]) ma' ajruport ieħor tal-Ispazju Komuni Ewropew għall-Avjazzjoni ([95]).

143. Għajnuna tal-bidu għal rotot li jgħaqqdu ajruport li jinsab f'reġjun imbiegħed ma' ajruport ieħor (fiż-Żona ta' Avjazzjoni Komuni Ewropea jew lil hinn minnha) tkun kompatibbli irrispettivament mid-daqs tal-ajruport ikkonċernat.

144. Għajnuna tal-bidu għal rotot li jgħaqqdu ajruport b'iktar minn 3 miljun passiġġier kull sena ([96]) u inqas minn 5 miljun passiġġier fis-sena li ma jinsabx f'reġjun imbiegħed tista' titqies kompatibbli mas-suq intern biss f'każijiet eċċezzjonali debitament sostanzjati.

145. Għajnuna tal-bidu għal rotot li jgħaqqdu ajruport b'iktar minn 5 miljun passiġġier kull sena li ma jinsabx f'reġjun imbiegħed ma tistax titqies kompatibbli mas-suq intern.

(c) Adegwatezza tal-għajnuna mill-Istat bħala strument ta' politika:

146. L-Istati Membri għandhom juru li l-għajnuna hija xierqa biex tinkiseb il-mira maħsuba jew biex ikunu solvuti l-problemi li għalihom ġiet deċiża l-għajnuna . Miżura ta' għajnuna mhux se titqies kompatibbli mas-suq intern jekk strumenti ta' politika jew strumenti ta' għajnuna oħra li joħolqu inqas distorsjoni jippermettu li jintlaħaq l-istess għan. ([97])

([94]) It-traffiku medju annwali tal-passiġġieri attwali matul is-sentejn finanzjarji ta' qabel dik li fiha l-għajnuna hi nnotifikata jew attwalment mogħtija jew imħallsa fil-każ ta' għajnuna mhux innotifikata. Fil-każ ta' ajruport tal-passiġġieri maħluq ġdid it-traffiku annwali tal-passiġġieri previst matul is-sentejn wara l-bidu tal-operazzjoni tat-traffiku bl-ajru kummerċjali tal-passiġġieri għandu jkun ikkunsidrat. Dan il-limitu minimu jirreferi għal għadd lejn destinazzjoni waħda. Dan ifisser li passiġġier li jtir lejn l-ajruport u lura jingħadd darbtejn; dan japplika għal rotot individwali.

([95]) Id-Deċiżjoni 2006/682/KE tal-Kunsill u tar-Rappreżentanti tal-Istati Membri mlaqqgħin fi ħdan il-Kunsill dwar l-iffirmar u l-applikazzjoni provviżorja tal-Ftehim Multilaterali bejn il-Komunità Ewropea u l-Istati Membri tagħha, ir-Repubblika tal-Albanija, il-Bosnja u Ħerzegovina, ir-Repubblika tal-Bulgarija, ir-Repubblika tal-Kroazja, dik li qabel kienet ir-Repubblika Jugoslava tal-Maċedonja, ir-Repubblika tal-Islanda, ir-Repubblika tal-Montenegro, ir-Renju tan-Norveġja, ir-Rumanija, ir-Repubblika tas-Serbja, u l-Missjoni ta' Amministrazzjoni Temporanja tan-Nazzjonijiet Uniti fil-Kosovo dwar l-Istabbiliment ta' Żona ta' Avjazzjoni Komuni Ewropea (ECAA) (ĠU L 285, 16.10.2006, p. 1).

([96]) Ara wkoll in-nota tal-qiegħ 94.

([97]) Ara wkoll il-punt 91.

147. Pjan tan-negozju *ex ante* mħejji mil-linja tal-ajru għandu jistabbilixxi li r-rotta li tirċievi l-għajnuna jkollha l-prospetti li ssir profitabbli għal-linja tal-ajru mingħajr finanzjament pubbliku wara 3 snin. Fin-nuqqas ta' pjan ta' negozju għal rotta, il-linji tal-ajru għandhom jipprovdu impenn irrevokabbli lill-ajruport biex jopera rotta mill-inqas għal perjodu li hu daqs il-perjodu li matulu rċieva l-għajnuna tal-bidu.

(d) Eżistenza ta' effett ta' inċentiv:

148. Għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru għandha effett ta' inċentiv jekk x'aktarx li, fin-nuqqas tal-għajnuna, il-livell ta' attività ekonomika tal-linja tal-ajru fl-ajruport ikkonċernat ma tespandix. Pereżempju r-rotta l-ġdida ma kinitx tkun varata.

149. Ir-rotta l-ġdida tista' tibda biss wara l-preżentazzjoni tal-applikazzjoni għal għajnuna mill-awtorità li tagħmel l-għotja. Jekk ir-rotta l-ġdida tibda qabel ma tkun ippreżentata l-applikazzjoni għall-għajnuna lill-awtorità li tagħmel l-għażla, kwalunkwe għajnuna mogħtija fir-rigward ta' dik ir-rotta individwali mhux se titqies kompatibbli mas-suq intern.

(e) Il-proporzjonalità tal-għajnuna (l-għajnuna limitata għall-minimu meħtieġ):

150. Għajnuna tal-bidu tista' tkopri sa 50 % tal-imposti tal-ajruport fir-rigward ta' rotta għal perjodi massimu ta' tliet snin. Il-kostijiet eliġibbli huma l-imposti tal-ajruport fir-rigward tar-rotta.

(f) L-evitar ta' effetti negattivi bla bżonn fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ:

151. Sabiex ikunu evitati effetti negattivi mhux neċessarji fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ, meta konnessjoni (pereżempju, żewġt ibliet) li se tkun operata minn rotta ġdida tal-ajru hija diġà operata minn servizz tal-ferrovija ta' veloċità għolja jew minn ajruport ieħor fl-istess żona ta' lħuq b'kundizzjonijiet kumparabbli, notevolment f'termini tat-tul tal-vjaġġ, tali rotta tal-ajru ma tkunx eliġibbli għal għajnuna tal-bidu.

152. Kwalunkwe korp pubbliku li jippjana li jagħti għajnuna tal-bidu lil linja tal-ajru għal xi rotta ġdida kemm jekk permezz ta' xi ajruport kif ukoll jekk le, irid jagħmel il-pjanijiet tiegħu pubbliċi fi żmien xieraq u b'reklamar adegwat sabiex il-linji tal-ajru kollha interessati jkunu jistgħu joffru s-servizzi tagħhom.

153. L-għajnuna tal-bidu ma tistax tiġi magħquda ma' kwalunkwe tip ieħor ta' għajnuna mill-Istat mogħtija għall-operat ta' rotta.

Rekwiżiti ta' notifika għal skemi ta' għajnuna u miżuri ta' għajnuna individwali:

154. L-Istati Membri huma mħeġġa jinnotifikaw aktar l-skemi nazzjonali għal għajnuna tal-bidu lil linji tal-ajru, milli l-miżuri ta' għajnuna individwali għal kull ajruport. Dan huwa maħsub biex inaqqas il-piż amministrattiv kemm għall-awtoritajiet tal-Istati Membri kif ukoll għall-Kummissjoni.

155. Minħabba riskju ogħla ta' distorsjoni tal-kompetizzjoni, għajnuna tal-bidu lil ajruporti li ma jinsabux f'reġjuni mbiegħda bi traffiku annwali medju ogħla minn 3 miljun passiġġier għandha dejjem tkun notifikata individwalment.

## 6. **Għajnuna ta' karattru soċjali skont l-Artikolu 107(2)(a) tat-Trattat**

156. Għajnuna ta' karattru soċjali fis-servizzi ta' trasport bl-ajru tkun ikkunsidrata kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 107(2)(a) tat-Trattat sakemm jiġu ssodisfati l-kundizzjonijiet kumulattivi li ġejjin: ([98])

(a) l-għajnuna trid tkun effettivament għall-benefiċċju tal-konsumaturi finali;

(b) l-għajnuna għandu jkollha karattru soċjali, jiġifieri, fil-prinċipju, trid tkopri biss ċerti kategoriji ta' passiġġieri li jivvjaġġaw fuq rotta (pereżempju passiġġieri bi ħtiġijiet partikolari bħat-tfal, persuni b'diżabilità, nies bi dħul baxx, studenti, nies anzjani eċċ.); madankollu, fil-każ fejn ir-rotta kkonċernata tgħaqqad reġjuni remoti, bħal pereżempju reġjuni l-aktar imbiegħda, gżejjer, u żoni b'densità baxxa tal-popolazzjoni, l-għajnuna tista' tkopri l-popolazzjoni kollha ta'dan ir-reġjun;

([98]) Ara pereżempju, fir-rigward tal-valutazzjoni ta' għajnuna ta' karattru soċjali mogħtija lill-konsumaturi individwali, id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tas-16 ta' Mejju 2006, Nru 169/2006 – Ir-Renju Unit - Għajnuna ta' servizzi tal-ajru ta' karattru soċjali fil-Highlands u l-Gżejjer tal-Iskozja, (ĠU C 272, 9.11.2006, p. 10); Id-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-11.12.2007, Nru 471/2007 – Il-Portugall – Il-konċessjonijiet soċjali lill-passiġġieri li joqgħodu fir-Reġjun Awtonomu ta' Madeira u studenti, fis-servizzi tat-trasport bl-ajru bejn il-Portugall kontinentali u r-Reġjun Awtonomu (ĠU C 46, 19.2.2008, p.2); u d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-5 ta' Jannar 2011, Nru 426/2010 – Franza – Għajnuna ta' karattru soċjali għal ċerti kategoriji ta' passiġġieri fuq servizzi bl-ajru bejn La Réunion u Franza metropolitana, (ĠU C 71 5.3.2011, p. 5).

(c) l-għajnuna trid tingħata mingħajr diskriminazzjoni rigward l-oriġini tas-servizzi, irrispettivament millinja tal-ajru li topera s-servizzi.

157. L-Istati Membri huma mħeġġa jinnotifikaw skemi nazzjonali għal għajnuna ta' karattru soċjali, iktar milli miżuri ta' għajnuna individwali għal kull ajruport.

## 7. **Kumulazzjoni**

158. L-intensitajiet massimi ta' għajnuna stabbiliti b'dawn il-Linji Gwida japplikaw irrispettivament minn jekk l-għajnuna hijiex iffinanzjata kompletament minn riżorsi tal-Istat jew parzjalment iffinanzjata mill-Unjoni.

159. Għajnuna awtorizzata skont dawn il-Linji Gwida ma tistax tiġi mħallta ma' għajnuniet oħra mill-Istat, għajnuna *de minimis* jew forom oħra ta' finanzjament tal-Unjoni, jekk tali taħlita tirriżulta f'intensità ta' għajnuna ogħla minn dik stabbilita f'dawn il-Linji Gwida.

## 8. **Dispożizzjonijiet finali**

### 8.1. **Rappurtar annwali**

160. Skont ir-Regolament (KE) Nru 659/1999 u r-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 794/2004 ([99]), l-Istati Membri għandhom jippreżentaw rapporti annwali lill-Kummissjoni. Ir-rapporti annwali se jiġu ppubblikati fuq il-websajt tal-Kummissjoni.

### 8.2. **Trasparenza**

161. Il-Kummissjoni tqis li miżuri ulterjuri huma meħtieġa sabiex titjieb it-trasparenza tal-għajnuna mill-Istat fl-Unjoni. B'mod partikolari, għandhom jittieħdu passi biex ikun żgurat li l-Istati Membri, l-operaturi ekonomiċi, il-pubbliku interessat u l-Kummissjoni jkollhom aċċess faċli għat-test sħiħ tal-iskemi ta' għajnuna kollha applikabbli fis-settur tal-avjazzjoni u għal informazzjoni pertinenti dwar miżuri ta'għajnuna individwali.

162. L-Istati Membri għandhom jippubblikaw l-informazzjoni li ġejja fuq websajt komprensiva dwar l-għajnuna mill-Istat, fil-livell nazzjonali jew reġjonali:

(a) it-test sħiħ ta' kull skema ta' għajnuna approvata jew id-deċiżjoni individwali għall-għoti ta' għajnuna u d-dispożizzjonijiet ta' implimentazzjoni tagħhom,

(b) l-identità tal-awtorità tal-għotja,

(c) l-identità tal-benefiċjarji individwali, il-forma u l-ammont ta' għajnuna mogħtija lil kull benefiċjarju, id-data tal-għotja, it-tip tal-impriża (SME / kumpanija kbira), ir-reġjun li fih jinsab il-benefiċjarju (fil-Livell II NUTS) u s-settur ekonomiku prinċipali li fih il-benefiċjarju għandu l-attivitajiet tiegħu (fil-livell tal-grupp NACE); tali rekwiżit jista' jitneħħa fir-rigward tal-għotjiet ta' għajnuna individwali ta' inqas minn EUR 200 000.

163. L-informazzjoni għandha tkun ippubblikata wara li d-deċiżjoni tal-għoti tkun ittieħdet, għandha tinżamm għal mill-inqas 10 snin u għandha tkun disponibbli għall-pubbliku ġenerali interessat mingħajr restrizzjonijiet. ([100])

### 8.3. **Monitoraġġ**

164. L-Istati Membri għandhom jiżguraw li jinżammu r-rekords dettaljati li jirrigwardaw il-miżuri kollha li jinvolvu l-għoti ta' għajnuna mill-Istat skont dawn il-Linji Gwida. Tali rekords iridu jinkludu l-informazzjoni kollha meħtieġa biex ikun stabbilit li l-kundizzjonijiet ta' kompatibbiltà jkunu ġew osservati u b'mod partikolari, dawk rigward l-ispejjeż eliġibbli u l-intensità massima ta' għajnuna permessa, fejn applikabbli,. Dawk ir-rekords għandhom jinżammu għal għaxar snin mid-data li fiha tkun ingħatat l-għajnuna u għandhom jiġu pprovduti lill-Kummissjoni meta titlobhom.

165. Sabiex jippermettu lill-Kummissjoni timmonitorja l-progress tal-waqfien gradwali tal-għajnuna għall-ġestjoni lill-ajruporti u l-impatt relattiv fuq il-kompetizzjoni, l-Istati Membri jridu jippreżentaw rapport regolari (fuq bażi annwali) dwar il-progress f'termini tat-tnaqqis tal-għajnuna għall-ġestjoni għal kull ajruport li jibbenefika minn tali għajnuna. F'ċerti każijiet, jista' jiġi maħtur mandatarju biex jiżgura li ġiet rispettata kull kundizzjoni u kull obbligu li huma l-bażi tal-awtorizzazzjoni tal-għajnuna.

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

([100]) Din l-informazzjoni għandha tkun regolarment aġġornata (per eżempju kull sitt (6) xhur) u għandha tkun disponibbli f'formati disponibbli għall-pubbliku.

### 8.4. Evalwazzjoni

166. Biex tiżgura ulterjorment li distorsjonijiet tal-kompetizzjoni u l-kummerċ ikunu limitati, il-Kummissjoni tista' titlob li ċerti skemi jkunu suġġetti għal durata limitata u għal evalwazzjoni. L-evalwazzjonijiet għandhom partikolarment jitwettqu għal skemi fejn id-distorsjonijiet potenzjali huma partikolarment għolja, jiġifieri skemi li għandhom riskju li jirrestrinġu b'mod sinifikanti l-kompetizzjoni jekk l-implimentazzjoni tagħhom ma tkunx rieżaminata fi żmien debitu.

167. Fid-dawl tal-miri u sabiex ma jintefax piż sproporzjonat fuq l-Istati Membri u fuq miżuri ta' għajnuna iżgħar, dan ir-rekwiżit japplika biss għal skemi ta' għajnuna b'baġit ta' għajnuna kbir, li fihom karatteristiċi ġodda jew meta bidliet sinifikanti tas-suq, teknoloġiċi jew regolatorji huma previsti. L-evalwazzjoni trid titwettaq minn espert indipendenti mill-awtorità li tagħti l-għajnuna abbażi ta' metodoloġija komuni ([101]) u trid tkun mgħarrfa pubblikament.

168. L-evalwazzjoni għandha tkun ippreżentata lill-Kumissjoni fi żmien debitu biex tippermetti għall-valutazzjoni tal-prolongazzjoni possibbli tal-iskema ta' għajnuna u fi kwalunkwe każ mal-iskadenza tal-iskema. L-iskop preċiż u l-metodoloġija tal-evalwazzjoni li għandha titwettaq se jkunu definiti fid-deċiżjoni li tapprova l-iskema tal-għajnuna. Kwalunkwe miżura ta' għajnuna sussegwenti b'mira simili għandha tikkunsidra r-riżultati ta' dik l-evalwazzjoni.

### 8.5. Miżuri xierqa

169. L-Istati Membri għandhom, fejn ikun neċessarju, jemendaw l-iskemi eżistenti tagħhom sabiex iġibuhom konformi ma' dawn il-Linji Gwida sa mhux iktar tard minn12-il xahar wara l-4 April 2014.

170. L-Istati Membri huma mistiedna jagħtu l-approvazzjoni espliċita u bla kundizzjoni tagħhom għal dawn il-linji gwida fi żmien xahrejn wara l-4 April 2014. Fin-nuqqas ta' tweġiba, il-Kummissjoni se tassumi li l-Istat Membru inkwistjoni ma jaqbilx mal-miżuri proposti.

### 8.6. Applikazzjoni

171. Il-prinċipji f'dawn il-Linji Gwida se jkunu applikati mill-4 April 2014. Dawn il-Linji Gwida jissostitwixxu l-Linji Gwida tal-Avjazzjoni tal-1994 u l-Linji Gwida tal-Avjazzjoni tal-2005 minn dakinhar.

172. Fid-dawl tal-iżvilupp fis-settur tal-avjazzjoni, u partikolarment tal-liberalizzazzjoni tiegħu, il-Kummissjoni tikkunsidra li d-dispożizzjonijiet tal-avviż tagħha dwar id-determinazzjoni tar-regoli applikabbli għall-valutazzjoni tal-għajnuna illegali mill-Istat ma għandhomx japplikaw għal każijiet pendenti ta' għajnuna illegali għall-ġestjoni tal-ajruporti mogħtija qabel l-4 April 2014 ([102]). Minflok, il-Kummissjoni se tapplika l-prinċipji stipulati f'dawn il-Linji Gwida għall-każijiet kollha dwar l-għajnuna għall-ġestjoni (notifiki pendenti u għajnuna illegali mhux notifikata) għall-ajruporti anki jekk l-għajnuna tkun ingħatat qabel l-4 April 2014 u l-bidu tal-perjodu ta' tranżizzjoni.

173. Fir-rigward ta' għajnuna għall-investiment lill-ajruporti, il-Kummissjoni se tapplika l-prinċipji stipulati f'dawn il-Linji Gwida għall-mizuri ta' għajnuna għall-investiment notifikati li fir-rigward tagħhom hija mitluba biex tieħu deċiżjoni wara l-4 April 2014, anke fejn il-proġetti kienu notifikati qabel dik id-data. Skont l-avviż tal-Kummissjoni dwar id-determinazzjoni tar-regoli applikabbli għall-valutazzjoni ta' għajnuna mill-Istat illegali, il-Kummissjoni, fir-rigward ta' għajnuna għall-investiment illegali, se tapplika r-regoli fis-seħħ dakinhar li tkun ingħatat l-għajnuna. Għaldaqstant, mhijiex se tapplika il-prinċipji previsti f'dawn il-Linji Gwida fil-każ ta' għajnuna għall-investiment illegali lil ajruporti mogħtija qabel l-4 April 2014.

174. Fir-rigward ta' għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru, il-Kummissjoni se tapplika dawn il-linji gwida għall-għajnuna tal-bidu notifikata li fir-rigward tagħha jintużaw biex tittieħed deċiżjoni mill-4 April 2014, anke fejn il-miżuri kienu nnotifikati qabel dik id-data. Skont l-avviż tal-Kummissjoni dwar id-determinazzjoni tar-regoli applikabbli għall-valutazzjoni ta' għajnuna mill-Istat illegali, il-Kummissjoni, fir-rigward ta' għajnuna għall-investiment illegali, se tapplika r-regoli fis-seħħ dakinhar li tkun ingħatat l-għajnuna tal-bidu illegali lil-linji tal-ajru. Għaldaqstant, mhijiex se tapplika l-prinċipji previsti f'dawn il-Linji Gwida fil-każ ta' għajnuna tal-bidu illegali lil linji tal-ajru mogħtija mill-4 April 2014.

---

([101]) Tali metodoloġija komuni tista' tkun ipprovduta mill-Kummissjoni.
([102]) No Maltese version of this document exists.

## 8.7. **Rieżami**

175. Il-Kummissjoni tista' tagħmel evalwazzjoni ta' dawn il-Linji Gwida fi kwalunkwe waqt u se tagħmel dan mill-inqas sitt snin wara l-4 April 2014. Dik il-valutazzjoni se tkun ibbażata fuq informazzjoni fattwali u r-riżultati ta' konsultazzjonijiet wiesgħa mwettqa mill-Kummissjoni fuq il-bażi ta' dejta pprovduta mill-Istati Membri u l-partijiet interessati. Il-Kummissjoni se tivvaluta mil-ġdid is-sitwazzjoni ta' ajruporti bi traffiku annwali li jaqbeż is-700 000 passiġġier sabiextiddetermina l-ħtieġa għall-kontinwazzjoni ta' regoli speċifiċi ta' kompatibbiltà dwar l-għajnuna għall-ġestjoni għal din il-kategorija ta' ajruport fid-dawl tal-prospetti futuri għall-kopertura sħiħa tal-ispiża għall-ġestjoni, b'mod partikolari fir-rigward tal-bidla tal-kundizzjonijiet tas-suq u l-prospetti ta' profittabilità.

176. Wara li tikkonsulta mal-Istati Membri, il-Kummissjoni tista' tissostitwixxi jew tissupplimenta dawn il-Linji Gwida fuq il-bażi ta' konsiderazzjonijiet importanti ta' politika ta' kompetizzjoni jew ta' politika tat-trasport.

*ANNESS*

## Sommarju tal-kundizzjonijiet ta' kompatibbiltà

*Tabella 1*

**Ħarsa ġenerali lejn il-kundizzjonijiet ta' kompatibbiltà għal għajnuna lill-ajruporti**

| Kundizzjonijiet ta' kompatibbiltà | Għajnuna għall-investiment lill-ajruport | Għajnuna għall-ġestjoni lill-ajruport |
|---|---|---|
| a) **Il-kontribut lejn objettiv ta' interess komuni definit sew** | — Iż-żieda tal-mobbiltà billi jiġu stabbiliti punti ta' aċċess għat-titjiriet ġewwa l-UE<br>— Il-ġlieda kontra l-konġestjoni f'hubs maġġuri<br>— L-iffaċilitar tal-iżvilupp reġjonali.<br>Id-duplikazzjoni tal-kapaċità tal-ajruporti u dik mhux użata fin-nuqqas ta' prospetti ta' terminu medju sodisfaċenti għall-użu ma jikkontribwixxux għal mira definita tajjeb għal interess komuni. | |
| b) **Il-ħtieġa għal intervent mill-Istat** | <3 miljun passiġġier<br>>3-5 miljun passiġġier f'ċerti ċirkustanzi speċifiċi għall-każ<br>>5 miljun passiġġier f'ċirkustanzi eċċezzjonali ħafna biss | <3 miljun passiġġier |
| c) **L-adegwatezza tal-miżura tal-għajnuna** | Il-miżura ta' għajnuna trid tkun għodda politika xierqa li tindirizza l-mira ta' interess komuni | |
| | Kunsiderazzjoni ta' għodda ta' għajnuna li joħolqu inqas distorsjoni (garanziji, self b'imgħax baxx, eċċ.) | *Ex ante* bħala somma fissa li tkopri d-diskrepanza mistennija fil-finanzjament tal-ispejjeż għall-ġestjoni (stabbiliti fuq il-bażi ta' pjan ta' negozju *ex ante*) matul perjodu tranżitorju ta' 10 snin. |
| d) **L-effett ta' inċentiv** | Bħalissa, jekk l-investiment ma jkunx ittieħed jew seta' jittieħed sa limitu differenti (analiżi kontrofattwali jew tad-diskrepanza fil-finanzjament fuq il-bażi ta' pjan ta' negozju *ex ante*) | Bħalissa, jekk il-livell tal-attività ekonomika tal-ajruport kellu jitnaqqas b'mod sinifikanti fin-nuqqas tiegħu |
| e) **Il-proporzjonalità tal-għajnuna (għajnuna limitata għall-minimu)** | | |
| *Spejjeż eliġibbli:* | Spejjeż relatati mal-investimenti fl-infrastruttura u tagħmir tal-ajruporti, għajr l-ispejjeż tal-investiment għal attivitajiet mhux ajrunawtiċi | Id-diskrepanza fil-finanzjament ta'operat tal-ajruport. |
| *Intensitajiet ta' għajnuna permissibbli massimi:* | >3-5 miljuni sa 25 %<br>>1-3 miljuni sa 50 %<br><1 miljun sa 75 % | **Matul il-perjodu tranżitorju**: 50 % tad-diskrepanza fil-finanzjament tal-bidu kkalkulata bħala medja ta' ħames snin ta' qabel il-perjodu tranżitorju (2009-2013)<br>**Wara l-perjodu tranżitorju ta' 10 snin**: l-ebda għajnuna għall-ġestjoni permessa (għajr jekk ingħatat taħt regoli orizzontali) |

| Kundizzjonijiet ta' kompatibbiltà | Għajnuna għall-investiment lill-ajruport | Għajnuna għall-ġestjoni lill-ajruport |
|---|---|---|
| *Eċċezzjonijiet:* | **Għall-ajruporti li jinsabu f'reġjuni remoti (irrispettivament tad-daqs tagħhom)** l-intensitajiet ta' għajnuna massima għall-għajnuna ta' investiment għall-finanzjament tal-istruttura tal-ajruport jistgħu jiżdiedu sa 20 %<br>**Għal ajruporti b'<1 miljun passiġġier fis-sena li jinsabu f'reġjun periferali:** l-intensità tista' taqbeż il-75 % f'ċirkustanzi eċċezzjonali soġġetti għal valutazzjoni każ b'każ<br>**Fil-każ ta' rilokazzjoni:** il-proporzjonalità, il-ħtieġa u l-intensità tal-għajnuna massima se jiġu vvalutati jkun xi jkun it-traffiku medju<br>**Għal ajruporti b'aktar minn 5 miljun passiġġier fis-sena:** f'ċirkustanzi eċċezzjonali ħafna biss, karatterizzati minn nuqqas tas-suq ċar u filwaqt li titqies il-magnitudni tal-investiment u d-distorsjonijiet tal-kompetizzjoni | **Għall-ajruporti b'< 700 000 passiġġier fis-sena:** 80 % tad-diskrepanza fil-finanzjament inizjali għal ħames snin wara l-bidu tal-perjodu tranżitorju |
| f) **L-evitar tal-effetti negattivi bla bżonn fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ bejn l-Istati Membri** | Miftuħ għal kull min potenzjalment jistà juża l-ajruport u ma jiġix iddedikat għal ħadd speċifiku<br>Ajruporti b'<5 miljun passiġġier fis-sena: ammont fiss bil-quddiem jew pagamenti annwali biex jikkumpensaw għad-diskrepanza fil-finanzjament tal-ispiża kapitali li tirriżulta minn pjan ta' negozju tal-ajruport | Valutazzjoni tad-distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ<br>Miftuħ għal kull min potenzjalment jistà juża l-ajruport u ma jiġix iddedikat għal ħadd speċifiku<br>Ajruporti b'< 700 000 passiġġier fis-sena: analizzati mill-ġdid erba' snin wara l-bidu tal-perjodu tranżitorju |
| **Rekwiżiti ta' notifika għal skemi ta' għajnuna u miżuri ta' għajnuna individwali** | Skemi ta' għajnuna<br>— ajruporti b'< 3 miljun passiġġier fis-sena<br>Notifiki individwali<br>— ajruporti b'> 3 miljun passiġġier fis-sena:<br>— għajnuna għall-investiment lil ajruport b'<1 miljun passiġġier fis-sena li jaqbeż il-75 % tal-intensità tal-għajnuna<br>— għajnuna għall-investiment mogħtija għar-rilokazzjoni ta' ajruporti<br>— ajruporti mħallta tal-passiġġieri/tat-trasport tal-merkanzija b'> 200 000 tunnellata ta' merkanzija matul sentejn finanzjarji qabel is-sena ta' notifika<br>— il-ħolqien ta' ajruport ġdid tal-passiġġieri (inkluża konverżjoni tal-ajruport eżistenti)<br>— il-ħolqien u l-iżvilupp ta' ajruport li jinsab sa 100 km bogħod jew 60 minuta vjaġġar minn ajruport eżistenti | Skemi ta' għajnuna<br>— ajruporti b'< 3 miljun passiġġier fis-sena<br>Notifiki individwali<br>— ajruporti mħallta tal-passiġġieri/tat-trasport tal-merkanzija b'> 200 000 tunnellata ta' merkanzija matul sentejn finanzjarji qabel is-sena ta' notifika<br>— l-għajnuna tal-operat lil ajruport li jinsab sa 100 km bogħod jew sa 60 minuta vjaġġar minn ajruport eżistenti |

*Tabella 2*

**Ħarsa ġenerali lejn il-kundizzjonijiet ta' kompatibbiltà għal għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru**

| Kundizzjonijiet ta' kumpatibbiltà | Għajnuna tal-bidu lil-linji tal-ajru |
|---|---|
| a) **Il-kontribut lejn objettiv ta' interess komuni definit sew** | — Iż-żieda tal-mobbiltà billi jiġu stabbiliti punti ta' aċċess għat-titjiriet fl-UE<br>— L-iffaċilitar tal-iżvilupp reġjonali.<br>L-ebda duplikazzjoni tal-konnessjoni komparabbli eżistenti operati minn servizzi tal-ferrovija b'veloċità għolja jew minn ajruport ieħor fl-istess żona ta' ġbir f'kundizzjonijiet komparabbli |
| b) **Il-ħtieġa għal intervent mill-Istat** | — Ajruporti b'< 3 miljun passiġġier fis-sena<br>— Ajruporti li jinsabu f'reġjuni remoti irrispettivament mid-daqs tagħhom<br>— L-ajruporti ta' bejn 3-5 miljun passiġġier fis-sena biss f'ċirkustanzi eċċezzjonali<br>— L-ebda għajnuna tal-bidu għall-konnessjonijiet tal-ajru minn ajruporti b'aktar minn 5 miljun passiġġier fis-sena |
| c) **L-adegwatezza tal-miżura tal-għajnuna** | — Mhijiex eliġibbli jekk ir-rotta hija diġà operata minn servizzi tal-ferrovija b'veloċità għolja jew minn ajruport ieħor fl-istess żona ta' ġbir f'kundizzjonijiet komparabbli<br>— Pjan tan-negozju *ex ante* li juri profittabbiltà tar-rotta mill-inqas wara tliet snin jew impenn irrevokabbli mil-linja tal-ajru biex topera r-rotta għall-inqas għal perjodu twil daqs il-perjodu li matulu rċeviet għajnuna tal-bidu |
| d) **L-effett ta' inċentiv** | Bħalissa, jekk fin-nuqqas tal-għajnuna, il-livell tal-attività ekonomika tal-linja tal-ajru fl-ajruport ikkonċernat jitnaqqas b'mod sinifikanti (pereżempju r-rotta l-ġdida ma tiġix imnedija).<br>Ir-rotta l-ġdida jew l-iskeda l-ġdida tista' tibda biss wara li tittressaq il-formula ta' applikazzjoni għall-għajnuna mill-awtorità li tawtorizza. |
| e) **Il-proporzjonalità tal-għajnuna (għajnuna limitata għall-minimu)** | |
| — *Spejjeż eliġibbli:* | Tariffi tal-ajruport rigward rotta |
| — *Intensitajiet ta' għajnuna permessibbli massimi:* | 50 % għal perjodu massimu ta' tliet snin |
| f) **L-evitar tal-effetti negattivi bla bżonn fuq il-kompetizzjoni u l-kummerċ bejn l-Istati Membri** | — L-awtoritajiet pubbliċi jridu jagħmlu pjanijiet pubbliċi fi żmien raġonevoli biex jippermettu lil-linji tal-ajru kollha interessati biex joffru servizzi<br>— L-ebda akkumulazzjoni ma' tipi oħrajn ta' għajnuna mill-Istat għall-operat ta' rotta |
| **Rekwiżiti ta' notifika għal skemi ta' għajnuna u miżuri ta' għajnuna individwali** | Skemi ta' għajnuna<br>— Ajruporti b'<3 miljun passiġġier fis-sena u ajruporti li jinsabu fir-reġjuni remoti<br>Notifiki individwali<br>— Ajruporti b'<3 miljun passiġġier fis-sena, għajr ajruporti li jinsabu fir-reġjuni remoti |

*Tabella 3*

**Għajnuniet ta' natura soċjali**

*Kundizzjonijiet ta' kumpatibbiltà*

a) Effettivi għall-benefiċċju tal-konsumaturi aħħarin

b) Ta' karattru soċjali:

Ikopru biss ċerti kategoriji ta' passiġġieri (pereżempju nies bi ħtiġijiet partikolari bħal tfal, nies bi bżonnijiet speċjali, nies bi dħul baxx, studenti, anzjani eċċ.)

**Għajr**: fejn ir-rotta tikkollega reġjuni remoti (pereż. reġjuni l-aktar imbiegħda, gżejjer, u żoni b'densità baxxa tal-popolazzjoni), l-għajnuna tista' tkopri l-popolazzjoni kollha ta' reġjun.

c) Mingħajr diskriminazzjoni dwar l-oriġini tal-linja tal-ajru li topera s-servizzi

*Tabella 4*

**Kompatibbiltà tal-għajnuna fil-forma ta' kumpens għas-servizz pubbliku**

| Id-daqs ta' ajruport ibbażat fuq il-medja tat-traffiku (passiġġieri fis-sena) | Qafas legali applikabbli | L-obbligu ta' notifika |
|---|---|---|
| Maniġers tal-ajruport f'ajruporti b' 200 000 passiġġier fis-sena matul it-tul ta' żmien tal-kuntratt dwar is-SIEĠ<br>Linji tal-ajru rigward links tal-ajru lill-gżejjer bi traffiku ta' 300 000 passiġġier fis-sena | L-Artikolu 106(2) tat-Trattat<br>Id-Deċiżjoni 2012/21/UE | Eżenzjoni mill-ħtieġa ta' notifika |
| Ajruporti b' aktar minn 200 000 passiġġier fis-sena matul it-tul ta' żmien tal-kuntratt dwar is-SIEĠ | L-Artikolu 106(2) tat-Trattat<br>Qafas SIEĠ | Notifika meħieġa |

# INFORMAZZJONI MILL-ISTATI MEMBRI

## Avviż mill-Gvern ta' Malta dwar id-Direttiva 94/22/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar il-kundizzjonijiet għall-għoti u l-użu ta' awtorizzazzjonijiet għall-prospettar, esplorazzjoni u produzzjoni ta' idrokarburi

(2014/C 99/04)

Skont l-Avviż mill-Gvern ta' Malta dwar id-Direttiva msemmija aktar 'il fuq ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* fl-4 ta' Mejju 2013 (2013/C 127/04), il-Ministeru għat-Trasport u l-Infrastruttura b'dan jinnotifika li l-Blokk 3 taż-Żona 4 u ż-Żona 5 issa huma miftuħa għall-awtorizzazzjoni fuq bażi permanenti taħt liċenzja ta' esplorazzjoni jew liċenzja ta' esplorazzjoni u produzzjoni.

L-informazzjoni dwar din l-avviż tista' tinkiseb billi jiġi kkuntattjat id-Dipartiment tal-Blata Kontinentali/Continental Shelf Department fil-Ministeru għat-Trasport u l-Infrastruttura, Blokk F, Triq Antonio Maurizio Valperga, il-Furjana, FRN 1700, Malta fuq dan l-indirizz elettroniku: dgcs.mti@gov.mt.

V

*(Avviżi)*

# PROĊEDURI DWAR L-IMPLIMENTAZZJONI TAL-POLITIKA TAL-KOMPETIZZJONI

# IL-KUMMISSJONI EWROPEA

## Notifika minn qabel ta' konċentrazzjoni

**(Kawża M.7218 — Brookfiled/APMTNA/APMT Elizabeth)**

**Każ li jista' jiġi kkunsidrat għal proċedura ssimplifikata**

**(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)**

(2014/C 99/05)

1. Fis-27 ta' Marzu 2014, il-Kummissjoni rċeviet notifika ta' proposta ta' konċentrazzjoni skont l-Artikolu 4 tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 139/2004 [1] li biha l-intrapriżi Brookfield Infrastructure Fund GP II LLC ("Brookfield", l-Istati Uniti), ikkontrollata minn Brookfield Asset Management Inc. (Kanada), u APM Terminals North America Inc. ("APMTNA", l-Istati Uniti), ikkontrollati huma stess minn A.P. Møller-Mærsk A/S (Danimarka), jakkwistaw skont it-tifsira tal-Artikolu 3(1)(b) tar-Regolament tal-Għaqdiet kontroll konġunt tal-intrapriża APM Terminals Elizabeth, LLC ("APMT Elizabeth", l-Istati Uniti) permezz tax-xiri tal-ishma.

2. L-attivitajiet tan-negozju tal-impriżi kkonċernati huma:

— għal Brookfield: ġestjoni tal-assi b'investimenti fil-proprjetà, enerġija rinnovabbli, infrastruttura u ekwità privata;

— għal APMTNA: l-operat ta' terminals tal-containers fl-Amerika ta' Fuq, b'ishma f'disgħa terminals fl-Istati Uniti;

— għal APMT Elizabeth: l-operat ta' terminal tal-containers fl-Elizabeth Container Terminal tal-port ta' New York.

3. Wara analiżi preliminari, il-Kummissjoni Ewropea tqis li t-tranżazzjoni notifikata tista' taqa' fil-kamp ta' applikazzjoni tar-Regolament dwar l-Għaqdiet. Madankollu, id-deċiżjoni finali dwar dan il-punt hija riżervata. Skont l-Avviż tal-Kummissjoni dwar proċedura ssimplifikata għat-trattament ta' ċerti konċentrazzjonijiet taħt ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 139/2004 [2] ta' min jinnota li dan il-każ jista' jiġi kkunsidrat għal trattament skont il-proċedura stipulata fl-Avviż.

4. Il-Kummissjoni tistieden lill-partijiet terzi interessati biex iressqu l-kummenti li jista' jkollhom dwar l-operazzjoni proposta lill-Kummissjoni.

(1) ĠU L 24, 29.1.2004, p. 1 (ir-"Regolament dwar l-Għaqdiet").
(2) ĠU C 366, 14.12.2013, p. 5.

Il-kummenti għandhom jaslu għand il-Kummissjoni mhux aktar tard minn għaxart ijiem wara d-data ta' din il-pubblikazzjoni. Il-kummenti jistgħu jintbagħtu lill-Kummissjoni bil-faks (nru tal-faks +32 22964301) jew bl-e-Mail lil COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu jew bil-posta, bin-numru ta' referenza M.7218 — Brookfiled/APMTNA/APMT Elizabeth, f'dan l-indirizz:

Il-Kummissjoni Ewropea
Id-Direttorat Ġenerali għall-Kompetizzjoni
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

ISSN 1977-0987 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5198 (edizzjoni stampata)

L-Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet tal-Unjoni Ewropea
2985 Il-Lussemburgu
IL-LUSSEMBURGU

MT