

## РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 27 юни 2012 година

относно държавна помощ № SA.33015 (2012/C), която Малта възнамерява да приведе в действие в полза на Air Malta plc.

(нотифицирано под номер C(2012) 4198)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2012/661/EC)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като взе предвид решението, с което Комисията реши да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, по отношение на помощ SA.33015 <sup>(1)</sup>,

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си съгласно горепосочените разпоредби и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

## 1. ПРОЦЕДУРА

- (1) С писмо от 16 май 2011 г. малтийските органи уведомиха Комисията за помощта за реструктуриране на Air Malta plc след заем като помощ за оздравяване в размер на 52 млн. EUR, одобрен с решение на Комисията от 15 ноември 2010 г. (N 504/2010, наричано по-долу „решение за оздравителна помощ“). Комисията поиска допълнителна информация с писма от 5 юли и 1 септември 2011 г., на които малтийските органи отговориха с писма от 2 август и 22 септември 2011 г.
- (2) С писмо от 25 януари 2012 г. Комисията уведоми малтийските органи, че е взела решение за откриване на процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, по отношение на помощта (наричано по-долу „решение за откриване“). Малтийските органи представиха мнението си относно това решение с писмо от 5 март 2012 г. Комисията постави допълнителни въпроси с писмо от 19 март 2012 г., на което малтийските органи отговориха на 19 април 2012 г.

(3) Решението за откриване беше публикувано в Официален вестник на Европейския съюз на 21 февруари 2012 г. Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения.

(4) Комисията получи мнения от шест заинтересовани страни. Те бяха препратени на малтийските органи, на които беше дадена възможност за отговор. Мнението им беше получено с писмо от 27 април 2012 г.

## 2. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА И НА ПЛАНА ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

## 2.1 Помощ за реструктуриране

(5) Малтийските органи уведомиха Комисията за помощ за реструктуриране в размер на 130 млн. EUR за Air Malta под формата на собствен капитал, включително замяна на дълг срещу собствен капитал в одобрения заем за оздравяване на стойност 52 млн. EUR, въз основа на описания по-долу план за реструктуриране (ПП), започваща през ноември 2010 г. (след одобряването на заема за оздравяване) и обхващаща петгодишен период на реструктуриране от есента на 2010 г. до есента на 2015 г.

## 2.2 Получател на помощта

(6) Air Malta plc. е националният превозвач на Малта от 1974 г. насам. В началото на процеса на реструктуриране Air Malta експлоатира 12 пътнически въздухоплавателни средства и обслужва 43 редовни дестинации в Европа, Северна Африка и източната част на Средиземноморието. Air Malta е собственост на малтийското правителство (98 %) и частни инвеститори (2 %).

(7) Air Malta е много малък участник на европейския авиационен пазар (около 1,8 милиона пътника през 2010 г.), което представлява само 0,25 % от целия производствен капацитет и продукция на европейските авиокомпани (от гледна точка на брой пътници). Предвид планираното намаляване на флотилията на Air Malta с 2 въздухоплавателни средства, то ще стане дори по-малък участник в разрастващия се европейски въздушнотранспортен пазар. Air Malta планира да се присъедини към глобално обединение, за да подобри връзките в условията на намаляването си флотилия, а също така и да подобри използването на флотилията.

<sup>(1)</sup> Решение на Комисията C(2012) 170 окончателен от 25 януари 2012 г. (ОВ С 50, 21.2.2012 г., стр. 7).

- (8) Въпреки това Air Malta е най-важният въздушен превозвач за въздушни маршрути от и до Малта с пазарен дял от 51 % (пътници) и 28 % (товари). Според малтийските органи планът за реструктуриране на Air Malta е съществено важен за Малта, тъй като той осигурява редовна и сигурна връзка до основните европейски и северноафрикански центрове, като същевременно подпомага икономиката чрез услуги като превоз на поща, товари и пациенти за лечение в чужбина. Основните конкуренти на Air Malta не изпълняват тази роля, най-вече нискотарифните превозвачи (LCC) като Ryanair и easyJet.
- (9) От няколко години Air Malta реализира загуби от своята основна дейност на авиокомпания, като само за финансовата 2010 г. <sup>(1)</sup> нейната оперативна загуба възлиза на 23,1 млн. EUR, а за финансовата 2011 г. — 37,3 млн. EUR (вж. таблица 2).
- (10) Air Malta plc. има следните дъщерни предприятия („група на Air Malta“):

Таблица 1

## Структура на групата на Air Malta

Дъщерно предприятие	Дял на Air Malta plc.	Печалба преди данъци за финансовата 2010 г. (в хиляди EUR)
<i>Osprey Insurance Brokers Ltd.</i> (застрахователен брокер)	100 %	618
<i>Shield Insurance Company Ltd.</i> (каптивна застрахователна компания)	100 %	1,165
<i>Selmun Palace Hotel Co. Ltd.</i> (четиризвезден хотел в Малта)	100 %	(879)
<i>Holiday Malta</i> (специализиран туроператор, базиран в Обединеното кралство)	100 %	(1 081 GBP)
<i>World Aviation Group</i> (генерален търговски представител на Air Malta и други авиокомпани)	50 %	241
<i>Lufthansa Technik Malta</i> (съвместно предприятие с Lufthansa Technik AG за извършване на дейности по поддръжката и ремонта на въздухоплавателни средства)	8 %	(10 896)

## 2.3 План за реструктуриране

- (11) Целта на ПП (от 29 ноември 2011 г.) и на актуализацията му от 28 февруари 2012 г. е до финансовата 2014 г. да се върне доходността на Air Malta и до 2015 г. да се възстанови неговата дългосрочна жизнеспособност. Срокът на ПП е ограничен до пет години, считано от есента на 2010 г. до есента на 2015 г.
- (12) В плана се допуска, че съществуващото равнище на загубите ще може да бъде променено от оперативна загуба (ЕБИТ — печалба преди олихвяване и данъци) в размер на 37,3 млн. EUR и нетна загуба в размер на 88,9 млн. EUR през финансовата 2011 г. до оперативна печалба в размер на [...] <sup>(\*)</sup> млн. EUR и нетна печалба в размер на [...] млн. EUR през финансовата 2014 г. и допълнително подобрене на положението с печалбата през финансовите 2015 г. и 2016 г. (вж. таблица 2).

Таблица 2

## Печалба и загуба за периода 2008—2016 г.

(в млн. EUR)

Финансова година	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г. (ф)	2013 г. (ф)	2014 г. (ф)	2015 г. (ф)	2016 г. (ф)
Приходи	273,7	249,5	210,8	207,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Оперативен резултат	(8,9)	(33,8)	(23,1)	(37,3)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Нетен резултат	3,6	(23,7)	(11,6)	(88,9)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (13) Целта на плана е да се постигне възвръщаемост на инвестирания капитал (ROCE) <sup>(2)</sup> в размер на [4—6] % и възвръщаемост на собствения капитал (ROE) <sup>(3)</sup> в размер на [5—7] % за финансовата 2016 г.

<sup>(1)</sup> За Air Malta финансовата година започва на 1 април. Следователно финансовата 2011 г., например, е от 1 април 2010 г. до 31 март 2011 г., финансовата 2016 г. от 1 април 2015 г. до 31 март 2016 г.

<sup>(\*)</sup> Търговска тайна

<sup>(2)</sup> ROCE = нетна печалба / (дълг + собствен капитал)

<sup>(3)</sup> ROE = нетна печалба / собствен капитал

Таблица 3

## ROCE и ROE за периода 2012—2016 г.

Финансова година	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Възвръщаемост на собствения капитал (ROE)	—	[-30 — -20] %	[2—6] %	[4—6] %	[5—7] %
Възвръщаемост на инвестирания капитал (ROCE)	[-60 — -50] %	[-20— 10] %	[0—5] %	[4—6] %	[4—6] %

- (14) За постигането на тези резултати Air Malta предлага следните основни действия:

**Стратегия за въздушните маршрути и трасовата мрежа**

- (15) Целта е да се създаде икономически по-изгодно разписание. Следователно Air Malta ще прекрати определени въздушни маршрути — както реализиращи загуби, така и печеливши — и ще увеличи честотата на избрани основни въздушни маршрути.

- (16) Още в началото на 2011 г. Air Malta предприе действия за прекратяване на реализиращите загуби въздушни маршрути до Leipzig, Tunis, Damascus, Palermo и Turin.

- (17) Освен това от есента на 2011 г. Air Malta започна да прекратява или да намалява капацитета на определени въздушни маршрути, които се предлагат като компенсаторни мерки в съответствие с Насоките на Общността относно държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение<sup>(1)</sup> (наричани по-долу „Насоки относно ОиП“). По този начин ще бъдат освободени съответните слотове в редица чуждестранни летища и, съответно, Air Malta ще се откаже от всички придобити права, които понастоящем има по отношение на въпросните слотове. До 2013 г. [...] двойки слотове ще бъдат предадени на координирани летища<sup>(2)</sup> като London-Gatwick, Manchester, Amsterdam, Frankfurt, Geneva, Catania, Stuttgart, London-Heathrow и Munich. Вследствие на оттеглянето или намаляването на честота други авиокомпаниите ще могат да се възползват от потенциалното увеличение на техните коефициенти на натоварване и/или доходи.

- (18) Що се отнася до доходността на различните въздушни маршрути, малтийските органи представиха брутната печалба на всички въздушни маршрути през периода на финансовите 2010—2013 г., както и за периода от лятото на 2009 г. до лятото на 2012 г. Брутната печалба е изчислена по следния начин: приходи минус VDOC (променливи преки оперативни разходи) минус FDOC (фиксираны преки оперативни разходи). Въздушните маршрути са печеливши, ако брутната печалба е равна на или е по-голяма от 0 %. Въздушните маршрути са „на ръба на доходността“, ако брутната им печалба понастоящем е под 0 % и над -10 %, но в бъдеще

могат да станат доходноосни. Според малтийските органи както печелившите, така и въздушните маршрути „на ръба“ са класифицирани като съответни компенсаторни мерки.

- (19) Промените в трасовата мрежа между финансовата 2010 г. и финансовата 2013 г. се отнасят до общо намаляване на капацитета от 20,9 % ASK<sup>(3)</sup> спрямо общия капацитет от 2010 г. Това включва намаляване на капацитета от [27—33] % ([12,5—15,5] %<sup>(4)</sup> са свързани с въздушни маршрути, за които се твърди, че са печеливши, [5,5—7,5] %<sup>(5)</sup> — въздушни маршрути „на ръба“ и [9—11] %<sup>(6)</sup> — непечеливши въздушни маршрути) и увеличаване на капацитета чрез стартирането на нови дестинации и разширяването на съществуващите разписания с [8—10] %.

Таблица 4

## Промяна на капацитета за периода 2010—2013 г.

Промяна на капацитета	ASK	% спрямо финансовата 2010 г.
Общо ASK (финансовата 2010 г.)	4 145 522	
Намаляване на капацитета от гледна точка на ASK	[...]	[27—33] %
Увеличаване на капацитета от гледна точка на ASK	[...]	[8—10] %
Общо ASK (финансовата 2013 г.)	3 275 710	79 %
<b>Общо намаляване на капацитета (финансовите 2010—2013 г.)</b>	<b>869 812</b>	<b>20,9 %</b>

- (20) Особено важни са връзките до международни центрове, които са съществени за достъпа на Малта до световните пазари. По тази причина Air Malta сключи споразумения за споделяне на кодови обозначения с редица авиокомпаниите. Освен това Air Malta планира да се присъедини към глобално обединение за подобряване на свързаността и използването на флотилията.

<sup>(3)</sup> ASK = налични седалко-километри.

<sup>(4)</sup> 17,9 % при съпоставяне на промяната между лятото на 2009 г. и лятото на 2012 г.

<sup>(5)</sup> 9,8 % при съпоставяне на промяната между лятото на 2009 г. и лятото на 2012 г.

<sup>(6)</sup> 1,7 % при съпоставяне на промяната между лятото на 2009 г. и лятото на 2012 г.

<sup>(1)</sup> ОВ С 244 от 1.10.2004 г., стр. 2.

<sup>(2)</sup> Координираните летища са летища, на които слотовете се разпределят от координатор съгласно Регламент (ЕИО) № 95/93 относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

**Инициативи по отношение на разходите**

- (21) Инициативите по отношение на разходите са съсредоточени върху подобряване ефективността на дейността на Air Malta, за да се намали разходната структура чрез рационализиране на основната дейност, разрешаване на проблемите с неефективните елементи на дейността и превръщането ѝ в конкурентоспособна и устойчива авиокомпания. Годишното подобрене на доходността от инициативите по отношение на разходите се очаква да достигне общ размер от [42—52] млн. EUR до края на периода на ПП, което означава намаление на общите разходи на дружеството от [10—12] % и спад на общите оперативни разходи на пътник със [7,5—10] % (докато общият брой на превозените пътници през същия период остава почти непроменен). Основните елементи са: намаления, базирани на мрежата ([21—27] млн. EUR), икономии от персонала ([9—11] млн. EUR) и управление на договори ([7—9] млн. EUR).
- (22) Планираното намаление на капацитета с 20,9 % оказва въздействие върху фиксираните и върху променливите преки оперативни разходи като намаляване на зареждането с гориво с приблизително [...] милиона галона ([...] млн. EUR), намаление на броя летателни часове, а оттам — намаление на общите разходи за поддръжка [...] и намаление на таксите за кацане, обслужване, навигация и при прелитане [...].
- (23) Авиокомпанията ще намали флотилията от 12 на 10 въздухоплавателни средства. Едно въздухоплавателно средство вече е преотдадено на лизинг на мексикански превозвач от [...], а друго въздухоплавателно средство, което понастоящем е преотдадено на лизинг по краткосрочен договор, е преотдадено на лизинг на полски превозвач от [...] до [...]. И двете въздухоплавателни средства ще бъдат преотдадени на лизинг по себестойност, което означава, че ще се понижат общите разходи за лизинг на Air Malta. Очаква се намалението на общата лизингова ставка да бъде [2,5—3,5] млн. EUR.
- (24) Намаляването на мрежата обаче се очаква да окаже отрицателно въздействие върху превозените пътници и товари преди осъществяването на инициативите. Допуска се, че пътниците (както по редовни полети, така и с чартърни полети) ще намалее от 1,75 милиона през финансовата 2011 г. на [1,5—1,7] милиона през финансовата 2013 г., което ще доведе до понижение на приходите с [11—13] млн. EUR. В резултат от намаляването на мрежата се очаква понижение така също на приходите от превоз на товари [1—2] млн. EUR.
- (25) Air Malta преговаря договорите с основните си доставчици. Общата цел за реализиране на икономии от разходи по договори е около [7—8] млн. EUR. Стартиран е процес на преглед с десет делови партньора. Голяма част от икономии [...] вече е постигната в резултат на преговори с Международното летище на Малта (Malta International Airport).<sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Бившето държавно летище е приватизирано. Основният акционер е частен консорциум, воден от Austrian Flughafen Wien AG. Малтийското правителство е само малцинствен акционер (20 %).

**Инициативи по отношение на приходите**

- (26) Целта на Air Malta е да увеличи своите приходи, като реализира странични приходи от допълнителни услуги срещу заплащане (подобно на подхода на LCC), заедно с подобряване на управлението на приходите и ценообразуването.
- (27) Предвид сезонния характер на пазара на Air Malta инициативите по отношение на приходите са съсредоточени върху повишаване на доходите през лятото, когато коефициентите на натоварване вече са сериозни, както и реализиране на приходи през зимата чрез целеви маркетинг, кампании и продажба на места. Предвижда се, общите приходи от пътник (включително странични приходи) да се увеличат на [110—120] EUR от пътник през финансовата 2016 г. спрямо [100—105] EUR през финансовата 2011 г. Тогава потоците на страничните приходи от пътници ще представляват [3—4] % от общите приходи за финансовата 2016 г. в сравнение с приблизително 20 % за основните конкуренти на дружеството easyJet и Ryanair. Основните инициативи по отношение на приходите включват: подобряване на коефициента на натоварване ([9—10] млн. EUR), управление на доходите ([8—10] млн. EUR) и страничните доходи ([9—11] млн. EUR).

**Коефициент на натоварване**

- (28) Air Malta е разработила нова търговска стратегия, за да подобри своята конкурентоспособност и фактор на натоварване. Тази стратегия включва опростяване и стандартизация на процеси и оферти, обозначаване на Air Malta като „дестинационна авиокомпания“ (по-близки делови взаимоотношения с малтийския орган по туризма), изграждане на лоялност към клиентите и повторно използване на услугите на авиокомпанията, нетрадиционен маркетинг (guerrilla) и разпространение и иновативни продукти и оферти.
- (29) Тази нова стратегия и усъвършенстван маркетинг следва да доведат до подобряване на приходите. Както е видно от таблица 5, според ПП на Air Malta броят на пътниците ще намалее между финансовите 2011 г. и 2013 г. поради планираното намаление на капацитета. До финансовата 2016 г. обаче намалението в броя на пътниците ще бъде компенсирано чрез: целеви маркетинг [...]; запълване на всички места чрез съсредоточаване върху увеличаване броя пътници през зимата и междинните сезони и пазарен растеж.
- (30) Предвид очаквания растеж на обема от пътници от приблизително [90 000—100 000] при средни доходи минус увеличаващите се разходи, свързани с пътниците, се очаква приходите да се увеличат със [7—9] % от 205,4 млн. EUR през финансовата 2011 г. на [200—240] млн. EUR през финансовата 2016 г.

Таблица 5

## Коефициенти на натоварването, финансови 2011—2016 г.

Финансова година	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Приходи (хиляди EUR)	205 369	[[180 000— 220 000]	[180 000— 220 000]	[190 000— 240 000]	[200 000— 240 000]	[200 000— 240 000]
Пътници (милиона) <sup>(1)</sup>	1,75	[1,6—1,8]	[1,6—1,8]	[1,6—1,8]	[1,6—1,8]	[1,6—1,8]
Общ брой места (милиона)	[2,5—3]	[2—2,5]	[2—2,5]	[2—2,5]	[2—2,5]	[2—2,5]
<b>Коефициент на натоварване</b> <sup>(2)</sup>	[72—75] %	[72—75] %	[72—75] %	[72—75] %	[73—78] %	[73—78] %

<sup>(1)</sup> Въз основа на икономическите данни за въздушните маршрути на Air Malta, включително по разписание и чартърни полети (дейност в Малта и в Обединеното кралство)

<sup>(2)</sup> Прогнозите за коефициента на натоварване се основават на крайните резултати на база прогнозен брой места и пътници.

(31) Повишението на прогнозните коефициенти на натоварване отразява подобрена търговска стратегия на авиокомпанията и засиленото внимание върху управлението на доходите. Основната причина за промените в коефициента на натоварване е ръстът на въздушното движение (въз основа на очакван пазарен растеж от 5,9 %, прогнозиран от Евроконтрол), намалените такси с цел подобряване на конкурентоспособността, водещи до [4—6] % намаление на доходите и увеличение на броя пътници, преценка на трасовата мрежа, за да се съсредоточи вниманието само върху стопански жизнеспособни въздушни маршрути, увеличаване на споразуменията за споделяне на кодови обозначения и сътрудничеството с [...], преустановяване на практиката на предоставяне на безплатни билети на редица клиенти и очакваното подобряване на политическата ситуация в Либия (в плана се допуска спиране на полетите до Либия през финансовата 2012 г. поради скоршната криза).

(32) След редица промени в търговския подход и стратегията за въздушните маршрути, които вече са били осъществени в началото на процеса на реструктуриране, авиокомпанията вече е реализирала ръст на коефициента на натоварване с [6—8] % (от [65—67] % през финансовата 2010 г. на [72—75] % през финансовата 2011 г.).

**Управление на доходите**

(33) Air Malta ще използва стандартни за отрасъла практики по отношение на управлението на приходите, ценообразуването и засиленото внимание върху MICE (срещи, стимули, обсъждания, изложения), корпоративните пътувания и връзките с туроператорите. Очаква се тези усилия да доведат до повишение на приходите с [8—10] млн. EUR.

(34) Свързаните с ценообразуването инициативи по отношение на приходите включват: промени в структурите на ценообразуване, съсредоточаване върху по-големите обеми на пътниците в периоди извън активния сезон и по-голяма ефективност на доходите по време на активния сезон, както и стратегическа рамка за управление на туроператори ([3—4] млн. EUR).

(35) Инициативите за управление на приходите включват: процеси на опростяване, управление на пазара, а не на отделни полети ([4—5] млн. EUR).

**Странични приходи преди и по време на полета**

(36) В съответствие с подхода на много LCC Air Malta ще предлага странични услуги срещу заплащане както преди, така и по време на полета, което се очаква да доведе до повишение на приходите с [9—11] млн. EUR през финансовата 2016 година.

(37) Инициативите за приходи преди полета включват:

— различни такси за услугите в различните търговски канали (туроператори, световно разпространение, телефонен център и онлайн) между 10,00 EUR и 15,00 EUR, за да се насочи дейността към по-евтините и по-печеливши търговски канали като интернет (увеличение на доходността с [1—2] млн. EUR годишно),

— увеличаване на приходите като всички добавени услуги се резервират чрез новия инструмент на авиокомпанията за резервации чрез интернет ([1—2] млн. EUR годишно),

— налагане на такси за допълнителен багаж в размер на [35—45] EUR за всеки втори или следващ багаж; допуска се, че 3 % от всички пътници пътуват с повече от една чанта ([1—2] млн. EUR годишно),

— допълнителни приходи ще бъдат реализирани така също чрез такса за резервиране на места в размер на [9—11] EUR за всяка резервация; допуска се, че резервация на място ще правят по 10 пътника на сектор,

— такса за достъп до салона в размер на [9—11] EUR с предполагаема заетост от 1 % ([100 000—200 000 EUR] годишно),



— приходи от застраховане на багаж в размер на [3—5] EUR, предлагано при онлайн резервиране, с предпологаем процент на сключване на застраховки от 1 % ([50 000—100 000] EUR годишно).

(38) Инициативите за приходи по време на полета включват:

— кетърингови услуги срещу заплащане ([4—5] млн. EUR годишно),

— продажба на безмитни и други стоки ([1—2] млн. EUR годишно).

#### **Съкращаване на персонала и организационна промяна**

(39) Air Malta планира значително реструктуриране на своята организация, за да се намалят разходите по отдели за оперативни дейности и помощни функции, но също така да се подобри производителността на оперативните функции по обслужване на клиенти. Преминаването към новата организация ще доведе до освобождаването на 430 еквивалента на пълно работно време (FTE), което означава годишна икономия от [9—11] млн. EUR. Процесът на преход към новата организация ще отнеме приблизително 18—24 месеца, следователно цялата икономия няма да се отрази върху резултатите от печалбата и загубата до финансовата 2014 г. Следва да се отбележи, че тази обща икономия отчасти ще бъде намалена от договорени увеличения на заплатите [2—3] % годишно, които са договорени с персонала, считано от финансовата 2013 г. нататък.

(40) Четирите професионални съюза имат законен и валиден колективен договор, съгласно който персонала има право на схеми за ранно пенсиониране (ERS). Според критерия за допустимост до ERS само [...] от персонала има право да подаде заявление.

(41) Освен това Air Malta ще предложи схема за доброволно съкращаване (VRS), която ще бъде на разположение на целия персонал, като дружеството си запазва правото да приеме или откаже заявлението на даден член от персонала. Служителите имат право да участват в VRS, ако са работили без прекъсване в Air Malta най-малко [...] години. По VRS се предлага заплащане до [...] EUR на служител [...].

(42) Освен това дружеството претърпя така също промяна на основната организационна структура и назначи нови главни изпълнителни директори в своя ръководен екип.

#### **2.4 Държавна помощ и финансиране на разходите за реструктуриране**

(43) Предвид общите разходи за реструктуриране в размер на 238 млн. EUR правителството на Малта възнамерява да рекапитализира получателя на помощта със 130 млн. EUR собствен капитал в съответствие със следния график: 60 млн. EUR ще бъдат инжектирани чрез издаване на нови акции през финансовата 2013 г., 15 млн. EUR през финансовата 2014 г., 3 млн. EUR през финансовата 2015 г. в допълнение към 52 млн. EUR

държавен дълг, заменящ одобрения и вече отпуснат заем като помощ за оздравяване, който ще бъде преобразуван в собствен капитал.

(44) Air Malta предлага оставащата сума (т.е. собствения принос в размер на 45 %) да се финансира чрез продажбата на земя (66,2 млн. EUR), продажба на дъщерни предприятия ([9—12] млн. EUR), продажба на двигатели ([9—12] млн. EUR) и банков заем ([20—25] млн. EUR).

(45) Най-голямата част от собствения принос на дружеството ще бъде осигурена от продажбата на земя. Air Malta владее под аренда ценни имоти, намиращи се в района на Международното летище на Малта. Правителството на Малта е изразило своя стратегически интерес да придобие имотите на Air Malta във въздушната зона. Въпросните поземлени имоти представляват оскъден ресурс, който правителството би желало да разработи в съответствие с неговата дългосрочна стратегия за развитие на свързаните с въздухоплаването дейности в Малта, включително създаването на товарен център като част от разширения авиационен парк, който включва така също съоръжения за ремонт на въздухоплавателни средства и други свързани съоръжения. Продажбата няма да бъде извършвана чрез открит, прозрачен и недискриминационен търг. В съответствие с неговата обща политика и с националните нормативни изисквания обаче всички придобивания на имущество от правителството трябва да се извършват по справедлива и открита пазарна стойност, отразяваща цената, която би била платена от частен инвеститор при сделка между несвързани лица. В плана е предвидено земята в близост до летището да бъде продадена за обща сума в размер на 66,2 млн. EUR между финансовата 2012 г. и финансовата 2014 г. Стойността се основава на независим доклад за оценка от месец ноември 2011 г., изготвен от [...] — независим оценител, назначен за тази цел от правителството.

(46) Air Malta обезпечи частен заем в размер на [25—30] млн. EUR, отпуснат от [...] през месец декември 2011 г. Този временен заем ще улесни прехода към окончателната структура на собствения капитал през следващите три години.

(47) Air Malta очаква да реализира приходи в размер на [9—11] млн. EUR чрез продажбата на неговите дъщерни предприятия [...].

(48) Продажбата на резервни двигатели [...] беше осъществена съответно на 28 октомври и 17 декември 2010 г. и бяха реализирани приходи в размер на [19—22] млн. USD. Докато двигател № [...] беше изцяло собственост на Air Malta, двигател № [...] обаче беше собственост на Air Malta на лизинг с възможност за закупуване на двигателя срещу [5—7] млн. EUR, която възможност беше упражнена. Нетните постъпления от продажбата на двигателите са [9—12] млн. EUR.

(49) Банковият заем в размер на [20—25] млн. EUR ще бъде сключен едва през финансовата 2014 г. Следователно Air Malta все още не е приключило преговорите.

Таблица 6

## Източници и употреби на финансирането през периода 2011—2016 г.

(в млн. EUR)

Употреби	Финансови 2011—2016 г.	Източници	Финансови 2011—2016 г.
Връщане на помощта за оздравяване	52 000	Вътрешен принос:	
		Продажба на земя	66 200
Погасяване на заем към трета страна	[20 000—25 000]	Продажба на дъщерни предприятия	[9 000—12 000]
Плащания за съкращения	[25 000—30 000]	Продажба на двигатели	[9 000—12 000]
Разходи за реструктуриране	[13 000—16 000]	Принос на трета страна:	
Капиталови разходи	[13 000—16 000]	Банков дълг	[20 000—25 000]
Промяна в оборотния капитал/ нетни загуби	[50 000—60 000]		
Плащане на резерви за поддръжка	[40 000—50 000]	Държавно финансиране:	
		Собствен капитал на правителството	130 000
<b>Общо</b>	<b>238 000</b>		<b>238 000</b>

## 2.5 Решение за откриване

- (50) На 25 януари 2012 г. Комисията откри официална процедура по разследване. В решението си Комисията изрази съмнения относно възстановяването на дългосрочната жизнеспособност на дружеството, а именно по отношение на осъществимостта на оптимистичните прогнози на предишната версия на ПП, в която се допуска, че възстановяването на доходността към 2016 г. ще бъде на сходно равнище с доходността на големите нискотарифни превозвачи като Ryanair или големите традиционни превозвачи като Lufthansa. По-специално Комисията постави под въпрос предполагаемото въздействие на страничните приходи, намаляването на разходите чрез предоговаряне на договорите, темповете на пазарен растеж, доходи и невключването на разходите вследствие на инфлацията в ПП на Air Malta. Освен това малтийските органи бяха поканени да представят разяснения по отношение на анализа на сценариите.
- (51) Що се отнася до предложените компенсаторни мерки, Комисията изрази съмнения, че предложеното общо намаляване на капацитета с 20 % от ASK може да се счита за компенсаторна мярка, тъй като в него са включени така също въздушни маршрути, които реализират загуби и чието закриване е необходимо за възстановяването на жизнеспособността. Комисията поиска така също допълнителни разяснения относно изчисляването на доходността на определени въздушни маршрути, които не реализират загуби, както и допълнителна информация, която да покаже, че предложените мерки са достатъчни, за да се компенсира неоснователното нарушение на конкуренцията, причинено от държавната помощ.
- (52) Освен намаляването на капацитета Комисията изрази съмнения дали предложената продажба на активи, които не реализират загуби, може да се счита за компенсаторна мярка с оглед на факта, че, според точка 40 от Насоките

относно ОиП, компенсаторна мярка следва да се прилага по-специално на пазар, на който предприятието ще има значително пазарно присъствие след реструктурирането.

- (53) Що се отнася до собствения принос, Комисията изрази своите съмнения дали той действително е реален, т.е. действителен и без да включва очаквани бъдещи печалби, както се изисква от точка 43 от Насоките за ОиП. По-специално Комисията поиска разяснение относно продажбата на дъщерни предприятия на Air Malta, наличието на предвидения заем в размер на 20 млн. EUR и дали продажбите на двигатели са били осъществени в рамките на периода на реструктуриране.
- (54) Накрая Комисията поиска допълнителни коментари относно съответствието на плана с принципа на еднократната помощ („един път — последен път“) във връзка с увеличението на капитала с 57 млн. EUR, извършено от малтийските органи през месец април 2004 г.

## 3. МНЕНИЕ НА МАЛТИЙСКИТЕ ОРГАНИ

- (55) В своя отговор към решението за откриване малтийските органи представиха мнения и разяснения относно всички повдигнати от Комисията въпроси в решението ѝ за откриване, като посочиха, че изпратеният ПП отговаря на всички условия, наложени от Насоките относно ОиП. Освен това малтийските органи представиха така също актуализация на процеса на реструктуриране, показваща, че вече е постигнат зна чителен напредък.
- (56) Що се отнася до съмненията относно прогнозираното възстановяване на доходността, Air Malta преразгледа своите прогнози (вж. Таблица 3) до печалба EBIT в размер [3—5] % през финансовата 2016 г., което е по-ниско от историческите печалби, реализирани от Ryanair и Lufthansa. Това намаление на доходността се дължи главно на промяната в допусканията за горивото.

- (57) Air Malta представи обосновани мнения относно страничните приходи, като показа, че те ще представляват [3—5] % от приходите от пътници през финансовата 2016 г., което е значително по-ниско от процентите, реализирани от преките конкурентни нискотарифни превозвачи (LCC) като Ryanair и easyJet, както и други мрежови превозвачи, които са възприели стратегията за страничните доходи, като Aer Lingus например. По отношение на намалението на разходите чрез предоговаряне на договори Air Malta потвърди, че вече са осигурени повече от [4—6] млн. EUR годишно благодарение на приключени преговори и са установени редица допълнителни икономии, които биха довели до обща сума на икономии по договори в размер на [9—11] млн. EUR вместо планираните преди това [7—9] млн. EUR.
- (58) Малтийските органи преразгледаха също така своите допускания за темповете на растеж на малтийския пазар, като ги намалиха от 5,9 % годишен темп на растежа на 4 % годишно за периода до 2016 г. Освен това беше предвидено намаление в броя на превозените пътници от [2—4] % годишно за периода на финансовите 2011—2013 г. (в съответствие с намаляване на капацитета): след въпросното намаляване се допуска годишен темп на ръста на пътниците от [2—4] % за финансовите 2013—2016 г. Този темп на растеж е по-нисък от средния темп на пазарен растеж за целия период.
- (59) Малтийските органи обясниха, че ПП допуска само среден растеж от по-малко от 2 % за доходите през целия период (приходи от пътници, включително странични/обща приходи от пътници), което съответства на прогнозата за няколко мрежови превозвача в Европа като Aer Lingus или IAG и е по-ниско от преките конкуренти LCC easyJet и Ryanair. Малтийските органи са приспособили така също своето допускане за свързаните с инфлацията разходи, по-специално при лизингите на въздухоплавателни средства и предвидените разходи за гориво и разясниха допусканията за анализа на сценариите, включително отклонението от ЕВИТ.
- (60) Що се отнася до предложените компенсаторни мерки, малтийските органи представиха допълнителна подробна информация относно изчисляването на доходността на въздушните маршрути по отношение на тяхното участие във фиксираните/променливите преки оперативни разходи и режийните разходи. Малтийските органи отново изразиха своята позиция, че продажбата на двете техни реализиращи печалби застрахователни компании би могла да се счита за съответстваща компенсаторна мярка, тъй като те са предоставяли на Air Malta изгодни застрахователни решения и двете дружества са били важни участници на местния застрахователен пазар в областта на въздухоплаването. Тъй като Air Malta е малка авиокомпания, при нея делът на режийните разходи от общата ѝ разходна база е голям, поради функционалните изисквания, свързани с функционирането на авиокомпанията. Следователно прекомерното намаляване на капацитета би застрашило дългосрочната жизнеспособност на авиокомпанията.
- (61) Що се отнася до собствения принос, малтийските органи потвърдиха, че всички продажби на дъщерни предприятия ще бъдат осъществени по открит, конкурентен, прозрачен и недискриминационен начин. Малтийските органи предоставиха също така допълнителна информация относно продажбата на двигатели, относно заема в размер на [20—25] млн. EUR, който ще бъде изтеглен през финансовата 2014 г., и потвърдиха сключването на споразумение за временен заем в размер на [25—30] млн. EUR.
- (62) Що се отнася до принципа на еднократната помощ („един път — последен път“), малтийските органи представиха бизнес плана, въз основа на който през 2004 г. е осъществено увеличение на капитала в размер на 57 млн. EUR, показващ, че тази операция следва да се счита за съответстваща на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика.

#### 4. МНЕНИЯ ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

- (63) По време на официалната процедура по разследване в Комисията бяха получени мнения от шест заинтересовани страни: Ryanair; International Airlines Group SA (IAG, т.е. холдинговото дружество, притежавашо British Airways и Iberia); Малтийската търговска камара за търговия, предприятия и промишленост; Малтийската асоциация на пилотите в авиокомпаниите (ALPA); Малтийската асоциация на хотелиерите и ресторантьорите (MHRA) и един консултант, който не желае самоличността му да бъде разкривана.
- (64) Становищата на Малтийската търговска камара, ALPA и MHRA бяха в полза на продължаването на дейността на Air Malta, като подчертаха нейното значение за цялата малтийска икономика, по-специално за сектора на туризма. Комисията беше призована при оценката на ПП да вземе предвид особеностите на случая и малкия размер на Air Malta.
- (65) Критичните мнения, изразени от Ryanair и IAG, се отнасят главно до съмненията, които вече бяха изразени в решението за откриване, по отношение на възстановяването на жизнеспособността и основните допускания. Ryanair твърди, че малкият размер на флотилията на Air Malta я лишава от възможността да се възползва от икономии от мащаба и интеграция. Този недостатък ще бъде допълнително влошен от намаляването на броя на въздухоплавателните средства. Освен това Ryanair и анонимният консултант критикуват факта, че продажбата на земята няма да бъде извършена чрез открит търг и твърдят, че малтийските органи се надяват чрез тази сделка да успеят да инжектират допълнителна помощ в Air Malta.
- (66) Що се отнася до транспорта на пациенти за лечение в чужбина и връзката с дестинации извън ЕС въз основа на двустранно споразумение, Ryanair споменава законодателството в областта на задълженията за предоставяне на обществена услуга (PSO), по-специално Регламент (ЕО) № 1008/2008, според който PSO трябва да се възлагат въз основа на открит търг и да се заплащат на база на анализ на разходите, които едно типично добре управлявано предприятие би направило за изпълнение на тези задължения. Ryanair предупреждава за ex-post прилагане на предполагаеми PSO, за да обоснове ПП, и призовава Комисията да разследва този въпрос, по-специално за да определи дали е определено някакво такова възнаграждение.



## 5. МНЕНИЕ НА МАЛТИЙСКИТЕ ОРГАНИ ПО СТАНОВИЩАТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (67) Малтийските органи подробно разгледаха всички аргументи, повдигнати в мненията на третите страни. По-специално малтийските органи отхвърлиха аргументите относно възстановяването на дългосрочната жизнениост на Air Malta, като заявиха, че тенденцията на нарастващи загуби на авиолиния вече е преодоляна.
- (68) Търговската стратегия на Air Malta е да бъде „дестинационна авиокомпания“, чиято дейност е съсредоточена около местното летище. За успешното финансово оздравяване на дружеството допълнително ще способства значителното намаляване на отпадъците и загубите, придружено от промяна в работните практики на дружеството.
- (69) Що се отнася до аргумента за неспособността на Air Malta да се възползва от икономии от мащаба, малтийските органи твърдят, че характерът на оперативните разходи в авиационния отрасъл е променлив (в размер на [60—70] % в случая на Air Malta). Те включват разходи за гориво, наем и поддръжка на въздухоплавателни средства, разходи за кацане, навигация и екипажа на полета, като всички те се определят от регулирано пазарно ценообразуване, което до известна степен ограничава икономии от мащаба, от които дадена авиокомпания би могла да се възползва.
- (70) Що се отнася до оценката и продажбата на стратегическо имущество на правителството, малтийските органи отново заявяват, че оценката е направена от външен и независим оценител [...] без конфликт на интереси и е основана на подробен доклад, изготвен по международните стандарти за оценяване, определени от Международния съвет по стандарти за оценяване. Логиката, на която се основава тази сделка, е обоснована от новите потребности на дружеството (значително намален персонал) и промяната в културата, които изискват трудовите ресурси да бъдат съсредоточени в един модерен офис. Следователно авиокомпанията се освобождава от имущество, което повече не ѝ трябва. Предвид оскъдните поземлени ресурси в Малта, малтийските органи твърдят, че стратегията за създаване на авиационен парк върху тази земя предхожда реструктурирането на Air Malta с много години.
- (71) Що се отнася до обществените услуги, малтийските органи потвърдиха, че PSO в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008 относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността не са били възлагани в миналото, нито се планират в бъдеще. Следователно държавата не е плащала, нито ще плаща каквато и да било компенсация. По тази причина на Air Malta никога не е предоставяно каквото и да било възнаграждение от обществени фондове за никакви услуги, които предоставя на и от Малта, включително транспортирането на болни пътници.

## 6. ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА

### 6.1 Наличие на държавна помощ

- (72) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с вътрешния пазар.
- (73) Понятието държавна помощ се прилага за всяко предприятие, което пряко или непряко е предоставено и е финансирано с държавни ресурси, отпуснати от самата държава или от някой междинен орган, действащ по силата на правомощията, които са му предоставени.
- (74) В този контекст решението на малтийските органи да инжектират нов собствен капитал в размер на 130 млн. EUR следва да се счита за държавна помощ. Капиталовата инжекция включва държавни ресурси и представлява селективно предимство за Air Malta, тъй като подобрява финансовото ѝ положение.
- (75) Мярката засяга търговията между държавите членки и конкуренцията, тъй като Air Malta се конкурира с други авиокомпания от Европейския съюз, по-специално след влизането в сила на третия етап на либерализация на въздушния транспорт („третия пакет“) на 1 януари 1993 г. Въпросната мярка дава възможност на Air Malta да продължи да функционира, така че тя не е принудена да се изправи пред последиците, които обичайно произтичат от лошите ѝ финансови резултати, а оттам следва, че тя нарушава конкуренцията.
- (76) При тези условия капиталовата инжекция представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Малтийските органи не оспорват това заключение.

### 6.2 Съвместимост на помощта с вътрешния пазар съгласно Насоките относно ОиП

- (77) В член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС се посочва, че държавната помощ може да бъде разрешена, ако е отпусната за насърчване на развитието на определени икономически сектори и когато тази помощ не засяга по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес.
- (78) Комисията счита, че настоящата мярка представлява помощ за реструктуриране, която трябва да бъде оценена с оглед на критериите съгласно Насоките относно ОиП, както и Насоките относно въздухоплаването от 1994 г.,<sup>(1)</sup> за да се установи дали може да се счита за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3 от ДФЕС.

<sup>(1)</sup> Прилагането на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и на член 61 от Споразумението за ЕИП относно държавните помощи в авиационния сектор, ОВ С 350, 10.12.1994 г., стр. 5.

(79) Комисията признава, че малтийските органи са поели ангажимент да спазват задължението за изчакване (в съответствие с точка 34 от Насоките относно ОиП) и не са предоставили никаква помощ на Air Malta (освен помощта за оздравяване, одобрена от Комисията на 15 ноември 2010 г.).

#### 6.2.1 Приемливост

(80) Що се отнася до приемливостта, в точка 33 от Насоките относно ОиП е посочено, че предприятието трябва да отговаря на изискванията за предприятие в затруднено положение по смисъла на споменатите насоки (точки 9—13).

#### Предприятие в затруднено положение

(81) Според точка 9 от Насоките относно ОиП Комисията счита дадено предприятие за предприятие в затруднено положение, когато то не може, било то със собствени средства или със средства, които успее да получи от своите собственици/акционери или кредитори, да спре загубите, които, без външна намеса от публичните органи, почти със сигурност ще го обречат на преустановяване на дейността в краткосрочен или средносрочен план.

(82) По-нататък, в точка 10, буква а) от Насоките относно ОиП е разяснено, че дружество с ограничена отговорност се счита за предприятие в затруднено положение, когато регистрираният му капитал е намалял с повече от половината и повече от една четвърт от този капитал е бил загубен през предходните 12 месеца.

(83) Комисията отбелязва, че Air Malta е дружество с ограничена отговорност, което е изгубило почти целия свой регистриран капитал и не може да изпълнява текущите си задължения. Air Malta е определено за дружество в затруднено положение още в решението, с което е одобрена оздравителната помощ за дружеството<sup>(1)</sup>. Според точка 25 от Насоките относно ОиП дадената държава членка трябва да съобщи на Комисията, в срок не по-дълъг от шест месеца след разрешаването на мярката за оздравяване, план за реструктуриране или план за ликвидация или доказателство, че заемът за оздравяване е бил изплатен изцяло. Малтийските органи надлежно са изпратили ПП на Air Malta в рамките на шестмесечния срок. Предвид този относително кратък период положението на Air Malta не се е променило значително и, следователно, дружеството има нужда от помощ за реструктуриране, за да възстанови своята жизнеспособност. Следва, че дружеството очевидно все още отговаря на критериите, определени в точка 10, буква а) от Насоките относно ОиП, а оттам и представлява предприятие в затруднено положение поради същите причини, които са посочени в решението относно помощта за оздравяване (точки 7—13 и 45).

(84) В точка 12 от Насоките е посочено, че едно новосъздадено предприятие не е приемливо за помощ за оздравяване или реструктуриране, дори и ако първоначалното

му финансово положение е несигурно. По принцип едно предприятие се смята за новосъздадено през първите три години след започването на дейност в съответната област.

(85) Air Malta е създадена през 1974 г. и, следователно, не може да се счита за новосъздадено предприятие.

#### Икономическа група

(86) В точка 13 от Насоките относно ОиП е посочено, че предприятие, принадлежащо или поето от по-голяма икономическа група, обикновено не е приемливо за предоставяне на помощ за оздравяване или реструктуриране, освен когато може да се докаже, че затрудненията на предприятието са вътрешни, а не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата, като затрудненията са прекалено големи, за да може групата сама да се справи с тях. Когато предприятието в затруднение създава дъщерно дружество, то дъщерното дружество заедно с предприятието, което го контролира, ще се разглеждат като група и може да получат помощ при условията по настоящата точка.

(87) Air Malta plc., заедно със своите дъщерни предприятия, образува група (вж. параграф (10)). Отчетите на групата показват, че авиокомпанията, макар че е част от по-голяма група от дружества, всъщност представлява 94 % от общия оборот на групата Air Malta и, следователно, няма възможност никоя друга част от групата да финансира реструктурирането на авиокомпанията. Освен това отчетите показват, че загубите на авиокомпанията са вътрешни за самата авиокомпания и, следователно, не могат да бъдат приписани на никоя част от групата.

(88) Следователно Комисията счита, че затрудненията на Air Malta не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата, а се дължат най-вече на слабите приходи от основната ѝ дейност. Затрудненията са прекалено големи, за да може групата сама да се справи с тях, особено защото много от дъщерните предприятия реализират загуби, а положителният принос от печелившите дъщерни предприятия е твърде малък, за да може да компенсира загубите от основната дейност на Air Malta.

#### 6.2.2 Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност

(89) Първо, в съответствие с точка 35 от Насоките относно ОиП планът за реструктуриране, продължителността на който трябва да е възможно най-кратка, трябва да възстановява дългосрочната жизнеспособност на предприятието в рамките на един разумен срок и въз основа на разумни предположения за бъдещите условия за дейност.

(90) Планът трябва да предвижда финансово оздравяване, което след края на реструктурирането да позволи на дружеството да покрие своите разходи включително обезценяването и финансовите задължения. Очакваната

<sup>(1)</sup> N504/2010 Air Malta plc., [http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case\\_details.cfm?proc\\_code=3\\_N504\\_2010](http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_N504_2010)

възвръщаемост на капитала трябва да е достатъчна, за да позволи на реструктурираното предприятие да се конкурира на пазара със свои собствени сили (точка 37 от Насоките относно ОиП).

- (91) ПП с петгодишен период на реструктуриране цели от финансовата 2014 г. да постигне възстановяване на доходността като по този начин се осигури дългосрочна жизнеспособност.
- (92) Освен това най-важните мерки за реструктуриране, както и изпълнението на компенсаторни мерки ще се осъществят през първата половина от периода на реструктуриране. Някои по-маловажни мерки за реструктуриране обаче, както и част от съобщената капиталова инжекция следва да бъдат извършени през 2014 г. и 2015 г. Малтийските органи показаха, че стратегията в ПП е планирана за период от пет години след внимателна преценка на най-краткото необходимо време за възстановяване на дългосрочната жизнеспособност на дружеството, като се имат предвид възможните оперативни условия в бъдеще.
- (93) Комисията отбелязва, че съобщеният петгодишен период на реструктуриране се изисква по-специално поради преместването на Air Malta. Наистина Air Malta първо трябваше да приложи своите схеми за доброволно съкращаване и ранно пенсиониране (след преговори с професионалните съюзи) през първата половина на периода на реструктуриране. След това намаленият персонал на дружеството ще може да се премести в новата главна административна сграда. Следователно продажбата на земя, която е основният елемент от собствения принос, може да се осъществи едва през втората част на периода на реструктуриране (финансовите 2012—2014 г.). Освен това малтийските органи възнамеряват да предоставят помощта едва през втората половина на периода на реструктуриране (вж. параграф 43), поради бюджетни ограничения. Наред с това Комисията отбелязва, че в настоящата икономическа обстановка трябва да се постигне стабилизиране на ефективността на работата и на услугите, особено в сектора на въздушния транспорт, за да се гарантира *дългосрочна* жизнеспособност като стабилна основа за бъдещия растеж, а не само краткосрочно финансово оздравяване. Поради своята същност това отнема няколко години. Комисията отбелязва, че в предишни случаи е приеман период на реструктуриране от пет или повече години<sup>(1)</sup>. Следователно, като се вземе предвид всичко, Комисията счита, че относително дългият период на реструктуриране (месец ноември 2010—2015 г.) е приемлив.
- (94) С цел постигане на финансово оздравяване на Air Malta ПП предвижда значителни намаления на разходите, по-специално чрез намаляване на капацитета и персонала, както и чрез по-добро управление на разходите. Очаква се общият размер на годишните подобрения на доходността, дължащи се на инициативи по отношение на разходите, да достигне [42—52] млн. EUR до края на периода на реструктуриране, което отговаря на намаление на общите разходи с [9—11] % между

финансовата 2010 г. и финансовата 2016 г. или понижение на общите оперативни разходи на пътник с [8—10] % между финансовата 2010 г. и финансовата 2016 г.

- (95) ПП показва, че именно понижаването на капацитета чрез намаляване на флотилия от 12 на 10 въздухоплавателни средства и чрез съответното намаляване на предлагания капацитет от ASK води до значително намаляване на разходите.
- (96) Социалните разходи по реструктурирането са свързани с нормативните задължения на дружеството към работниците, които ще бъдат съкратени. Авиокомпанията вече е приключила преговорите с три от нейните професионални съюзи, обхващащи 85 % от работната ръка. Преговорите с останалия професионален съюз (ALPA) са на финалния етап. Комисията отбелязва, че авиокомпанията е преизпълнила своята цел от 500 доброволни заявления за схемите за ранно пенсиониране и за доброволно съкращаване. Повече от 40 % от планирания общ брой на персонала за съкращаване вече е напуснал дружеството.
- (97) Планираното намаление на разходите чрез управление на договорите в размер на [7—9] млн. EUR икономии на разходи изглежда постижимо, тъй като повече от [4—5] млн. EUR годишно вече са осигурени чрез преговори, които вече са приключили, а, според малтийските органи, преговорите с Международното летище на Малта (по-голямата част от което е собственост на частни акционери), на което се дължи най-голямата част от икономии на разходи [...], са приключени на 90 %.
- (98) Що се отнася до страничните приходи, малтийските органи показаха, че приетите стойности ([3—5] % от общите приходи или [3—5] % от приходите от пътници през финансовата 2016 г.) са значително по-ниски от процентите, които други превозвачи постигат, включително LLC и мрежови превозвачи. Освен това Air Malta успешно започна да осъществява някои от своите инициативи за странични приходи, резултатите от които съответстват, ако не и надвишават, заложените в ПП предвиждания.

#### Анализ на сценариите

- (99) Тези резултати се основават на реалистични допускания. Комисията отбелязва като положително, че след решението за откриване всички допускания в ПП са били преразгледани и редица основни допускания са били променени. По-подробно:

- а) БВП и пазарните прогнози са преразгледани, за да се отрази влошаващата се икономическа ситуация в Европа. Годишният процент на растеж от 5,9 % за малтийския въздушнотранспортен пазар е намален на 4 % годишно за периода до 2016 г. с оглед на преразгледаните от МВФ и Евростат прогнози за растеж на БВП;

<sup>(1)</sup> Вж. решения на Комисията по дела *Austrian Airlines* (С 6/09), ОВ L 59, 9.3.2010 г., стр. 1, параграф 296 (6-годишен период на реструктуриране) и *Royal Mail Group* (SA.31479), С(2012) 1834 окончателен, параграф 217 (5-годишен период на реструктуриране).

- б) що се отнася до предполагаемите доходи, малтийските органи показаха, че приетият среден растеж от по-малко от 2 % на доходите отговаря на прогнозата за няколко мрежови превозвача в Европа (напр. Lufthansa 1,3 % през 2012 г., Air France-KLM 1,0 % през 2012 г., IAG 2,9 % през 2012 г.) и е по-ниска от преките конкуренти LCC — easyJet (3,4 % през 2012 г.) и Ryanair (5 % през 2012 г.);
- в) по отношение на допусканията за инфлация Air Malta преразгледа своите допускания и ги коригира във връзка с инфлацията, като включи към фиксирания компонент на лизингите на въздухоплавателни средства годишно нарастване на разходите от 1,2 %. Преразглеждането на инфлационния компонент в наемните споразумения води до свързано с инфлацията коригиране на 60 % от оперативната разходна база на авиокомпанията (разходи за персонал, гориво и наемни споразумения). От консервативна гледна точка не са правени инфлационни допускания за приходите, така че да се вземе предвид евентуално увеличение на покупателната способност в дългосрочен план. Освен това в ПП са включени увеличения на заплатите, а заплатите са второто по големина разходно перо за Air Malta;
- г) разходите за гориво, които са най-голямото разходно перо за авиокомпанията, са представени в реално изражение. Прогнозата за цената на горивото е преразгледана, за да отрази в по-голяма степен последните дългосрочни прогнози за цените на петрола.
- (100) Освен това малтийските органи представиха анализ на сценарии, включително — освен горепосочените най-реалистични допускания (базов сценарий) — най-добър и най-лош сценарий с изменени допускания за няколко основни фактора, като очаквани намаления на разходите чрез преговаряне на договори, намаляване на персонала, брой на пътниците, приходи от пътник, цена на горивото и обменни курсове.
- (101) Преразглеждането и промяната на редица ключови допускания, посочено в параграф 99, доведе до преразгледани финансови прогнози за базовия сценарий, резултатът от което беше коригиране на оперативната печалба за финансовата 2015 г. от [11—13] млн. EUR на [9—11] млн. EUR и на оперативната печалба за 2016 г. от [13—15] млн. EUR на [9—11] млн. EUR. Заедно с представените разяснения, променените допускания и преразгледаните прогнози дават по-реалистична и стабилна представа за бъдещото развитие на Air Malta.
- (102) Целта на Air Malta е да постигне възвръщаемост на собствения капитал от [4—6] % и [4—6] % и възвръщаемост на инвестиция капитал от [4—6] % и [4—6] % съответно през финансовата 2015 г. и финансовата 2016 г. Тези стойности на доходността отговарят на сведенията за други големи европейски превозвачи през последните години.
- (103) Някои големи европейски въздушни превозвачи като British Airways, Iberia или easyJet целят много по-висока ROCE (12 % <sup>(1)</sup>) през следващите години. Комисията обаче счита, че Air Malta, която е малък превозвач с флотилия от само 10 въздухоплавателно средства, който няма големи възможности да се възползва от синергии и който допълнително възнамерява да изпълнява специфични нужди вследствие на периферното географско положение на Малта, не може да се сравнява с големите национални превозвачи или големите LCC. Предвид спецификата на настоящия случай ROCE в размер на [4—6] % изглежда достатъчно висока, за да може Air Malta самостоятелно да се конкурира на пазара.
- (104) Освен това Air Malta до момента е постигнала напредък в реструктурирането, което е белег за ефективността на вече предприетите мерки за реструктуриране. Данните за 2011 г. показват увеличение на приходите с 1,6 % в сравнение с 2010 г. (въпреки намаляването на капацитета с 8 %), което е с 2,9 % над предварително прогнозираните нива в ПП <sup>(2)</sup>. Финансовите резултатите на Air Malta за годината до месец декември 2011 г. са се подобрили с 13 млн. EUR спрямо предходната година и са с приблизително 1 милион EUR по-добри, отколкото прогнозираните резултати в ПП. Други основни показатели за същия период показват, че коефициентът на натоварване на местата се е повишил с [3—5] %, пътниците са се увеличили с [1—3] % и средните цени на билетите са се повишили с [0—2] %, а разходите на наличен седалко-километър (CASK) са с [0—2] % по-ниски.
- (105) На този фон Комисията счита, че преразгледаният ПП ще даде възможност на Air Malta да възстанови своята дългосрочна жизнеспособност в рамките на разумен период от време.
- 6.2.3 Избягване на неоснователно нарушаване на конкуренцията (колпенсаторни мерки)
- (106) Второ, в съответствие с точка 38 от Насоките относно ОиП, трябва да бъдат взети компенсаторни мерки, за да се гарантира намаляването на неблагоприятните въздействия върху условията на търговия във възможно най-голяма степен. Тези мерки могат да включват продажба на активи, намаления на капацитета или пазарното присъствие и намаление на входните бариери на въпросните пазари (точка 39 от Насоките относно ОиП).
- (107) В това отношение закриването на реализиращите загуби дейности, което при всички случаи би било необходимо за възстановяването на дългосрочната жизнеспособност, няма да се счита за намаляване на капацитета или присъствието на пазара за целите на оценката на компенсаторните мерки (точка 40 от Насоките относно ОиП).

<sup>(1)</sup> Вж. мнението на IAG от 2 март 2012 г.

<sup>(2)</sup> Съгласно ПП през декември 2011 г. са очаквани приходи в размер на 169,939 млн. EUR, а действителните цифри показват приходи от 174,896 млн. EUR (което е с 2,9 % повече).



(108) Air Malta предлага следните компенсаторни мерки:

- намаляване на абсолютния капацитет за пътнически превоз,
- предаване на печеливши и потенциално печеливши въздушни маршрути,
- предаване на слотове за приземяване на координирани европейски летища,
- намаляване на товарните полети,
- продажба на дъщерни предприятия.

*Намаляване на абсолютния капацитет за пътнически превоз*

(109) Първата компенсаторна мярка, предложена от Air Malta, е намаляване на капацитета за пътнически превоз. Общото намаление на капацитета е в размер на 19,7 % (между лятото на 2009 г. и лятото на 2012 г.) или 20,9 % (между финансовата 2010 г. и финансовата 2013 г.). Общото намаляване на капацитета не може да се приеме по точка 40 от Насоките относно ОиП, тъй като то включва също така намаляване и оттегляне на непечеливши въздушни маршрути.

*Предаване на печеливши и потенциално печеливши въздушни маршрути*

(110) Въз основа на представената в официалната процедура по разследване информация Комисията може да определи 14 печеливши въздушни маршрута<sup>(1)</sup>, чиито капацитет да бъде намален или които да бъдат прекратени, както и броя на чартърните полети, които могат да бъдат приети като компенсаторни мерки.

(111) Доходността на редовните полети се определя въз основа на т.нар. „брутна печалба“, която се изчислява по следния начин: приходи минус VDOC (променливи преки оперативни разходи) минус FDOC (фиксираны преки оперативни разходи). Въздушните маршрути са печеливши, ако брутната им печалба е равна или по-голяма от 0. При т. нар. „нетна печалба“ се вземат предвид също така режийните разходи. Комисията счита, че брутната печалба изглежда подходящата стойност, тъй като при нея се вземат предвид всички разходи, които са пряко свързани с въпросния въздушен маршрут. Използването на „нетната печалба“ би било твърде строго, тъй като режийните разходи нямат линейна връзка с големината и капацитета на флотилията и не могат да бъдат понижени под определено равнище, предвид факта, че някои дейности и функции са необходими за нормалното функциониране на авиокомпанията, независимо от нейната големина.

(112) Комисията не взема предвид т.нар. въздушни маршрути „на ръба“, т.е. въздушни маршрути, които понастоящем не са печеливши, имат брутна печалба между 0 % и -10 %, но имат потенциал да са печеливши в бъдеще при правилно управление и търговско внимание и инвестиции, тъй като в точка 40 от Насоките относно ОиП се споменават „дейности, носещи загуби“, в момента на съобщаване на ПП.

(113) Що се отнася до доходността на чартърните полети, малтийските органи потвърдиха, че всички чартърни услуги са печеливши. Общата доходност на чартърните полети за финансовата 2010 г. е [5—8] % (брутна печалба).

(114) Комисията взема предвид данните за промените между финансовата 2010 г. и финансовата 2013 г., а не между лятото на 2009 г. и лятото на 2012 г., тъй като края на финансовата 2010 г. (т.е. март 2010 г.) представлява по-подходяща начална точка, отколкото лятото на 2009 г., т.е. шест месеца по-рано, тъй като периодът на реструктуриране започва през есента на 2010 г. Комисията отбелязва, че малтийските органи са потвърдили, че трасовата мрежата следва да бъде постоянна, считано от финансовата 2013 г. нататък, за да може тази промяна на капацитета да важи за целия период на реструктуриране.

(115) Въз основа на общия капацитет през финансовата 2010 г. в размер на 4 145 522 ASK, намаленията на капацитета, свързани както с печеливши редовни въздушни маршрути, така и с чартърни въздушни маршрути, възлизат на [...] ASK, което е придружено от очаквано увеличение на капацитета от [...] ASK. Следователно общото намаление на капацитета за пътнически превоз, което се приема като компенсаторна мярка (намалението на капацитета, свързано с печеливши въздушни маршрути, минус увеличението на капацитета), между финансовата 2010 г. и края на периода на реструктуриране е в размер на 5 % от капацитета за 2010 г.

*Предаване на слотове за приземяване на координирани европейски летища*

(116) В резултат на промяната в мрежата на Air Malta, намалението на честотите на извършване на полети и премахването на определени въздушни маршрути, [...] двойки слотове за приземяване<sup>(2)</sup> ще бъдат предадени на европейски координирани летища от ниво 3<sup>(3)</sup>. Комисията отбелязва, че предаването на тези слотове за приземяване ще даде възможност на други конкурентни авиокомпани да увеличат своя капацитет на тези координирани летища (независимо от конкретния въздушен маршрут, който е бил преустановен) и, следователно, представлява намаление на входните бариери за пазара. По тази причина тази мярка може да бъде приета като компенсаторна мярка.

<sup>(2)</sup> [...].

<sup>(3)</sup> Вж. член 2, буква ж) от Регламент (ЕИО) № 95/93, както и определението на „летища от ниво 3“ по точка 5 от Световните насоки за слотове от Международната асоциация за въздушен транспорт ([www.iata.org/wsg](http://www.iata.org/wsg)).

<sup>(1)</sup> [...].

*Намаляване на товарните полети*

- (117) В официалната процедура по разследване малтийските органи са предложили — като допълнителна компенсаторна мярка — намаляване на капацитета с 20 % при товарните полети. В съответствие с малтийските органи всички въпросни товарни полети са били печеливши. Air Malta притежава значителен пазарен дял от местния пазар на товарни превози (с пазарен дял от 28 % за полети от и за Малта). Следователно Комисията ще вземе предвид това намаление като компенсаторна мярка.

*Продажба на дъщерни предприятия*

- (118) Освен намаляването на капацитета Air Malta предлага като компенсаторна мярка да продаде активи, които не реализират загуби. Това включва нейните дъщерни предприятия Shield Insurance Company Ltd („Shield Insurance“) и Osprey Insurance Brokers Company Ltd („Osprey Insurance Brokers“). Shield Insurance е каптивна застрахователна компания, която осъществява своята дейност в Guernsey и е създадена най-вече, за да застрахова периферните авиационни застрахователни полици на Air Malta. Тя обаче има достъп до международния застрахователен пазар и е лицензирана да извършва застрахователна дейност от различни класове, както по отношение на групата на Air Malta, така и за трети страни. Osprey Insurance Brokers е застрахователен брокер, който е специализиран в обслужването на клиенти от среден до голям икономически мащаб, като предлага всички класове застраховки, включително авиационни.
- (119) В съответствие с точка 40 от Насоките относно ОиП компенсаторните мерки трябва да се прилагат по-специално на пазарите, където предприятието ще има значително пазарно присъствие след реструктурирането.
- (120) Пазарът, на който Air Malta има и ще има значително пазарно присъствие, е малтийският въздушнотранспортен пазар (както пътнически, така и товарен). Това не важи за застрахователния сектор. Застрахователните дейности са странични дейности, които не са тясно свързани с въздушния транспорт. Всъщност, след продажбата на Shield Insurance и Osprey Insurance Brokers, групата на Air Malta повече няма да осъществява дейност на застрахователния пазар. Следователно нито продажбата на Shield Insurance, нито на Osprey Insurance Brokers може да се счита за компенсаторна мярка.

*Уместност на предложените компенсаторни мерки*

- (121) Когато преценява дали компенсаторните мерки са подходящи, Комисията ще взема предвид пазарната структура и условията на конкуренция, за да е сигурна, че каквато и да било подобна мярка не води до нарушаване на структурата на пазара (точка 39 от Насоките относно ОиП).

(122) Компенсаторните мерки трябва да са пропорционални на нарушаващото въздействие на помощта, и по-специално на размера и относителното значение на предприятието на неговия(ите) пазар(и). Степента на намаляване трябва да бъде установявана в рамките на конкретния случай (точка 40 от Насоките относно ОиП).

(123) Air Malta е много малък участник на европейския авиационен пазар, като представлява само 0,25 % от целия производствен капацитет и продукцията на европейския авиационен отрасъл (от гледна точка на пътници). Макар че Air Malta все още заема водеща позиция на малтийския авиационен пазар, авиокомпаниите, които биха могли да се възползват от напускането на пазара от страна на Air Malta, преди всичко са големи LCC като Ryanair и easyJet, които вече притежават значителен пазарен дял на европейския авиационен пазар.

(124) Комисията отбелязва, че за малък превозвач като Air Malta всяко допълнително намаляване на големината на флотилията ще окаже отрицателно въздействие върху жизнеспособността на авиокомпанията, без да предоставя никакви осезаеми пазарни възможности на конкурентите. Флотилията на Air Malta може да е твърде малка, за да се постигнат синергии и успешно да има разнообразна флотилия, за да може да привлича по-голям пазар и да достигне до потенциалните пазари. За Air Malta е много трудно да разнообрази бордовите продукти (различните класи за резервация на полетите) и конфигурациите на местата в своите въздухоплавателни средства, за да увеличи до максимум печалбите. Освен това малкият размер поставя Air Malta в неизгодно положение при финансирането на въздухоплавателни средства, обслужването на договори и други въпроси, при които икономията от мащаба осигуряват осезаеми финансови и конкурентни ползи. Всяко по-нататъшно намаление на капацитета би могло да окаже кумулативно отрицателно въздействие върху способността на авиокомпанията да се конкурира с по-големи конкуренти.

(125) Освен това Малта е район, който е допустим за подпомагане по член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС. Според точка 56 от Насоките относно ОиП условията за разрешаване на помощ може да бъдат по-малко строги по отношение на прилагането на компенсаторни мерки.

(126) Освен това при оценяването на уместността на предложените компенсаторни мерки Комисията трябва да вземе предвид особеностите на настоящия случай. Периферното географско положение на Малта, която е остров, води до проблеми, свързани с достъпа до останалата част от Европейския съюз. Комисията признава, че малтийските острови са изолирани в географско отношение и, следователно, трансграничните връзки с континентална Европа и други части на света са ограничени до морски и въздушен транспорт. Подходящите въздушни връзки са съществено важни за икономиката

на Малта, предвид високата ѝ степен на икономическа отвореност<sup>(1)</sup> (което обуславя необходимостта от надеждни транспортни връзки за пътуващите по работа) и важността на туристическия отрасъл<sup>(2)</sup>. Те са жизненоважни така също за икономическото и социално сближаване на Малта както вътрешно, така и с останалата част на ЕС, като осигуряват ежедневен превоз на поща и товари, включително бързо развалящи се стоки между островите и континентална Европа, както и превоз на пътници по медицински причини на носилки и в инкубатори (ако изискваните специални медицински грижи не се предлагат в Малта).

- (127) Също така в своето решение от 7 март 2007 г. относно *Surgis Airways*<sup>(3)</sup>, при преценката на уместността на компенсаторните мерки, Комисията счете по отношение на Кипър, че

*„териториални и, следователно, постоянни характеристики, които оказват влияние върху социално-икономическото му развитие. Това, че Кипър се явява в южната периферия води до преки проблеми по отношение на достъпността до останалата част на Европейския съюз и в резултат на това държавата е в голяма степен зависима от въздушния и морския транспорт, но особено много от въздушния транспорт. Това е важно, тъй като в случая на Кипър, въздушното пътуване е единственото жизнеспособно средство за превоз на бизнес пътници.“*

- (128) Комисията отбелязва, че положението на Малта е сравнимо с това на Кипър по отношение на периферния характер, достъпността и зависимостта от въздушния транспорт.
- (129) Комисията отбелязва, че, тъй като Air Malta е много малък участник на европейския авиационен пазар и съобщената помощ няма да даде възможност на Air Malta да води агресивна политика на експанзия или да увеличи своя размер, нарушаващото въздействие на съобщената мярка е ограничено.

(1) Малтийската икономика се характеризира с висока степен на отвореност, като износът и вносите представляват съответно 77 % и 73 % от БВП през 2009 г. 58 % от износната търговия е осъществена чрез въздушен транспорт. По отношение на вноса, макар че по-голямата част от вносната търговия се осъществява чрез морски транспорт, въздушният транспорт също заема значителен дял от 30 %.

(2) Малта е силно зависима от туризма, който, от своя страна, зависи от въздушния транспорт. Туристическият сектор от дълго време е основен стълб на малтийската икономика и е основната дейност в сферата на услугите както от гледна точка на създаване на работни места, така и валутни приходи. Туризмът представлява приблизително 25 % от БВП на Малта. През 2009 г. Малта привлече около 1,2 милиона туриста, които изхарчиха 638 млн. EUR. Според изданието от 2010 г. на европейските статистически данни съотношението на приходите от международен туризъм към БВП е най-високо в Малта (11,4 %). Малта силно зависи също така от сектора HORECA (хотели, ресторанти и кетъринг). В съответствие с проучването на работната сила в ЕС в сектора на HORECA, който е пряко свързан с туризма, работят цели 8,6 % от заетото население — най-висок процент сред всички държави от ЕС-27 — в сравнение с 4,3 % за ЕС-27. Важността на туризма за Малта е отразена така също във факта, че интензитетът на туризма беше 19,4 % (ношулки на посетители на глава от населението), докато средната стойност за ЕС-27 беше 4,6 %. Около 98 % от пътниците с цел туризъм са разчитали на въздушен транспорт, а не на морски.

(3) Решение на Комисията C(2007) 300 от 7 март 2007 г. (ОВ L 49, 22.2.2008 г., стр. 25), параграф 132.

- (130) Комисията счита, че намаляването на капацитета с 5 % (за печеливши дейности) при пътническия превоз (което е свързано с намаляване с 2 въздухоплавателни средства на флотилията от 12 въздухоплавателни средства) може да пръв поглед да изглежда малко. Като се има предвид обаче малкият размер на Air Malta в сравнение с производствения капацитет и продукцията на европейския авиационен отрасъл (от гледна точка на пътници) и малкият размер на флотилията на Air Malta, Комисията счита, че това намаляване на капацитета не е незначително. Освен това Комисията отбелязва, че общото намаляване на капацитета ще доведе до намаление на пазарния дял на Air Malta на малтийския въздушнотранспортен пазар от 51 % през 2010 г. на очаквани по-малко от 40 % през 2016 г.<sup>(4)</sup>

- (131) С оглед на горното и като се вземе така също факта, че Air Malta ще предаде важен брой слотове на координирани летища, което непосредствено ще предостави нови възможности за дейност на нейните конкуренти, важното намаляване на капацитета с 20 % в сегмента на товарните полети (което ще засегне значителния пазарен дял на местния пазар на товарни превози, които Air Malta притежава), особеното положение на Малта по отношение на периферното разположение, достъпността и зависимостта от въздушния транспорт, Комисията заключава, че предложените компенсаторни мерки са подходящи за свеждане до минимум на нарушаващото въздействие на помощта и че са пропорционални на това въздействие и на големината и значимостта на Air Malta.

#### 6.2.4 Ограничена до минимум помощ (собствен принос)

- (132) Трето, в съответствие с точка 43 от Насоките относно ОиП, за да бъде ограничен размерът на помощта до минимума на необходимите разходи за реструктуриране, от получателя на помощта се очаква да направи значителен принос към плана за реструктуриране от своите собствени ресурси. Това може да включва продажбата на активи, които не са съществено важни за оцеляването на предприятието, или външно финансиране при пазарни условия.

- (133) По отношение на големи предприятия Комисията обикновено счита за подходящ принос от най-малко 50 % от разходите за реструктуриране. При изключителни обстоятелства обаче и в случаи на особено големи трудности Комисията може да приеме по-малък принос (точка 44 от Насоките относно ОиП).

- (134) Собственият принос трябва да бъде действителен, т.е. наличен, без да включва очаквани бъдещи печалби като парични потоци (точка 43 от Насоките относно ОиП). Собственият принос не трябва да включва в себе си каквато и да било допълнителна държавна помощ.

(4) Комисията отбелязва, че в предходни решения за реструктуриране не е правила разграничение между печеливши и непечеливши дейности при преценката дали намаляването на капацитета е подходящо като компенсаторна мярка.

(135) Както е описано по-горе в раздел 2.4, предложеният собствен принос на Air Malta се състои от продажбата на земя, продажбата на дъщерни предприятия, продажбата на двигатели и банков заем.

*Продажба на земя*

(136) Най-важната част от собствения принос на дружеството (66,2 млн. EUR) ще бъде получена от продажбата на земя, намираща се в периметъра на Международното летище на Малта, на малтийската държава. Предварителният договор за продажба е подписан на 7 декември 2011 г.

(137) Продажбата няма да бъде осъществена чрез открит, прозрачен и недискриминационен търг. В съответствие обаче с неговата обща политика и националните нормативни изисквания всички придобивания на имоти от малтийското правителство трябва да се извършват при справедлива и открита пазарна стойност, отразяваща цената, която би била платена от частен инвеститор при сделка между несвързани лица.

(138) Air Malta е обяснила, че, с оглед на нейното реструктуриране, част от имотите ѝ са станали излишни, като главния ѝ офис, който ще бъде твърде голям за намерените ѝ трудови ресурси. С преместването в ново помещение дружеството желае също така да даде тласък на своето културно преобразяване в модерна и динамична авиокомпания.

(139) Правителството на Малта е изразило своя стратегически интерес да придобие имотите на Air Malta, които се намират в периметъра на Международното летище на Малта, тъй като въпросните поземлени имоти представляват ограничен ресурс. Малтийските органи обясниха своята дългосрочна стратегия за развитието на авиационната дейност в Малта, включително създаването на товарен център като част от разширения авиационен парк, който включва също така ремонт на въздухоплавателни средства и други свързани съоръжения.

(140) Комисията признава, че чрез продажбата на земя малтийските органи осъществяват своята стратегия за развитие на авиационния отрасъл в Малта, за да се повиши заетостта в този сектор. Следователно Комисията счита, че основната цел на продажбата на земя не е вливането на свежи пари в Air Malta, а по-скоро проследяване на осъществима политическа цел.

(141) Стойността на земята е определена въз основа на независим доклад за оценка от 25 ноември 2011 г. от [...] — независим оценител, назначен от правителството за тази цел. [...] е уважавана фирма за недвижими имоти с дългосрочен международен и национален опит. Комисията анализира оценката и я е определила за добре обоснована. Оценката не дава повод за безпокойство, тъй като не са установени явни грешки, използвани са приети методики — приложените стандарти за оценка са определени от Международния

съвет по стандарти за оценяване — и оценката е основана на достоверни допускания. Следователно Комисията счита, че резултатът от посочения доклад за оценка в подходяща степен отразява реалистичната пазарна цена на земята.

(142) С оглед на горното Комисията приема постъпленията от продажбата на земя за собствен принос.

*Продажба на дъщерни предприятия*

(143) Според малтийските органи от продажбата на дъщерните предприятия [...] следва да бъдат получени най-малко [10—12] млн. EUR.

(144) Стойността на дъщерните предприятия е основана на примерните стойности, установени от [...] в документ „Преглед на евентуална продажба на активи“ („Review of potential disposal of assets“) от 24 юни 2011 г.

(145) Малтийските органи потвърдиха, че всички продажби и сделки ще бъдат извършени по открит, конкурентен, прозрачен и недискриминационен начин. Процесът на продажба се управлява от независим консултант. Процесът на продажба чрез открит търг е стартиран с публикуването на Покана за представяне на предложения и създаването на електронно информационно пространство. След предварителния подбор на участниците в търга, информационното пространство е на разположение на избраните участници в търга за целите на финансовия и правен анализ. Подбраните участници в търга се приканват да представят окончателна оферта. Печелившият участник се избира и одобрява от Съвета на директорите на Air Malta с цел да се увеличи до максимум стойността на активите. Най-важните стъпки се съобщават на участника, който не е избран, за да се гарантира прозрачността и недискриминационния характер на процедурата. Вече са стартирани две процедури на продажба в съответствие с горепосочената процедура: продажбата на Selmun Palace и на Holiday Malta.

(146) Комисията отбелязва, че първите оферти за едно от дъщерните предприятия — Holiday Malta, са значително [...] от ориентировъчната стойност. Скорошната оценка обаче на Selmun Palace от месец декември 2011 г. — [...] — подкрепя стойност в диапазона между [...] млн. EUR и [...] млн. EUR.

(147) Макар че Air Malta представи консервативен подход — допусканията в ПП включват 15 % корекция за риск (постъпления от продажби в размер на [10—12] млн. EUR вместо [12—14] млн. EUR) — Комисията счита, че представената информация относно оценката на дъщерните предприятия не е достатъчна. Докладите за оценка са с относително ниско качество и не дават възможност на Комисията категорично да определи действителната стойност на дъщерните предприятия.



(148) На тази база Комисията не може да определи количествено точната сума на постъпленията от продажбата на дъщерни предприятия. Комисията обаче отбелязва, че, въз основа на наличната информация, дъщерните предприятия действително имат определена стойност. Следователно всички приходи от продажбата на дъщерни предприятия ще увеличат собствения принос.

#### *Продажба на двигатели*

(149) Постъпленията от продажбата на два резервни двигателя на [...] — международно частно дружество за финансиране и лизинг на резервни двигатели — следва да бъдат включени в собствения принос на дружеството към неговите разходи за реструктуриране. Продажбата на резервния двигател със сериен номер ESN [...] е осъществена на 28 октомври 2010 г. и реализира [10—12] милиона USD. Продажбата на резервния двигател със сериен номер ESN [...] е осъществена на 17 декември 2010 г. и реализира [9—11] милиона USD. Общите постъпления от продажбата на двигатели възлизат на [19—23] милиона USD (около [15—17] млн. EUR). Следва обаче да се отбележи, че двигател № ... е изцяло собственост на Air Malta, а двигател № [...] е владение на Air Malta на лизинг. Авиокомпанията е имала възможност да закупи двигател № [...] за [5—7] млн. EUR, която е упражнена, като следователно двигателят е продадена на [...] и след това отново взет под наем.

(150) Air Malta е използвала нетните постъпления от продажбата на двигателите за целите на собствения принос и, следователно, е счела [5—7] млн. EUR за разход. Нетните постъпления се изчисляват като приходи от продажбата на двигатели на [...] ([10—12] милиона USD + [9—11] милиона USD = [19—23] милиона USD или [15—17] млн. EUR) минус разходите за закупуване на двигател № [...] ([5—7] млн. EUR), което означава, че собственият принос е в размер на [10—12] млн. EUR.

(151) Комисията отбелязва, че продажбите на двигатели са осъществени в рамките на периода на реструктуриране или няколко дни преди началото му. Следователно всички приходи от тези продажби могат да се считат за собствен принос. Освен това Комисията приема предложението изчисление на действителната сума на постъпленията от продажбите, а оттам и приема собствения принос от [9—12] млн. EUR.

#### *Банков заем*

(152) Заем в размер на [20—25] млн. EUR следва да бъде отпуснат от [...] в средата на 2014 г.

(153) Малтийските органи представиха писма за намерение от две банки от 24 и 29 ноември 2011 г. До момента обаче не са сключени правно обвързващи споразумения, тъй като, според малтийските органи, търговската политика

на банките не им позволява да се ангажират повече от две години преди сделката. Тъй като не са представени обвързващи споразумения, този банков заем не може да се счита за действителен и наличен собствен принос съгласно изискването на точка 43 от Насоките относно ОиП.

(154) Комисията обаче отбелязва, че Air Malta вече е сключила временен заем за финансиране през 2011 г. в размер на [25—30] млн. EUR с тригодишен срок на падежа, който е обезпечен без никакво съдействие от малтийските органи. Целта на този заем е временно финансиране на реструктурирането на Air Malta до 2014 г., когато се очаква да бъдат получени постъпленията от продажбата на земята.

(155) Заемът ще бъде предоставен от [...]. И двете банки следва да се считат за частни банки. [...]

(156) Към момента Air Malta следва да заплаща лихва в размер на [4—6] % годишно (т.е. [150—350] базисни пункта над [...] основния лихвен процент като референтен процент, който понастоящем възлиза на 2,5 %) плюс такси в размер на [1—1,5] % годишно. Заемът е обезпечен с ипотека в размер на [25—30] млн. EUR.

(157) Комисията отбелязва, че това споразумение за заем от месец декември 2011 г. показва, че Air Malta вече е успяла да получи външно финансиране при пазарни условия без помощта на малтийските органи. Това финансиране показва, че пазарът вярва в осъществимостта на предвиденото възстановяване на жизнеспособността. Следователно Комисията счита заема от [25—30] млн. EUR като част от собствения принос.

#### *Уместност на предложения собствен принос*

(158) С оглед на горното Комисията счита за подходящ и приемлив собствен принос постъпленията от продажбата на земя (66,2 млн. EUR), продажбата на двигатели ([9—12] млн. EUR) и банковия заем, сключен през месец декември 2011 г. (30 млн. EUR). Следователно общият собствен принос възлиза на 107 млн. EUR, което представлява 45 % от общите разходи за реструктуриране. Освен това Комисията отбелязва, че, ако бъдат получени очакваните постъпления от продажбата на дъщерни предприятия, тогава нивото на собствения принос ще се увеличи до [10—12] млн. EUR и общият собствен принос би възлязъл на 49,5 % от общите разходи за реструктуриране.

(159) Малта е район, който е допустим за подпомагане по член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС. Условията за разрешаване на помощ в подпомаганите райони може да не са толкова строги, що се отнася до размера на приноса

от получателя на помощта (точка 56 от Насоките относно ОиП). Освен това периферното географско положение на Малта предизвиква проблеми по отношение на достъпа до останалата част от ЕС и в резултат на това държавата е много зависима от въздушния транспорт (вж. параграф (126) по-горе), което следва да се вземе предвид.

- (160) Собствен принос малко под 50 % изглежда приемлив предвид особеностите на настоящия случай. Тъй като ПП, особено представения финансов план, показва, че размерът на помощта е такъв, че да се избегне предоставянето на Air Malta на прекомерно много пари в брой, които биха могли да се използват за агресивни, нарушаващи пазара дейности, които не са свързани с процеса на реструктуриране, както и че помощта не финансира нови инвестиции, които не са съществено важни за възстановяване на жизнеспособността на предприятието, както е посочено в точка 45 от Насоките относно ОиП, Комисията счита, че в настоящия случай собствен принос от най-малко 45 % е подходящ.

#### 6.2.5 Принцип на еднократната помощ (един път — последен път)

- (161) Накрая, помощта трябва да отговаря на условието за еднократна помощ (един път — последен път). В точка 72 от Насоките относно ОиП е предвидено, че дружество, което вече е получило помощ за оздравяване или помощ за реструктуриране през последните десет години, не може да бъде допуснато до помощ за оздравяване или реструктуриране.
- (162) През месец април 2004 г., преди присъединяването към ЕС, малтийските органи са извършили увеличение на капитала в размер на 57 млн. EUR. Въпросната сделка е осъществена в натура и включва прехвърлянето на недвижимо имущество (земя и сгради) в замяна на получаването на допълнителни акции в Air Malta. Малтийските органи не са счели тази мярка като помощ за оздравяване или реструктуриране, като са решили, че увеличението на капитала е съвместимо с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика.
- (163) Тогава Комисията е била уведомена за тази мярка в контекста на предприемаческото сътрудничество. Тъй като мярката е била предоставена преди присъединяването на Малта към ЕС, не е било нужно Малта да получи одобрение от Комисията преди увеличението на капитала през 2004 г. В съответствие с последователната практика на Комисията<sup>(1)</sup> обаче Комисията ще вземе предвид помощта за реструктуриране, отпусната преди присъединяването, за прилагането на принципа на еднократната помощ (един път — последен път) в последващите случаи на помощ за реструктуриране.

(1) Решение 2007/509/ЕО на Комисията от 20 декември 2006 г. относно държавна помощ С 3/2005 (ex N 592/04 (ex PL 51/04), която Полша планира да използва за Fabryka Samochodów Osobowych S.A. (бивша DAEWOO — FSO Motor S.A.) (ОВ L 187, 19.7.2007 г., стр. 30); Решение 2010/174/ЕО на Комисията от 10 март 2009 г. относно държавна помощ С 43/07 (ex N 64/07) и С 44/05 (ex NN 79/05, ex N 439/04), предоставена от Полша за Huta Stalowa Wola S.A. (ОВ L 81, 26.3.2010 г., стр. 1).

- (164) С цел да се определи дали в инжекцията от 2004 г. има икономическо предимство в полза на Air Malta и, следователно, тази мярка включва държавна помощ, Комисията трябва да прецени дали предприятието е получило „икономическо предимство, което не би получило при нормални пазарни условия“<sup>(2)</sup>. Комисията проучва този въпрос чрез прилагане на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика (MEIP). Според този тест, когато, при определени обстоятелства, частен инвеститор, който осъществява дейност при нормални пазарни условия в пазарна икономика със съпоставим размер на този на органите, функциониращи в публичния сектор, би могъл да изрази желание да направи въпросния принос на капитал, следователно не е обвързана държавна помощ. Следователно Комисията трябва да прецени дали частният инвеститор би сключил въпросната сделка при същите условия<sup>(3)</sup>. Становището на хипотетичния частен инвеститор е това на благоразумен инвеститор<sup>(4)</sup>, чиято цел за увеличаване до максимум на печалбата се преследва внимателно, като се преценява равнището на приемливия риск за дадената възвръщаемост.<sup>(5)</sup>

- (165) Освен това „... [С]ъпоставянето между поведението на публични и на частни инвеститори трябва да се прави по отношение на отношението, което частният инвеститор би имал към момента на въпросната сделка, като се има предвид наличната информация и предвидилите тенденции по това време.“<sup>(6)</sup>

- (166) Анализът и оценката на Комисията трябва да включват всички фактори, които са от значение за въпросната сделка и за нейния контекст. Това включва финансовото положение на предприятието — получател на помощта, на съответния пазар, докато ex-post тенденции или резултати не са от значение, освен ако са били предвидени към момента на сключване на сделката<sup>(7)</sup>.

- (167) Въпросната сделка е включвала прехвърлянето от правителството на недвижими имоти (земя и сгради) към Air Malta в замяна на получаването на допълнителни акции в Air Malta. Air Malta в продължение на дълго време е използвала тези имоти. Въпросните недвижими имоти преди това са били във владение на Air Malta съгласно договор за наем от 1979 г. за неопределен срок. През годините Air Malta е повишила стойността на имотите за своя собствена сметка и въз основа на очакването, че имотите ще бъдат прехвърлени.

(2) Съединени дела T-228/99 и T-233/99, параграф 251.

(3) Решение по съединени дела T-228/99 и T-233/99 *Westdeutsche Landesbank GZ срещу Комисията* [2003 г.] ECR II-435 и сл., параграф 245.

(4) Дело C-482/99 *Франция срещу Комисията* [2002 г.] ECR I-4397, параграф 71.

(5) Съединени дела T-228/99 и T-233/99, параграф 255.

(6) Съединени дела T-228/99 и T-233/99, параграф 246. Вж. също така дело T-16/96, *Cityflyer Express срещу Комисията*, [1998 г.] ECR II-757, параграф 76.

(7) Дело C-124/10P, *Комисията срещу EDF*, решение от 5 юни 2012 г., параграф 85.

- (168) Комисията отбелязва, че тази сделка е била обсъждана и подготвяна в продължение на няколко години. Планът за прехвърляне на земята е бил изготвен още през 90-те години на XX век. Тази сделка се споменава в документ на надзорния съвет още през 2000 г. Причината за забавянето на нейното осъществяване е приватизацията на Международното летище на Малта, която приключва едва през 2002 г.
- (169) Сделката е сключена с оглед на корпоративната стратегия и бизнес плана за периода 2004—2007 г. (ноември 2003 г.) и 3-годишната финансова прогноза. Предвид положителните изгледи за пазарната среда като очакван пазарен растеж за малтийския въздушнотранспортен пазар, увеличаващи се капацитет от места и печалби в европейския авиационен сектор, както и насърчителните резултати, според бизнес плана се очаквало значително увеличение на пътниците и доходите през следващите години и постигане на доходност до финансовата 2007 г.
- (170) Тези прогнози са отразявали общото мнение в авиационния отрасъл към посочения момент, според което се е предвиждал сериозен растеж във въздушнотранспортния сектор. Освен това положителните резултати са били базирани да допълнителни очаквани възможности за растеж вследствие на присъединяването на Малта към ЕС. Наред с подобряването на капиталовата структура с бизнес плана се предлагат редица разумни инициативи като въвеждането на стандартизирана и модерна флотилия с ефективно използване на горивата от Airbus A319/A320, както и рационализиране на поддръжката. Комисията отбелязва, че през 2004 г. LCC не са били считани като заплаха за Air Malta на основния ѝ пазар, тъй като дължината на въздушните маршрути от/за Малта била считана за твърде дълга, за да може да сработи стопанският модел на LCC. Макар от ex post гледна точка да се оказва, че очакванията са били твърде оптимистични и пазарните предизвикателства са подценени, предвид наличната през 2004 г. информация и общото становище в авиационния отрасъл, Комисията счита прогнозите в бизнес плана и 3-годишната финансова прогноза за убедителни към дадения момент.
- (171) Поради факта, че малтийското правителство, като основен акционер в Air Malta, е внесло само минимален акционерен капитал при основаването на дружеството през 1974 г., преди месец април 2004 г. Air Malta в значителна степен е била недостатъчно капитализирана в сравнение с други национални превозвачи и е имало нужда от капиталова структура, която да отговаря на дейността му. Целта на извършеното в натура — чрез прехвърляне на земя — увеличение на капитала е била да се гарантира балансирана финансова структура на дружеството, за да може то да се обвърже със стратегия за растеж и да се даде възможност за допълнително увеличение на собствения капитал чрез подобрена организация за управление на оборотния капитал.
- (172) Сделката е основана на пазарна стойност с консултация от PriceWaterhouseCoopers, откъдето е заявено, че „стойността на активите, които се прехвърлят на дружеството, отговаря най-малко на номиналната стойност на акциите и премиите по тях, които дружеството е емитирало на правителството на Малта“.
- (173) Освен това Комисията отбелязва, че Air Malta през април 2004 г. не е било предприятие в затруднено положение. Въпреки че Air Malta е реализирало загуби, включително чрез дъщерното предприятие на Air Malta — Azzura Air след 11 септември, по това време Air Malta е имала значителни финансови резерви. Въз основа на данните от 31 юли 2003 г. общата сума на собствения капитал на Air Malta е 45,7 млн. EUR (емитиран акционерен капитал 11,7 млн. EUR плюс положително салдо на отчета за приходите и разходите). Според отчета на ръководството за седеммесечния период, приключил на 29 февруари 2004 г., загубата за този период е била 15,5 млн. EUR, а за цялата финансова година е очаквана загуба от 19,2 млн. EUR. При приключването на задължителните финансови отчети през юли 2004 г. са били признати допълнителни загуби, които са били изчислени в началото на 2005 г. През април 2004 г. обаче за тези загуби не би могло да се знае, нито те да се очакват.
- (174) Освен това Air Malta успява да получи допълнителни средства от три частни банки без каквото и да било съдействие от правителството.
- (175) Накрая, малцинствените частни акционери са участвали в увеличението на капитала пропорционално на своите дялови участия (по-малко от 5 % от общия капитал).
- (176) Въз основа на горното Комисията не разполага с категорични доказателства, че операцията от април 2004 г. не е сключена в съответствие с принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика, тъй като изглежда съвсем основателно да се допусне, че при сходни обстоятелства един частен инвеститор би постъпил по същия начин като малтийското правителство. Следователно операцията от 2004 г. не представлява държавна помощ за Air Malta.
- (177) Освен това малтийските органи са потвърдили, че Air Malta не е получавала каквато и да било помощ за оздравяване или реструктуриране през последните десет години. Следователно Комисията счита, че принципът на еднократната помощ „един път — последен път“ е спазен.

### 6.3 Заключение

- (178) С оглед на горното Комисията счита, че предвидената помощ в размер на 130 млн. EUR и ПП са съвместими с условията, изисквани съгласно Насоките относно ОиП. Следователно Комисията счита, че помощта е съвместима с вътрешния пазар.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

*Член 1*

Съобщената от малтийските органи помощ за реструктуриране, състояща се в отпускането на 130 млн. EUR на Air Malta под формата на собствен капитал, включително замяна на дълг срещу собствен капитал в одобрения заем за оздравяване на стойност 52 млн. EUR, представлява държавна помощ по смисъла на член 107 г. параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Тази държавна помощ е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

*Член 2*

Адресат на настоящото решение е Република Малта.

Съставено в Брюксел на 27 юни 2012 година.

*За Комисията*  
Joaquín ALMUNIA  
*Заместник-председател*

---