

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 27. juni 2012

om maltas planlagte statsstøtte SA.33015 (2012/C) til Air Malta plc.

(meddelt under nummer C(2012) 4198)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2012/661/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

yderligere spørgsmål ved brev af 19. marts 2012, som Malta besvarede ved brev af 19. april 2012.

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (herefter benævnt TEUF), særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

(3) Kommissionens beslutning om indledning af proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 21. februar 2012. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte eventuelle bemærkninger.

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

(4) Kommissionen modtog bemærkninger fra seks interesserede parter. Disse bemærkninger blev videresendt til Malta med anmodning om kommentarer, som Malta fremsendte ved brev af 27. april 2012.

under henvisning til den beslutning, hvorved Kommissionen indledte proceduren efter TEUF's artikel 108, stk. 2, med hensyn til støttesag nr. SA.33015 ⁽¹⁾,

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN OG OMSTRUKTURERINGS-PLANEN

2.1 Omstruktureringsstøtte

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte eventuelle bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler og under hensyntagen til deres bemærkninger, og

(5) Malta anmeldte en omstruktureringsstøtte til Air Malta på 130 mio. EUR i form af egenkapital, herunder et gældfor-aktier-bytte af det godkendte redningslån på 52 mio. EUR med udgangspunkt i nedenfor beskrevne omstruktureringsplan, der startede i november 2010 (efter godkendelse af redningslånet), og som omfatter en omstruktureringsperiode på 5 år fra efteråret 2010 til efteråret 2015.

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 16. maj 2011 underrettede Malta Kommissionen om omstruktureringsstøtten til Air Malta plc efter et redningslån på 52 mio. EUR, der blev godkendt af Kommissionen ved afgørelse af 15. november 2010 (N 504/2010, herefter "afgørelse om redningsstøtte"). Kommissionen anmodede om yderligere oplysninger ved breve af 5. juli og 1. september 2011, som de maltesiske myndigheder besvarede ved breve af 2. august og 22. september 2011.

2.2 Støttedtager

(6) Air Malta plc har været Maltas statslige luftfartsselskab siden 1974. I starten af omstruktureringsprocessen opererede Air Malta 12 passagerfly og fløj ruteflyvning til 43 destinationer i Europa, Nordafrika og det østlige Middelhavsområde. Air Malta ejes af den maltesiske stat (98 %) og private investorer (2 %).

(2) Ved brev af 25. januar 2012 meddelte Kommissionen Malta, at den havde besluttet at indlede proceduren efter TEUF's artikel 108, stk. 2, vedrørende ovennævnte støtte (herefter "beslutningen om at indlede proceduren"). Malta fremsendte sine kommentarer vedrørende beslutningen ved brev af 5. marts 2012. Kommissionen stillede

(7) Air Malta er en meget lille aktør på det europæiske luftfartsmarked (ca. 1,8 millioner passagerer i 2010) og står kun for 0,25 % af den samlede europæiske luftfartsindustri produktionskapacitet og output (målt i passagerer). Med den påtænkte reduktion af Air Maltas flåde med 2 fly bliver selskabet en endnu mindre aktør på det voksende europæiske marked for lufttransport. Air Malta har planer om at slutte sig til en global alliance for at få bedre flyforbindelser med den reducerede flåde samt for at udnytte flåden bedre.

⁽¹⁾ Kommissionens afgørelse K(2012) 170 endelig af 25. januar 2012 (EUT C 50, 21.2.2012, s. 7).

- (8) Ikke desto mindre er Air Malta det vigtigste luftfartsselskab, hvad angår flyvninger til og fra Malta, med en markedsandel på 51 % (passagerer) og 28 % (fragt). Ifølge Malta er omstruktureringen af Air Malta af afgørende betydning, da luftfartsselskabet giver Malta regelmæssige og pålidelige forbindelser til vigtige europæiske og nordafrikanske centre, samtidig med at det understøtter økonomien med tjenesteydelser som transport af post og gods samt patienter, der skal behandles i udlandet. Disse opgaver varetages ikke af Air Maltas hovedkonkurrenter, der især er lavprisselskaber som Ryanair og easyJet.
- (9) Air Malta har haft underskud på sit kerneforretningsområde i adskillige år og havde f.eks. et driftsunderskud på 23,1 mio. EUR i regnskabsåret ⁽¹⁾ 2010 og 37,3 mio. EUR i regnskabsåret 2011 (se tabel 2).
- (10) Air Malta plc har følgende datterselskaber (tilsammen benævnt "Air Malta-koncernen"):

Tabel 1

Air Malta-koncernens struktur

Datterselskab	Air Malta plc's andel	Resultat før skat for regnskabsåret 2010 (i '000 EUR)
<i>Osprey Insurance Brokers Ltd.</i> (forsikringsmægler)	100 %	618
<i>Shield Insurance Company Ltd.</i> (internt forsikringselskab)	100 %	1 165
<i>Selmun Palace Hotel Co. Ltd.</i> (firestjernet hotel i Malta)	100 %	(879)
<i>Holiday Malta</i> (arrangør af specialrejser med base i Det Forenede Kongerige)	100 %	(1 081 GBP)
<i>World Aviation Group</i> (salgsrepræsentant for Air Malta og andre luftfartsselskaber)	50 %	241
<i>Lufthansa Technik Malta</i> (joint venture med Lufthansa Technik AG med henblik på vedligeholdelse og reparation af fly)	8 %	(10 896)

2.3 Omstrukturingsplan

- (11) Omstrukturingsplanen (af 29. november 2011) og den opdaterede udgave af 28. februar 2012 sigter mod, at Air Malta skal have overskud i regnskabsåret 2014 og atter være et rentabelt selskab senest i 2015. Omstrukturingsperioden er sat til fem år og løber fra efteråret 2010 til efteråret 2015.
- (12) I omstrukturingsplanen antages det, at det vil være muligt at vende de nuværende tab fra et driftsunderskud (resultat før renter og skat) på 37,3 mio. EUR og et nettounderskud på 88,9 mio. EUR i regnskabsåret 2011 til et driftsoverskud på [...] (*) mio. EUR og en nettofortjeneste på [...] mio. EUR i regnskabsåret 2014 med yderligere forbedringer af resultatet i regnskabsåret 2015 og regnskabsåret 2016 (se tabel 2).

Tabel 2

Resultatopgørelse 2008-2016

(i mio. EUR)

Regnskabsår	2008	2009	2010	2011	2012(f)	2013(f)	2014(f)	2015(f)	2016(f)
Indtægter	273,7	249,5	210,8	207,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Driftsresultat	(8,9)	(33,8)	(23,1)	(37,3)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nettoresultat	3,6	(23,7)	(11,6)	(88,9)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (13) Omstrukturingsplanen sigter mod at opnå et afkast af den investerede kapital ⁽²⁾ på [4-6] % og en forrentning af egenkapitalen ⁽³⁾ på [5-7] % for regnskabsåret 2016.

⁽¹⁾ Air Maltas regnskabsår starter 1. april. Således går regnskabsåret 2011 f.eks. fra 1.4.2010 til 31.3.2011 og regnskabsåret 2016 fra 1.4.2015 til 31.3.2016.

(*) Forretningshemmelighed

⁽²⁾ Afkast af investeret kapital = nettofortjeneste/(gæld + egenkapital)

⁽³⁾ Forrentning af egenkapital = nettofortjeneste/egenkapital

Tabel 3

Afkast af investeret kapital og forrentning af egenkapital 2012-2016

Regnskabsår	2012	2013	2014	2015	2016
Forrentning af egenkapital	Ikke relevant	- [30 til - 20] %	[2 til 6] %	[4 til 6] %	[5 til 7] %
Afkast af investeret kapital	- [60 til - 50] %	- [20 til 10] %	[0 til 5] %	[4 til 6] %	[4 til 6] %

- (14) For at opnå disse resultater foreslår Air Malta følgende hovedtiltag:

Rute- og netstrategi

- (15) Målet er at skabe en mere omkostningseffektiv fartplan. Derfor vil Air Malta afvikle nogle ruter – både tabsgivende og rentable – og øge antallet af afgang på udvalgte kerneruter.
- (16) Air Malta har allerede truffet foranstaltninger med henblik på at afvikle de tabsgivende ruter til Leipzig, Tunis, Damaskus, Palermo og Torino i starten af 2011.

- (17) Derudover er Air Malta fra efteråret 2011 gået i gang med at afvikle eller reducere kapaciteten på nogle ruter, hvilket Air Malta tilbyder som kompenserende modydelse i overensstemmelse med Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder⁽¹⁾ (herefter "rammebestemmelserne"). Det vil også betyde, at de dertil knyttede ankomst- og afgangstidspunkter i en række udenlandske lufthavne frigives, hvorved Air Malta giver afkald på alle aktuelle hævdvundne rettigheder til disse ankomst- og afgangstidspunkter. Senest i 2013 vil [...] ankomst- og afgangstidspunkter blive overdraget til koordinerede lufthavne⁽²⁾ som f.eks. London-Gatwick, Manchester, Amsterdam, Frankfurt, Genève, Catania, Stuttgart, London-Heathrow og München. Andre luftfartsselskaber kan drage fordel af, at nogle ruter afstås eller får færre afgang, ved potentielt at øge deres belægningsgrad og/eller udbytte.

- (18) Hvad angår de forskellige ruters rentabilitet, fremlagde Malta bruttofortjenesten på alle ruterne fra regnskabsåret 2010 til regnskabsåret 2013 samt fra sommeren 2009 til sommeren 2012. Bruttofortjenesten beregnes som følger: Indtægter minus variable direkte omkostninger minus faste direkte omkostninger. Ruterne er rentable, hvis de giver en bruttofortjeneste på mindst 0 %. Ruterne er "marginale rentable", hvis de aktuelt giver en bruttofortjeneste, der er mindre end 0 %, men større end -10 %, og hvis de bliver rentable i fremtiden. Ifølge Malta er

både rentable og "marginale" ruter blevet klassificeret som relevante kompenserende modydelse.

- (19) Ændringerne i rutenettet mellem regnskabsåret 2010 og regnskabsåret 2013 hænger sammen med en samlet kapacitetsnedskæring på 20,9 % i forhold til den samlede kapacitet i 2010 målt i udbudte sædekilometer (ASK⁽³⁾). Dette omfatter en kapacitetsnedskæring på [27-33] % ([12,5-15,5] %⁽⁴⁾) vedrører ruter, der hævdes at være rentable, [5,5-7,5] %⁽⁵⁾ vedrører "marginale" ruter, og [9-11] %⁽⁶⁾ vedrører urentable ruter) samt en kapacitetsforøgelse på [8-10] % ved lancering af nye destinationer og en udvidelse af eksisterende ruteflyvninger.

Tabel 4

Kapacitetsændring 2010-2013

Kapacitetsændring	Udbudte sædekilometer	% ift. regnskabsåret 2010
Samlet antal udbudte sædekilometer (regnskabsåret 2010)	4 145 522	
Kapacitetsnedskæring målt i udbudte sædekilometer	[...]	[27-33] %
Kapacitetsforøgelse målt i udbudte sædekilometer	[...]	[8-10] %
Samlet antal udbudte sædekilometer (regnskabsåret 2013)	3 275 710	79 %
Samlet kapacitetsnedskæring (regnskabsår 2010-2013)	869 812	20,9 %

- (20) Forbindelserne til internationale knudepunkter er særligt vigtige, da de er af afgørende betydning for Maltas adgang til globale markeder. Derfor har Air Malta indgået kodelingsaftaler med en række luftfartsselskaber. Derudover planlægger Air Malta at slutte sig til en global alliance for at få bedre flyforbindelser og udnytte flåden bedre.

⁽¹⁾ EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2

⁽²⁾ Koordinerede lufthavne er lufthavne, hvor tildelingen af ankomst- og afgangstidspunkter foretages af en koordinator i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14, 22.1.1993, s. 1).

⁽³⁾ ASK = available seat kilometre (udbudte sædekilometer).

⁽⁴⁾ 17,9 %, hvis man ser på ændringen mellem sommeren 2009 og sommeren 2012.

⁽⁵⁾ 9,8 %, hvis man ser på ændringen mellem sommeren 2009 og sommeren 2012.

⁽⁶⁾ 1,7 %, hvis man ser på ændringen mellem sommeren 2009 og sommeren 2012.

Omkostningsbesparende tiltag

- (21) De omkostningsbesparende tiltag sigter mod at forbedre Air Maltas driftseffektivitet og dermed trimme omkostningsstrukturen ved at strømline kerneforretningsområdet, gribe ind over for ineffektiv drift og gøre Air Malta til et konkurrencedygtigt og bæredygtigt luftfartsselskab. De årlige forbedringer i rentabiliteten som følge af de omkostningsbesparende tiltag forventes at beløbe sig til i alt [42-52] mio. EUR ved udgangen af omstruktureringsperioden, svarende til en reduktion i luftfartsselskabets samlede omkostninger på [10-12] % og et fald i de samlede driftsomkostninger pr. passager på [7,5-10] % (mens det samlede antal passagerer i den samme periode forbliver næsten konstant). De vigtigste punkter er: nedskæringer i rutenettet ([21-27] mio. EUR), personalebesparelser ([9-11] mio. EUR) og kontraktstyring ([7-9] mio. EUR).
- (22) Den planlagte kapacitetsnedskæring på 20,9 % har indvirkning på faste og variable direkte omkostninger i form af f.eks. en reduktion i brændstofpåfyldning på ca. [...] mio. gallons ([...] mio. EUR), en reduktion i antallet af timer i luften og dermed et fald i de samlede vedligeholdelsesomkostninger [...] samt en reduktion af afgifterne i forbindelse med landing, handling, navigation og en-route [...].
- (23) Luftfartsselskabet vil reducere flåden fra 12 til 10 fly. Ét fly er allerede blevet udlejet til et mexicansk luftfartsselskab fra [...], og et andet fly, der i øjeblikket er udlejet i henhold til en kortfristet kontrakt, er blevet udlejet til et polsk luftfartsselskab fra [...] til [...]. Begge fly vil blive udlejet til kostpris, og dermed vil Air Maltas samlede lejeudgifter blive reduceret. De samlede lejeudgifter forventes at falde med [2,5-3,5] mio. EUR.
- (24) Nedskæringen i rutenettet forventes imidlertid at have en negativ indvirkning på antallet af befordrede passagerer og mængden af befordret gods, før tiltagene er gennemført. Det antages, at antallet af passagerer (rute- og charterpassagerer) vil falde fra 1,75 millioner i regnskabsåret 2011 til [1,5-1,7] millioner i regnskabsåret 2013, hvilket vil føre til et indtægtsfald på [11-13] mio. EUR. Fragtindtægterne forventes at falde med [1-2] mio. EUR som følge af nedskæringerne i rutenettet.
- (25) Air Malta er i færd med at genforhandle kontrakterne med de største leverandører. Det overordnede mål for kontraktbesparelser er ca. [7-8] mio. EUR. Der er indledt genforhandlinger med ti forretningspartnere. Der er allerede opnået store besparelser [...] ved forhandlinger med Malta International Airport ⁽¹⁾.

Indtægtsfremmende tiltag

- (26) Air Malta sigter mod at øge indtjeningen ved at hente ekstra indtægter fra betalbare tillægstjenester (ligesom lavprisselskaberne) og forbedre indtægtsstyringen og prissætningen.
- (27) Da Air Maltas marked er sæsonpræget, er der i de indtægtsfremmende tiltag fokus på at forbedre udbyttet om sommeren, hvor belægningsgraden allerede er stor, og at skabe indtægter om vinteren ved hjælp af målrettet markedsføring, kampagner og salg af flysæder. Den samlede indtjening pr. passager (inkl. indtægter fra tillægstjenester) forventes at stige til [110-120] EUR pr. passager i regnskabsåret 2016; til sammenligning beløb denne post sig til [100-105] EUR i regnskabsåret 2011. Passagerindtægterne fra tillægstjenester vil således udgøre [3-4] % af de samlede indtægter i regnskabsåret 2016, sammenlignet med ca. 20 % hos Air Maltas primære konkurrenter, easyJet og Ryanair. De vigtigste indtægtsfremmende tiltag omfatter: forbedring af belægningsgraden ([9-10] mio. EUR), udbyttestyring ([8-10] mio. EUR) og indtægter fra tillægstjenester ([9-11] mio. EUR).

Belægningsgrad

- (28) Air Malta har udformet en ny handelsstrategi for at forbedre konkurrenceevnen og belægningsgraden. Strategien går bl.a. ud på at forenkle og standardisere processer og tilbud, brande Air Malta som et "destinationsselskab" (tættere forretningsforbindelser med Maltas turistmyndigheder), skabe loyale kunder, der vender tilbage igen og igen, anvende guerilla-markedsføring og -distribution samt introducere innovative produkter og tilbud.
- (29) Den nye strategi og forbedrede markedsføring skal føre til større indtægter. Som det fremgår af tabel 5, vil antallet af passagerer i overensstemmelse med Air Maltas omstruktureringsplan falde mellem regnskabsåret 2011 og regnskabsåret 2013 som følge af den planlagte kapacitetsnedskæring. Senest i regnskabsåret 2016 vil faldet i antallet af passagerer imidlertid være indhentet igen ved hjælp af målrettet markedsføring [...]; der skal opnås en højere belægningsgrad i lavsæsonen ved at satse på at øge passagertallet om vinteren og i mellemsæsonerne samt på at få markedet til at vokse.
- (30) Med en forventet vækst i passagervolumen på ca. [90 000-100 000] ved et gennemsnitligt udbytte og gradvist lavere passagerrelaterede meromkostninger forventes indtægterne at stige med [7-9] % fra 205,4 mio. EUR i regnskabsåret 2011 til [200-240] mio. EUR i regnskabsåret 2016.

⁽¹⁾ Den tidligere statsjede lufthavn er blevet privatiseret. Den største aktionær er et privat konsortium med Austrian Flughafen Wien AG i spidsen. Den maltesiske stat er kun minoritetsaktionær (20 %).

Tabel 5

Belægningsgrader, regnskabsårene 2011-2016

Regnskabsår	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Indtægter (i '000 EUR)	205 369	[180 000-220 000]	[180 000-220 000]	[190 000-240 000]	[200 000-240 000]	[200 000-240 000]
Passagerer (i mio.) ⁽¹⁾	1,75	[1,6-1,8]	[1,6-1,8]	[1,6-1,8]	[1,6-1,8]	[1,6-1,8]
Sæder i alt (i mio.)	[2,5-3]	[2-2,5]	[2-2,5]	[2-2,5]	[2-2,5]	[2-2,5]
Belægningsgrad ⁽²⁾	[72-75] %	[72-75] %	[72-75] %	[72-75] %	[73-78] %	[73-78] %

⁽¹⁾ Baseret på Air Maltas ruteøkonomi, inklusive rute- og charterflyvninger (driftsaktiviteterne i Malta og Det Forenede Kongerige)

⁽²⁾ De budgetterede belægningsgrader er baseret på det budgetterede antal sæder og passagerer.

(31) Den positive prognose for belægningsgraderne afspejler luftfartsselskabets forbedrede handelsstrategi og det større fokus på udbyttestyring. De væsentligste faktorer bag ændringerne i belægningsgraden er vækst i flytrafikken (baseret på den forventede markedsvækst på 5,9 % i henhold til Eurocontrols prognose), lavere billetpriser med henblik på en forbedret konkurrenceevne, hvilket medfører en udbyttereduktion på [4-6] % og en stigning i antallet af passagerer, fornyet evaluering af rutenettet, så man kun satser på de rentable ruter, udvidede kodedelingsaftaler og udvidet samarbejde med [...], ophør med at forære gratis billetter til en række kunder samt en forventet forbedring af den politiske situation i Libyen (i planen antages det, at flyvningerne til Libyen er indstillet i regnskabsåret 2012 på grund af krisen for nylig).

(32) Efter en række ændringer i den forretningsmæssige tilgang og rutestrategien, som allerede blev iværksat i starten af omstrukturingsprocessen, har Air Malta allerede opnået en stigning i belægningsgraden på [6-8] % (fra [65-67] % i regnskabsåret 2010 til [72-75] % i regnskabsåret 2011).

Udbyttestyring

(33) Air Malta vil anvende branchens standardpraksisser, hvad angår indtægtsstyring, prissætning og øget fokus på MICE (møder, incitament, konferencer, udstillinger), forretningsrejser og samarbejde med rejsearrangører. Det forventes, at disse bestræbelser vil føre til en indtægtsstigning på [8-10] mio. EUR.

(34) Indtægtsfremmende tiltag omfatter: ændringer i prissætningsstrukturerne, fokus på større passagervolumen i lav- og mellemsæsonerne samt bedre udbytteresultater i højsæsonen og en strategisk ramme til styring af rejsearrangører ([3-4] mio. EUR).

(35) Tiltag vedrørende indtægtsstyring omfatter: forenkling af processerne, styring af markedet frem for de individuelle flyvninger ([4-5] mio. EUR).

Indtægter fra tillægstjenester før og under flyvningen

(36) Ligesom mange lavprisselskaber vil Air Malta opkræve gebyrer for tillægstjenester både før og under flyvningen, hvilket forventes at give en indtægtsstigning på [9-11] mio. EUR i regnskabsåret 2016.

(37) Tiltag til indtægtsgenerering før flyvningen omfatter

— differentierede gebyrer for tjenesteydelser alt efter salgskanal (rejsearrangører, global distribution, opkaldscentre og online) på mellem 10,00 og 15,00 EUR for at tilskynde kunderne til at bruge billigere og mere rentable salgskanaler som f.eks. internettet (rentabilitetsforbedring på [1-2] mio. EUR p.a.)

— større indtægter fra alle de tillægstjenester, der bookes gennem Air Maltas nye internetbookingmaskine ([1-2] mio. EUR p.a.)

— gebyr for ekstra taske på [35-45] EUR, når passagerne medbringer mere end ét stk. bagage; det antages, at 3 % af alle passagerer rejser med mere end én taske ([1-2] mio. EUR p.a.)

— generering af yderligere indtægter via et gebyr for sædereservation på [9-11] EUR pr. reservation; det antages, at gennemsnitligt 10 passagerer pr. flyvning vil foretage sædereservation

— gebyr for loungeadgang på [9-11] EUR med en antaget udnyttelsesgrad på 1 % ([100 000-200 000] EUR p.a.)

— indtægter via bagageforsikring på [3-5] EUR, der tilbydes ved online-booking; udnyttelsesgraden antages at være på 1 % ([50 000-100 000] EUR p.a.).

(38) Tiltag til indtægtsgenerering under flyvningen omfatter

— betalt forplejning om bord ([4-5] mio. EUR p.a.);

— salg af toldfrie og andre varer ([1-2] mio. EUR p.a.).

Personaledskæringer og ændringer i organisationen

(39) Air Malta planlægger at omstrukturere organisationen betydeligt for at reducere omkostningerne til administration og støttefunktioner, men også for at forbedre produktiviteten i salgsfunktionerne. Med den nye organisationsstruktur vil der blive frigivet ca. 430 årsværk, hvilket giver en årlig besparelse på [9-11] mio. EUR. Overgangen til den nye organisation vil forløbe over ca. 18-24 måneder, hvorfor den fulde besparelse først vil kunne ses i resultatopgørelsen for regnskabsåret 2014. Det skal bemærkes, at den samlede besparelse vil blive udhulet af årlige lønstigninger på [2-3] %, der er aftalt med personalet fra regnskabsåret 2013 og frem.

(40) De fire fagforeninger har en juridisk gyldig kollektiv overenskomst, ifølge hvilken personalet har ret til at gå på efterløn. Betingelserne for at have ret til efterløn er udformet sådan, at det kun er [...]-personale, der har mulighed for at søge.

(41) Derudover vil Air Malta tilbyde personalet en frivillig fratrædelsesordning, som gælder alle medarbejderne, idet Air Malta forbeholder sig retten til at godtage eller afslå en given ansøgning. Ansatte, der har arbejdet kontinuerligt i Air Malta i mindst [...] år, er berettiget til at få en frivillig fratrædelsesordning. Med en frivillig fratrædelsesordning får den enkelte medarbejder [...] udbetalt op til [...] EUR.

(42) Desuden har Air Malta også undergået en større strukturændring i organisationen og rekrutteret nye nøgleledere til ledelsesteamet.

2.4 Statsstøtte og finansiering af omstruktureringens omkostninger

(43) Da de samlede omstruktureringsomkostninger beløber sig til 238 mio. EUR, vil den maltesiske stat rekapitalisere Air Malta med en egenkapital på 130 mio. EUR i henhold til følgende tidsplan: 60 mio. EUR vil blive indskudt i form af nye aktieemissioner i regnskabsåret 2013, 15 mio. EUR i regnskabsåret 2014, 3 mio. EUR i regnskabsåret 2015 foruden 52 mio. EUR i form af et lån

fra staten, der substituerer det godkendte redningslån, og som allerede er udbetalt med henblik på at blive konverteret til egenkapital.

(44) Air Malta foreslår, at det resterende beløb (dvs. egenbidraget på 45 %) finansieres ved salg af jord (66,2 mio. EUR), salg af datterselskaber ([9-12] mio. EUR), salg af motorer ([9-12] mio. EUR) samt via et banklån ([20-25] mio. EUR).

(45) Den største del af selskabets egenbidrag kommer fra salg af jord. Air Malta har lejede rettigheder til værdifulde jordbesiddelser omkring Malta International Airport. Maltas regering har tilkendegivet sin strategiske interesse i at erhverve Air Maltas jord ved lufthavnen. De pågældende jorder repræsenterer en knap ressource, som regeringen ønsker udviklet på en måde, der matcher den langsigtede strategi for udviklingen af luftfartsaktiviteten i Malta; der skal f.eks. oprettes et fragtknudepunkt som en del af et udvidet luftfartsanlæg, der også omfatter flyreparation og andre tilknyttede faciliteter. Salget vil ikke ske gennem en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende udbudsprocedure. I overensstemmelse med den generelle politik og de nationale lovkrav skal alle statens ejendoms køb imidlertid gennemføres til en fair og åben markedspris, der afspejler den pris, som en privat investor ville betale på markedsbaserede vilkår. I omstruktureringsplanen antages det, at den tilgrænsende jord omkring lufthavnen sælges for et samlet beløb på 66,2 mio. EUR mellem regnskabsåret 2012 og regnskabsåret 2014. Værdien er baseret på en uafhængig vurderingsrapport fra november 2011 udfærdiget af [...], en uafhængig valuar udpeget af regeringen til dette formål.

(46) Air Malta optog et privat lån på [25-30] mio. EUR, der blev ydet af [...] i december 2011. Dette mellemfinansieringslån vil lette overgangen til den endelige egenkapitalstruktur over de næste tre år.

(47) Air Malta skønner at kunne generere indtægter på [9-11] mio. EUR ved salg af sine datterselskaber [...].

(48) Salget af reservemotorer [...] fandt sted henholdsvis 28. oktober og 17. december 2010 og gav en indtægt på [19-22] mio. USD. Men mens motor nr. [...] var Air Maltas fulde ejendom, var motor nr. [...] lejet med forkøbsret af Air Malta, der udnyttede forkøbsretten til at købe motoren for [5-7] mio. EUR. Nettoprovenuet fra salget af motorerne er [9-12] mio. EUR.

(49) Aftalen om banklånet på [20 to 25] mio. EUR vil først blive endeligt indgået i regnskabsåret 2014; Air Malta har derfor endnu ikke afsluttet forhandlingerne.

Tabel 6

Midlernes oprindelse og anvendelse 2011-2016

(i mio. EUR)

Anvendelse	Regnskabsårene 2011-2016	Oprindelse	Regnskabsårene 2011-2016
Tilbagebetaling af redningsstøtte	52 000	Internt bidrag: Salg af jord	66 200
Tilbagebetaling af lån fra tredjemand	[20 000-25 000]	Salg af datterselskaber	[9 000-12 000]
Fratrædelsesgodtgørelser	[25 000-30 000]	Salg af motorer	[9 000-12 000]
Omstrukturingsomkostninger	[13 000-16 000]	Bidrag fra tredjemand: Banklån	[20 000-25 000]
Kapitaludgifter	[13 000-16 000]		
Ændring i arbejdskapital/ nettounderskud	[50 000-60 000]		
Betaling til vedligeholdelsesreserve	[40 000-50 000]	Statsmidler Statslige kapitalindskud	130 000
I alt	238 000		238 000

2.5 Kommissionens beslutning om at indlede proceduren

- (50) Den 25. januar 2012 indledte Kommissionen den formelle undersøgelsesprocedure. I beslutningen udtrykte Kommissionen tvivl om Air Maltas langsigtede rentabilitet; tvivlen gik nærmere betegnet på det realistiske i de optimistiske prognoser i den tidligere udgave af omstrukturingsplanen, ifølge hvilke rentabiliteten senest vil være genvundet i 2016 og ligge på et niveau, der svarer til rentabilitetsniveauet i større lavprisselskaber som Ryanair eller større traditionelle luftfartsselskaber som Lufthansa. Kommissionen satte især spørgsmålstegn ved den skønnede effekt af indtægter fra tillægstjenester, omkostningsreduktionen via genforhandling af kontrakter, vækstraterne for markedet, udbyttet samt det forhold, at der ikke tages højde for omkostningsinflationen i Air Maltas omstrukturingsplan. Derudover blev Malta opfordret til at fremlægge yderligere præciseringer, hvad angår analysen af scenariet.
- (51) Med hensyn til de foreslåede kompenserende modydelse satte Kommissionen spørgsmålstegn ved, om den foreslåede samlede kapacitetsnedskæring på 20 % af de udbudte sædekilometer kan betragtes som kompenserende modydelse, eftersom kapacitetsnedskæringen også indbefatter tabsgivende ruter, hvis nedlægning er nødvendig for at genoprette rentabiliteten. Kommissionen anmodede også om yderligere præciseringer, hvad angår beregningen af visse ikke-tabsgivende ruters rentabilitet, samt yderligere oplysninger til godtgørelse af, at de foreslåede modydelse er tilstrækkelige til at kompensere for den urimelige konkurrencefordrejning, som statsstøtten medfører.
- (52) Foruden kapacitetsnedskæringen satte Kommissionen spørgsmålstegn ved, om det foreslåede salg af ikke-tabsgivende aktiver kan betragtes som en kompenserende

modydelse, set i lyset af, at den kompenserende modydelse fortrinsvis skal finde sted på det marked, hvor selskabet vil have en stærk markedsposition efter omstruktureringen, jf. punkt 40 i Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder.

- (53) Hvad angår egenbidraget, satte Kommissionen spørgsmålstegn ved, om bidraget er reelt og faktisk og ikke indbefatter nogen fremtidige forventede gevinster, jf. punkt 43 i rammebestemmelserne. Kommissionen anmodede især om præciseringer vedrørende salget af Air Maltas datterselskaber og tilgængeligheden af lånet på 20 mio. EUR; Kommissionen ønskede også at få præciseret, om salget af motorer fandt sted i omstrukturingsperioden.
- (54) Endelig udbad Kommissionen sig yderligere oplysninger om, hvorvidt omstrukturingsplanen overholdt princippet om engangsstøtte, hvad angår en kapitalforhøjelse på 57 mio. EUR, som Malta gennemførte i april 2004.

3. BEMÆRKNINGER FRA MALTA

- (55) Som svar på Kommissionens beslutning om at indlede proceduren fremsatte Malta bemærkninger og præciseringer vedrørende alle de pågældende punkter og anførte, at den anmeldte omstrukturingsplan opfylder alle betingelserne i rammebestemmelserne. Malta fremlagde også en opdatering af omstrukturingsprocessens forløb for at godtgøre, at der allerede var gjort store fremskridt.
- (56) Med hensyn til tvivlen om, hvorvidt rentabiliteten kan genoprettes, har Air Malta revideret prognoserne (se Tabel 3) til et overskud før renter og skat på [3-5] % i regnskabsåret 2016, hvilket er mindre end de historiske tidligere overskud i Ryanair og Lufthansa. Denne reduktion i rentabiliteten skyldes hovedsagelig justeringen af brændstofforbruget.

- (57) Air Malta fremsatte underbyggede bemærkninger vedrørende indtægterne fra tillægstjenester og godtgjorde, at de vil udgøre [3-5] % af passagerindtægterne i regnskabsåret 2016, hvilket er væsentligt mindre end de procentdele, som opnås af de direkte konkurrerende lavprisselskaber som Ryanair og easyJet samt andre rutenetselskaber, hvis strategi er at generere indtægter fra tillægstjenester, f.eks. Aer Lingus. Hvad angår reduktion af omkostningerne via genforhandling af kontrakter, bekræftede Air Malta, at der allerede er opnået tilsagn om over [4-6] mio. EUR p.a. i henhold til afsluttede forhandlinger, samt at der er defineret en række yderligere besparelser, hvilket vil give et samlet beløb for kontraktbesparelser på [9-11] mio. EUR i stedet for [7-9] mio. EUR som tidligere fastsat i planen.
- (58) Malta har også revideret antagelserne for vækstraten på det maltesiske marked og reduceret den fra 5,9 % p.a. til 4 % p.a. frem til 2016. Derudover har Malta forudset en passagernedgang på [2-4] % p.a. for regnskabsårene 2011-2013 (i overensstemmelse med kapacitetsnedsæringen); efter en sådan reduktion har Malta anslået en årlig vækstrate for passagertallet på [2-4] % for regnskabsårene 2013-2016. Denne vækstrate er lavere end den gennemsnitlige vækstrate på markedet for den samlede periode.
- (59) Malta har præciseret, at der i omstrukturingsplanen kun forudsættes en gennemsnitlig vækst på under 2 % for udbytter gennem hele perioden (passagerindtægter inkl. tillægstjenester/samlet antal passagerer), hvilket er på niveau med prognoserne for adskillige rutenetselskaber i Europa, f.eks. Aer Lingus og IAG, og lavere end for de direkte konkurrerende lavprisselskaber easyJet og Ryanair. Malta har også tilpasset den skønnede omkostningsinflation, især hvad angår lejede fly og forventede brændstofomkostninger, samt præciseret forudsætningerne for scenarieanalysen, herunder afvigelsen fra overskuddet før renter og skat.
- (60) Hvad angår de foreslåede kompenserende modydelse, fremlagde Malta yderligere oplysninger om beregningen af ruternes rentabilitet med hensyn til deres bidrag til de faste/variable direkte omkostninger og indirekte driftsomkostninger. Malta gentog, at salget af de to overskudsgivende forsikringselskaber kunne betragtes som en relevant kompenserende modydelse, fordi det gav Air Malta omkostningseffektive forsikringsløsninger, og fordi begge forsikringselskaber var vigtige aktører på det lokale marked for luftfartsforsikringer. Da Air Malta er et lille luftfartsselskab, har det en høj andel af indirekte driftsomkostninger i forhold til det samlede omkostningsgrundlag som følge af de funktionelle krav til luftfartsdrift. En uforholdsmæssigt stor kapacitetsnedsæring ville således kompromittere luftfartsselskabets langsigtede rentabilitet.
- (61) Hvad angår egenbidraget bekræftede Malta, at alle afhændelser af datterselskaber vil blive gennemført på en åben, konkurrencepræget, gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde. Malta fremlagde også yderligere oplysninger om salget af motorer, lånet på [20-25] mio. EUR, der skal ydes i regnskabsåret 2014, og bekræftede, at der var indgået aftale om et mellemfinansieringslån på [25-30] mio. EUR.
- (62) Hvad angår princippet om engangsstøtte, fremlagde Malta en forretningsplan, ifølge hvilken kapitalforhøjelsen på 57 mio. EUR blev gennemført i 2004, og godtgjorde således, at denne transaktion burde anses for at være i overensstemmelse med princippet om den markedsøkonomiske investering.

4. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

- (63) Under den formelle undersøgelsesprocedure modtog Kommissionen bemærkninger fra seks interesserede parter: Ryanair; International Airlines Group SA (IAG, dvs. det holdingselskab, der ejer British Airways og Iberia); det maltesiske industri- og handelskammer; Maltas pilotforening (Airline Pilots Association Malta (ALPA)); den maltesiske hotel- og restaurantforening (MHRA) samt en konsulent, der ønsker at være anonym.
- (64) Det maltesiske industri- og handelskammer, Maltas pilotforening (ALPA) og den maltesiske hotel- og restaurantforening (MHRA) var positivt stemt over for Air Maltas fortsatte drift og understregede Air Maltas betydning for hele den maltesiske økonomi, især turistsektoren. Kommissionen blev anmodet om tage højde for sagens særlige forhold og Air Maltas lille størrelse i sin vurdering af omstrukturingsplanen.
- (65) De kritiske bemærkninger fra Ryanair og IAG vedrører hovedsagelig den tvivl, der allerede er givet udtryk for i beslutningen om at indlede proceduren, for så vidt angår genoprettelsen af rentabiliteten og de grundlæggende forudsætninger. Ryanair anfører, at Air Maltas lille flådestørrelse ikke giver mulighed for stordrifts- og integrationsfordele. Denne ulempe vil blive større med nedsæringen i antallet af fly. Derudover kritiserer Ryanair og den anonyme konsulent det forhold, at salget af jord ikke vil ske ved et åbent udbud, og hævder, at Malta håber på at tilføre ekstra støtte til Air Malta gennem denne transaktion.
- (66) Med hensyn til transport af patienter, der skal behandles i udlandet, og forbindelsen til destinationer uden for EU, der er baseret på en bilateral aftale, henviser Ryanair til lovgivningen om forpligtelse til offentlig tjeneste, særlig forordning (EF) nr. 1008/2008, der fastsætter, at forpligtelse til offentlig tjeneste skal indføres efter et åbent udbud og kompenseres på basis af en analyse af de omkostninger, som er typisk, veldrevet virksomhed ville have ved at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste. Ryanair advarer imod, at en formodet forpligtelse til offentlig tjeneste efterfølgende anvendes til at retfærdiggøre omstrukturingsplanen, og opfordrer Kommissionen til at undersøge denne problemstilling nærmere, navnlig for at afgøre, om der er fastsat en sådan kompensation.

5. MALTAS KOMMENTARER TIL DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

- (67) Malta fremsatte detaljerede kommentarer til alle argumenterne i tredjeparternes bemærkninger. Malta afviste især bemærkningerne vedrørende Air Maltas genoprettelse af den langsigtede rentabilitet og hævdede, at tendensen i retning af et hurtigt voksende underskud allerede var vendt.
- (68) Air Maltas handelsstrategi er at være et "destinationselskab" med aktiviteterne centreret omkring den lokale lufthavn. Desuden skal selskabet bringes på fode igen gennem en betydelig reduktion af spild og tab ledsaget af en ændring i selskabets arbejdspraksisser.
- (69) Hvad angår påstanden om Air Maltas manglende evne til at udnytte stordriftsfordele, anfører de maltesiske myndigheder, at driftsomkostningerne i luftfartsbranchen i sagens natur har variabel karakter ([60-70] % i Air Maltas tilfælde). Disse omkostninger omfatter udgifter til brændstof, flyleje og -vedligeholdelse, landing, navigation og besætning; alle disse udgifter er underlagt regulerede markedspriser, hvilket i et vist omfang begrænser de stordriftsfordele, et luftfartsselskab kan udnytte.
- (70) Hvad angår vurderingen og salget af strategisk ejendom til staten, understreger Malta endnu en gang, at vurderingen er foretaget af en ekstern og uafhængig valuar [...] uden interessekonflikt og er baseret på en detaljeret rapport, som opfylder de internationale vurderingsstandarder, der er fastsat af International Valuation Standards Council. Logikken bag denne transaktion ligger i selskabets nye behov (betydelige personalenedskæringer) og selskabets kulturændring, der kræver, at arbejdsstyrken er baseret i én moderne bygning. Derfor har selskabet afhændet fast ejendom, som det ikke længere har brug for. Med henvisning til de sparsomme landressourcer i Malta anfører de maltesiske myndigheder, at strategien med at opføre et luftfartsanlæg på de pågældende jorder blev besluttet mange år før Air Maltas omstrukturering.
- (71) Hvad angår offentlig tjeneste, bekræftede de maltesiske myndigheder, at forpligtelsen til offentlig tjeneste i henhold til forordning (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet ikke tidligere har været pålagt selskabet og heller ikke vil blive det i fremtiden. Som følge heraf har staten ikke udbetalt og vil heller ikke udbetale kompensation. Air Malta har således aldrig modtaget midler fra det offentlige for de tjenesteydelser, der leveres til og fra Malta, herunder transport af patienter.

6. VURDERING AF STØTTEN

6.1 Spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger statsstøtte

- (72) Ifølge TEUF's artikel 107, stk. 1, er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig

form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

- (73) Støttebegrebet omfatter enhver begunstiging, som finansieres direkte eller indirekte af statsmidler og ydes af staten selv eller af organer, der optræder på vegne af staten.
- (74) I denne sammenhæng skal de maltesiske myndigheders beslutning om at indskyde 130 mio. EUR som ny egenkapital i selskabet betragtes som statsstøtte. Kapitalindskuddet involverer statsmidler og udgør en selektiv fordel for Air Malta, da det forbedrer selskabets økonomiske situation.
- (75) Foranstaltningen påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne og konkurrencen, da Air Malta er i konkurrence med andre luftfartsselskaber i EU, navnlig efter ikrafttrædelsen af den tredje fase af liberaliseringen af lufttransporten ("tredje pakke") den 1. januar 1993. Foranstaltningen sætter Air Malta i stand til at fortsætte driften, så selskabet ikke står over for de konsekvenser, der normalt er forbundet med dårlige økonomiske resultater; foranstaltningen fordrejer således konkurrencevilkårene.
- (76) På den baggrund udgør kapitalindskuddet statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF. Denne konklusion bestrides ikke af de maltesiske myndigheder.

6.2 Støttens forenelighed med det indre marked i henhold til Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder.

- (77) I henhold til TEUF's artikel 107, stk. 3, litra c), kan der ydes støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsregioner eller økonomiske regioner, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.
- (78) Kommissionen betragter denne foranstaltning som omstrukturingsstøtte, der skal vurderes på grundlag af kriterierne i rammebestemmelserne for omstrukturering samt rammebestemmelserne for luftfartssektoren fra 1994⁽¹⁾, så det kan fastslås, hvorvidt foranstaltningen er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, i TEUF.

⁽¹⁾ Anvendelse af EF-traktatens artikel 92 og 93 og EØS-aftalens artikel 61 på statsstøtte i luftfartssektoren, EFT C 350 af 10.12.1994, s. 5.

(79) Kommissionen anerkender, at de maltesiske myndigheder har sørget for at overholde standstill-forpligtelsen (i overensstemmelse med punkt 34 i rammebestemmelserne for omstrukturering) og ikke har ydet støtte til Air Malta (bortset fra den redningsstøtte, som Kommissionen godkendte den 15. november 2010).

6.2.1 Støtteberettigelse

(80) I henhold til punkt 33 i rammebestemmelserne skal en virksomhed for at være støtteberettiget kunne betragtes som en kriseramt virksomhed i overensstemmelse med definitionen i rammebestemmelsernes punkt 9-13.

Kriseram virksomhed

(81) Ifølge punkt 9 i rammebestemmelserne betragter Kommissionen en virksomhed som kriseram, når virksomheden ikke med egne finansielle midler eller med de midler, som virksomheden kan opnå fra ejeren/aktionærer og kreditorer, er i stand til at standse de tab, som uden de offentlige myndigheders indgriben næsten med sikkerhed vil medføre virksomhedens ophør på kort eller mellemlang sigt.

(82) Det præciseres derefter i rammebestemmelsernes punkt 10, litra a), at et selskab med begrænset ansvar betragtes som kriseram, når over halvdelen af den tegnede kapital er forsvundet, og over en fjerdedel af denne kapital er gået tabt i løbet af de sidste 12 måneder.

(83) Kommissionen noterer, at Air Malta er et selskab med begrænset ansvar, der har mistet næsten hele sin tegnede kapital, og som ikke kan opfylde sine nuværende forpligtelser. Air Malta blev allerede betragtet som en kriseram virksomhed i den afgørelse, hvor redningsstøtten til virksomheden blev godkendt⁽¹⁾. Ifølge rammebestemmelsernes punkt 25 skal en medlemsstat senest seks måneder efter godkendelsen af redningsstøtten tilsende Kommissionen en omstrukturings- eller likvidationsplan eller dokumentation for, at lånet er blevet fuldstændig tilbagebetalt. Malta har behørigt anmeldt omstrukturingsplanen for Air Malta inden for fristen på seks måneder. I løbet af denne relativt korte periode har Air Maltas situation ikke ændret sig væsentligt, så selskabet har stadig brug for omstrukturingsstøtte for at blive et rentabelt foretagende; selskabet opfylder derfor stadig kriterierne i rammebestemmelsernes punkt 10, litra a), og kan således betragtes som en kriseram virksomhed af de samme grunde som dem, der er anført i afgørelsen om redningsstøtte (punkt 7-13 og punkt 45).

(84) Det præciseres i rammebestemmelsernes punkt 12, at en nyoprettet virksomhed ikke er berettiget til at modtage rednings- eller omstrukturingsstøtte, selv om dens

finansielle stilling er vanskelig. Som udgangspunkt vil en virksomhed blive betragtet som en nyoprettet virksomhed i de første tre år efter påbegyndelsen af dens aktiviteter på det relevante forretningsområde.

(85) Air Malta er oprettet i 1974 og kan derfor ikke betragtes som en nyoprettet virksomhed.

Koncern

(86) Ifølge punkt 13 i rammebestemmelserne kan en virksomhed, der tilhører eller er i færd med at blive overtaget af en større koncern, normalt ikke modtage rednings- eller omstrukturingsstøtte, medmindre det kan påvises, at virksomhedens vanskeligheder hidrører fra virksomheden selv og ikke er et resultat af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for koncernen, og at virksomhedens vanskeligheder er for alvorlige til, at koncernen selv kan løse dem. Når en kriseram virksomhed opretter et datterselskab, betragtes datterselskabet sammen med den kriseramte virksomhed, der kontrollerer det, som en koncern og kan modtage støtte på de betingelser, der er fastsat i dette punkt.

(87) Air Malta plc udgør sammen med sine datterselskaber en koncern (se punkt (10)). Koncernens regnskaber viser, at luftfartsselskabet – selvom det er en del af en større koncern – faktisk står for 94 % af Air Malta-koncernens samlede omsætning; ingen af de andre koncernselskaber vil således kunne finansiere omstruktureringen af Air Malta. Desuden fremgår det af regnskaberne, at selskabets vanskeligheder hidrører fra selskabet selv og derfor ikke kan tilskrives andre virksomheder i koncernen.

(88) Kommissionen mener derfor, at Air Maltas vanskeligheder ikke er et resultat af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for koncernen, men hovedsagelig skyldes lave indtægter fra selskabets kerneforretningsområde. Vanskelighederne er for alvorlige til, at koncernen selv kan løse dem, især fordi mange af datterselskaberne er tabsgivende, og fordi de positive bidrag fra de rentable datterselskaber er alt for små til at opveje underskuddet fra Air Maltas kerneforretningsområde.

6.2.2 Genoprettelse af den langsigtede rentabilitet

(89) For det første skal omstrukturingsplanen, jf. rammebestemmelsernes punkt 35, strække sig over en så kort periode som muligt og inden for en rimelig tidshorisont og på grundlag af realistiske forventninger om de fremtidige betingelser for driften genoprette virksomhedens langsigtede rentabilitet.

(90) Omstrukturingsplanen skal omfatte foranstaltninger til en vending af udviklingen, så virksomheden efter omstruktureringen vil kunne dække alle omkostninger, herunder afskrivninger og finansieringsomkostninger.

⁽¹⁾ N504/2010 Air Malta plc, http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_N504_2010

Den omstrukturerede virksomheds forventede afkast af egenkapitalen skal være tilstrækkeligt til, at den kan klare sig i konkurrencen ved egen hjælp (jf. rammebestemmelsernes punkt 37).

- (91) Omstruktureringsplanen, der opererer med en omstruktureringsperiode på fem år, sigter mod, at selskabets rentabilitet skal være genoprettet fra og med regnskabsåret 2014 for dermed at sikre selskabets langsigtede rentabilitet.
- (92) Derudover vil de vigtigste omstruktureringsforanstaltninger og gennemførelsen af de kompenserende modydelse finde sted i første halvdel af omstruktureringsperioden. Enkelte mindre omstruktureringsforanstaltninger samt dele af den anmeldte kapitaltilførsel skal imidlertid finde sted i 2014 og 2015. De maltesiske myndigheder har godtgjort, at omstruktureringsperioden er fastsat til fem år efter en omhyggelig vurdering af den kortest mulige periode, der er påkrævet for at genoprette selskabets langsigtede rentabilitet, idet der er taget højde for fremtidige driftsbetingelser.
- (93) Kommissionen noterer, at den anmeldte omstruktureringsperiode på fem år især er påkrævet på grund af Air Maltas flytning. Air Malta var således nødt til først at gennemføre de frivillige fratrædelsesordninger og efterlønsordninger (efter forhandling med fagforeningerne) i første halvdel af omstruktureringsperioden. Derefter vil selskabets reducerede personale kunne flyttes til det nye hovedkontor. Salget af jord, der udgør hovedparten af egenbidraget, kan således først finde sted i anden halvdel af omstruktureringsperioden (regnskabsårene 2012-2014). Derudover vil Malta først udbetale støtten i anden halvdel af omstruktureringsperioden (se punkt 43) på grund af budgetmæssige begrænsninger. Kommissionen noterer endvidere, at især lufttransportsektoren under de nuværende økonomiske omstændigheder har brug for, at der opnås stabile drifts- og serviceresultater for at sikre en *langsigtet* rentabilitet som et solidt udgangspunkt for fremtidig vækst og ikke kun en kortsigtet genoprettelse. Det vil i sagens natur tage adskillige år. Kommissionen noterer, at en omstruktureringsperiode på fem år eller mere er blevet godtaget i tidligere tilfælde⁽¹⁾. Derfor finder Kommissionen i det store og hele, at den forholdsvis lange omstruktureringsperiode (november 2010-2015) er acceptabel.
- (94) For at få Air Malta på fode igen rummer omstruktureringsplanen betydelige omkostningsbesparelser, især via kapacitets- og personalenedskæringer samt en forbedret omkostningsstyring. De årlige forbedringer i rentabiliteten som følge af de omkostningsbesparende tiltag forventes at beløbe sig til i alt [42-52] mio. EUR ved udgangen af omstruktureringsperioden, svarende til en reduktion i de samlede omkostninger på [9-11] % i

løbet af regnskabsårene 2010-2016 eller et fald i de samlede driftsomkostninger pr. passager på [8-10] % i løbet af regnskabsårene 2010-2016.

- (95) Omstruktureringsplanen anskueliggør, at det især er kapacitetsnedskæringen i form af en reduktion af flåden fra 12 til 10 fly og den deraf følgende kapacitetsnedskæring målt i udbudte sædekilometer, der fører til betydelige omkostningsbesparelser.
- (96) De sociale omkostninger i forbindelse med omstrukturen udgøres af selskabets juridiske forpligtelser over for de medarbejdere, der bliver afskediget. Selskabet har allerede afsluttet forhandlinger med tre af fagforeningerne, der dækker 85 % af arbejdsstyrken. Forhandlingerne med den sidste fagforening (Malta pilotforening (ALPA)) er ved at blive afsluttet. Kommissionen noterer, at selskabet har mere end nået sin målsætning om 500 ansøgninger til efterlønsordningerne og de frivillige fratrædelsesordninger. Over 40 % af det samlede planlagte antal medarbejdere har allerede forladt selskabet.
- (97) De omkostningsbesparelser på [7-9] mio. EUR, der skønnes at kunne opnås via kontraktstyring, ser realistiske ud, da der allerede er opnået tilsagn om over [4-5] mio. EUR p.a. som følge af de forhandlinger, der er afsluttet til dato, og ifølge de maltesiske myndigheder repræsenterer igangværende forhandlinger med Malta International Airport (der hovedsagelig ejes af private aktionærer) den største omkostningsreduktion [...]; disse forhandlinger er 90 % afsluttet.
- (98) Hvad angår indtægterne fra tillægstjenester, har de maltesiske myndigheder vist, at de skønnede tal ([3-5] % af de samlede indtægter eller [3-5] % af passagerindtægterne i regnskabsåret 2016) er betydeligt lavere end de tilsvarende tal i andre selskaber, herunder lavprisselskaber og rutenetselskaber. Derudover er Air Malta med held begyndt at gennemføre nogle af de indtægtsfremmende tiltag i form af tillægstjenester, der giver resultater på højde med eller endda over målsætningerne i omstruktureringsplanen.
- Scenarieanalyse*
- (99) Disse resultater er baseret på realistiske antagelser. Kommissionen ser positivt på det forhold, at alle antagelserne i omstruktureringsplanen er blevet revideret efter beslutningen om at indlede proceduren, og at nogle af hovedantagelserne er blevet justeret. Der er tale om følgende justeringer:

- (a) BNP og markedsprognoserne er blevet revideret, så de afspejler den forværrede økonomiske situation i Europa. Den årlige vækstrate på 5,9 % for det maltesiske lufttransportmarked er blevet reduceret til 4 % p.a. for perioden frem til 2016 i lyset af IMF's og Eurostats reviderede prognoser for BNP-vækst.

⁽¹⁾ Se Kommissionens afgørelse i sag *Austrian Airlines* (C 6/09), EUT L 59 af 9.3.2010, s. 1, præmis 296 (omstruktureringsperiode på seks år) og sag *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 final, præmis 217 (omstruktureringsperiode på fem år).

- (b) Hvad angår det antagede udbytte, har Malta vist, at den antagede gennemsnitlige vækst i udbyttet på under 2 % er på niveau med prognosen for adskillige rutenetselskaber i Europa (f.eks. Lufthansa (1,3 % i 2012), Air France-KLM (1,0 % i 2012), IAG (2,9 % i 2012)) og lavere end for de direkte konkurrerende lavprisselskaber easyJet (3,4 % i 2012) og Ryanair (5 % i 2012).
- (c) Hvad angår antagelserne om inflation, har Air Malta revideret disse og foretaget inflationsjusteringer ved at medregne en omkostningsstigning på 1,2 % p.a. i den faste komponent i flylejen. Revideringen af inflationskomponenten i lejekontrakterne har ført til, at 60 % af selskabets driftsomkostninger (personaleomkostninger, brændstof og lejekontrakter) er blevet inflationsjusteret. Der er anlagt en konservativ tilgang og ikke fremsat nogen inflationsantagelser, for så vidt angår indtægterne, for at tage højde for en stigende købekraft på lang sigt. Derudover er lønstigninger blevet indbefattet i omstrukturingsplanen; lønomkostninger er Air Maltas andenstørste udgiftspost.
- (d) Brændstofomkostninger, der udgør selskabets største udgiftspost, er udtrykt i faste priser. Prognosen for brændstofpriserne er blevet revideret for bedre at afspejle de seneste langsigtede prognoser for oliepriserne.
- (100) Endvidere fremlagde Malta en scenarieanalyse, der ud over ovennævnte mest realistiske antagelser (basisscenarioet) omfattede det bedst tænkelige og det værst tænkelige scenarie med modificerede antagelser for adskillige hovedfaktorer som f.eks. forventede omkostningsreduktioner via genforhandling af kontrakter, personalenedskæringer, passagertal, indtjening pr. passager, brændstofpris og valutakurser.
- (101) Revideringen og tilpasningen af en række væsentlige antagelser, jf. punkt 99, har ført til et revideret budget for basisscenarioet, hvor driftsresultatet for regnskabsåret 2015 blev justeret fra [11-13] mio. EUR til [9-11] mio. EUR, og driftsresultatet for regnskabsåret 2016 blev justeret fra [13-15] mio. EUR [9-11] mio. EUR. Sammen med de fremlagte præciseringer giver de tilpassede antagelser og det reviderede budget nu et mere realistisk og fornuftigt billede af Air Maltas fremtidige udvikling.
- (102) Air Malta sigter mod at opnå en egenkapitalforrentning på henholdsvis [4-6] % og [4-6] % samt et afkast af investeret kapital på henholdsvis [4-6] % og [4-6] % i regnskabsårene 2015 og 2016. Disse rentabilitetsstal er på niveau med tallene i andre større europæiske luftfartsselskaber de seneste år.
- (103) Enkelte større europæiske luftfartsselskaber som British Airways, Iberia eller easyJet budgetterer med et langt større afkast af investeret kapital (12 % ⁽¹⁾) de kommende år. Kommissionen noterer imidlertid, at Air Malta som et lille luftfartsselskab med en flåde på kun 10 fly, der ikke har så store muligheder for at udnytte synergier, og som derudover agter at opfylde specifikke behov på grund af Maltas afsides beliggenhed, ikke kan sammenlignes med større nationale luftfartsselskaber eller store lavprisselskaber. Når sagens særlige forhold tages i betragtning, forekommer et afkast af investeret kapital på [4-6] % at være tilstrækkeligt til at sætte Air Malta i stand til at klare sig i konkurrencen ved egen hjælp.
- (104) Derudover har Air Malta indtil videre gjort fremskridt i forbindelse med omstruktureringen, og det viser, at omstrukturingsforanstaltningerne allerede virker. Tallene for 2011 viser en indtægtsstigning på 1,6 % i forhold til 2010 (på trods af en kapacitetsnedskæring på 8 %), og det er 2,9 % mere end det, der er budgetteret med i omstrukturingsplanen ⁽²⁾. Air Maltas økonomiske resultater i periodeopgørelsen for april-december 2011 er forbedret med 13 mio. EUR i forhold til året før, og det er ca. 1 mio. EUR mere end det, der er budgetteret med i omstrukturingsplanen. Andre nøgleindikatorer for samme periode viser, at belægningsfaktoren er steget med [3-5] %, at passagertallet er steget med [1-3] %, og at den gennemsnitlige billetpris er steget med [0-2] %, mens omkostningerne pr. udbudt sædekilometer er [0-2] % lavere.
- (105) På denne baggrund vurderer Kommissionen, at den reviderede omstrukturingsplan vil sætte Air Malta i stand til at genoprette sin langsigtede rentabilitet inden for en rimelig tidshorisont.
- 6.2.3 *Forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger (kompenenserende modydelse)*
- (106) For det andet skal der træffes bestemmelse om kompenserende modydelse, jf. rammebestemmelsernes punkt 38, for at sikre, at de skadelige virkninger for samhandelsvilkårene begrænses mest muligt. Disse modydelse kan bestå i at afhænde aktiver, indskrænke kapaciteten eller virksomhedens aktivitetsniveau på markedet og fjerne hindringer for adgang til de pågældende markeder (jf. punkt 39 i rammebestemmelserne).
- (107) I den forbindelse vil nedlæggelse af tabsgivende aktiviteter, der under alle omstændigheder ville være nødvendig for igen at gøre virksomheden levedygtig, ikke blive betragtet som en indskrænkning af virksomhedens kapacitet eller aktivitetsniveau med henblik på vurderingen af modydelse (jf. punkt 40 i rammebestemmelserne).

⁽¹⁾ Se IAG's bemærkninger af 2. marts 2012.

⁽²⁾ I omstrukturingsplanen beløber de forventede indtægter i december 2011 sig til 169,939 mio. EUR, mens de aktuelle tal viser indtægter på 174,896 mio. EUR (dvs. 2,9 % mere end budgetteret).

(108) Air Malta foreslår følgende kompenserende modydelse:

- Nedsækering af den absolutte kapacitet inden for personbefordring
- Afståelse af rentable og potentielt rentable ruter
- Afståelse af ankomst- og afgangstidspunkter i koordinerede europæiske lufthavne
- Nedsækering i antallet af fragtflyvninger
- Salg af datterselskaber.

Nedsækering af den absolutte kapacitet inden for personbefordring

(109) Den første kompenserende modydelse, som Air Malta foreslår, er en kapacitetsnedsækering inden for personbefordring. Den samlede kapacitetsnedsækering udgør 19,7 % (sommeren 2009 til sommeren 2012) eller 20,9 % (regnskabsårene 2010-2013). I henhold til rammebestemmelsernes punkt 40 kan den samlede kapacitetsnedsækering ikke godtages, da den også omfatter nedsækering i og afståelse af urentable ruter.

Afståelse af rentable og potentielt rentable ruter

(110) Ud fra oplysningerne fra den formelle undersøgelsesprocedure er Kommissionen i stand til at identificere 14 rentable ruter⁽¹⁾, hvor kapaciteten kan nedsækres, eller som kan afstås, samt en række charterflyvninger, der kan accepteres som kompenserende modydelse.

(111) Rentabiliteten for rute-flyvninger bestemmes på grundlag af den såkaldte "bruttofortjeneste", der beregnes som følger: Indtægter minus variable direkte omkostninger minus faste direkte omkostninger. Ruterne er rentable, hvis de giver en bruttofortjeneste på mindst 0 %. I den såkaldte "nettofortjeneste" tages der højde for indirekte driftsomkostninger. Efter Kommissionens opfattelse forekommer bruttofortjenesten at være det relevante tal, da der her tages højde for alle omkostninger, der er direkte forbundet med den pågældende rute. Det ville være for snævert at anvende nettofortjenesten, da de indirekte driftsomkostninger ikke er proportionale med flådestørrelse og kapacitet og ikke kan reduceres til under et vist niveau, da visse aktiviteter og funktioner er nødvendige for luftfartsselskabets normale drift, uanset hvilken størrelse det har.

⁽¹⁾ [...].

(112) Kommissionen tager ikke højde for såkaldt "marginale" ruter, dvs. ruter, der med en bruttofortjeneste på mellem 0 % og -10 % ikke er rentable i dag, men som muligvis kan blive rentable i fremtiden med den rette styring og kommercielle opmærksomhed og de rette investeringer, jf. rammebestemmelsernes punkt 40, hvor der henvises til "tabsgivende aktiviteter" på tidspunktet for anmeldelsen af omstrukturingsplanen.

(113) Hvad angår rentabiliteten for charterflyvninger, har de maltesiske myndigheder bekræftet, at alle charterruter er rentable. Det samlede overskud fra charterflyvninger i regnskabsåret 2010 var [5-8] % (bruttofortjeneste).

(114) Kommissionen tager højde for opgørelsen af ændringerne mellem regnskabsåret 2010 og regnskabsåret 2013, men ikke for ændringerne mellem sommeren 2009 og sommeren 2012, da udgangen af regnskabsåret 2010 (dvs. marts 2010) er et mere passende udgangspunkt end sommeren 2009, dvs. seks måneder tidligere, i betragtning af at omstrukturingsperioden startede i efteråret 2010. Kommissionen noterer, at de maltesiske myndigheder har bekræftet, at rutenettet skulle være konstant fra regnskabsåret 2013 og frem, således at denne kapacitetsændring gælder hele omstrukturingsperioden.

(115) Baseret på en samlet kapacitet i regnskabsåret 2010 på 4 145 522 udbudte sædekilometer udgør kapacitetsnedsækeringerne for både rentable rute-flyvninger og charterflyvninger [...] udbudte sædekilometer, hvilket ledsages af en forventet kapacitetsforøgelse på [...] udbudte sædekilometer. Den samlede kapacitetsnedsækering inden for personbefordring, der kan godtages som kompenserende modydelse (kapacitetsnedsækering inden for rentable ruter minus kapacitetsforøgelse) mellem regnskabsåret 2010 og udgangen af omstrukturingsperioden udgør derfor 5 % af kapaciteten i 2010.

Afståelse af ankomst- og afgangstidspunkter i koordinerede europæiske lufthavne

(116) Som følge af Air Maltas ændringer i rutenettet, nedsækninger i antallet af afgang og nedlægning af visse ruter vil [...] ankomst- og afgangstidspunkter⁽²⁾ blive afstået til koordinerede niveau 3-lufthavne i Europa⁽³⁾. Kommissionen noterer, at afståelsen af disse ankomst- og afgangstidspunkter vil sætte andre konkurrerende luftfartsselskaber i stand til at øge deres kapacitet i disse koordinerede lufthavne (uanset hvilken konkret rute der er tale om) og således kan betragtes som en fjernelse af hindringer for adgang til markedet. Denne foranstaltning kan derfor godtages som kompenserende modydelse.

⁽²⁾ [...].

⁽³⁾ Se artikel 2, litra g), i forordning (EØF) nr. 95/93 samt definitionen af niveau 3-lufthavne under punkt 5 i Worldwide Slot Guidelines udarbejdet af den internationale luftfartsforening (International Air Transport Association (www.iata.org/wsg)).

Nedskæring i antallet af fragtflyvninger

- (117) I forbindelse med den formelle undersøgelsesprocedure har Malta foreslået en kapacitetsnedskæring i fragtflyvninger på 20 % som ekstra kompenserende modydelse. Ifølge Malta har de pågældende fragtflyvninger været rentable. Air Malta har en betydelig position på det lokale fragtmarked (med en markedsandel på 28 % for flyvninger til og fra Malta). Kommissionen vil derfor betragte denne nedskæring som kompenserende modydelse.

Salg af datterselskaber

- (118) Ud over kapacitetsnedskæringen foreslår Air Malta at sælge ikke-tabsgivende aktiver som kompenserende modydelse. Disse aktiver omfatter datterselskaberne Shield Insurance Company Ltd (herefter benævnt Shield Insurance) og Osprey Insurance Brokers Company Ltd (herefter benævnt Osprey Insurance Brokers). Shield Insurance er koncernens interne forsikringsselskab med sæde i Guernsey, hvis hovedopgave er at håndtere Air Maltas forsikringer. Det har imidlertid adgang til det internationale forsikringsmarked og er autoriseret til at udøve forsikringsvirksomhed inden for forskellige forsikringsklasser, både med henblik på Air Malta-koncernen og tredjeparter. Osprey Insurance Brokers er en forsikringsmægler, der er specialiseret i håndteringen af kunder af middelstort til stort økonomisk omfang inden for alle forsikringsklasser, herunder luftfartsforsikring.

- (119) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 40 skal den kompenserende modydelse særligt finde sted på det marked, hvor virksomheden vil komme til at indtage en stærk position efter omstruktureringen.
- (120) Det marked, hvor Air Malta har og fortsat vil have en betydelig markedsposition, er det maltesiske marked for lufttransport (både passagerer og gods). Dette gælder ikke forsikringssektoren. Forsikringsaktiviteterne ligger uden for selskabets kernevirkomhed og er ikke snævert forbundet med luftfartsaktiviteterne. Efter salget af Shield Insurance og Osprey Insurance Brokers vil Air Malta-koncernen i realiteten ikke være aktiv på forsikringsmarkedet længere. Hverken salget af Shield Insurance eller Osprey Insurance Brokers kan derfor betragtes som kompenserende modydelser.

Vurdering af, om de foreslåede kompenserende modydelser er hensigtsmæssige

- (121) Når Kommissionen foretager sin vurdering af, om de pågældende modydelser er hensigtsmæssige, vil den tage hensyn til strukturen og konkurrenceforholdene på markedet for at undgå, at en given modydelse medfører en forværring af strukturen på markedet (jf. rammebestemmelsernes punkt 39).

- (122) Modydelserne skal stå i et rimeligt forhold til støttens konkurrencefordrejende virkninger og navnlig til virksomhedens størrelse og relative vægt på dens marked(er). Indskrænkningens omfang må afgøres på grundlag af de konkrete omstændigheder (rammebestemmelsernes punkt 40).

- (123) Air Malta er en meget lille aktør på det europæiske luftfartsmarked og står kun for 0,25 % af den samlede europæiske luftfartsindustri's produktionskapacitet og output (målt i passagerer). Selvom Air Malta stadig har en førende position på det maltesiske luftfartsmarked, er de selskaber, der ville drage fordel af, at Air Malta forlod markedet, først og fremmest store lavprisselskaber som Ryanair og easyJet, som allerede har en betydelig markedsandel på det europæiske luftfartsmarked.

- (124) Kommissionen noterer, at en yderligere nedskæring af flådestørrelsen for en lille aktør som Air Malta ville have en negativ virkning på selskabets rentabilitet uden at give nævneværdige markedsmuligheder for konkurrenterne. Air Maltas flåde er nok for lille til at give synergier og til at rumme flere typer fly med henblik på at tiltrække et større marked og nå ud på potentielle markeder. Det er meget vanskeligt for Air Malta at differentiere produkterne om bord og sædekfigurationerne i flyene for at maksimere overskuddet. Air Maltas lille størrelse er desuden en ulempe for selskabet med hensyn til finansiering af fly, håndtering af kontrakter og lignende, hvor stordriftsfordele giver håndgribelige økonomiske og konkurrencemæssige fordele. Yderligere kapacitetsnedskæringer kan have en selvforstærkende negativ virkning på selskabets evne til at klare sig over for større konkurrenter.

- (125) Desuden er Malta et område, der er berettiget til støtte i henhold til artikel 107, stk. 3, litra a), i TEUF. I henhold til punkt 56 i rammebestemmelserne kan betingelserne for tildeling af støtte være mindre strenge med hensyn til modydelser.

- (126) Derudover skal Kommissionen tage højde for sagens særlige forhold, når den vurderer, om de foreslåede kompenserende modydelser er hensigtsmæssige. Maltas afsides beliggenhed som ø giver problemer med hensyn til tilgængeligheden til resten af Den Europæiske Union. Kommissionen anerkender, at de maltesiske øer ligger geografisk isoleret, hvorfor grænseoverskridende forbindelser til det europæiske fastland og andre dele af verden er begrænset til transport ad sø- og luftvejen. Tilstrækkelige luftforbindelser er af afgørende betydning for Maltas økonomi i betragtning af den økonomiske

åbenhed ⁽¹⁾ (der nødvendiggør pålidelige transportforbindelser for forretningsrejsende) og den omfattende turisme ⁽²⁾. Tilstrækkelige luftforbindelser er også livsnødvendige for Maltas økonomiske og sociale samhørighed både internt og i forhold til resten af EU med henblik på daglig transport af post og gods, herunder letfordærlige varer, mellem øerne og det europæiske fastland samt transport af patienter i båre og kuvøser (i tilfælde, hvor påkrævet speciallægehjælp ikke er tilgængelig i Malta).

- (127) I kommissionsbeslutning af 7. marts 2007 vedrørende *Cyprus Airways* ⁽³⁾ tog Kommissionen i sin vurdering af hensigtsmæssigheden i de kompenserende modydelse, hvad angår Cypern, hensyn til

"... territoriale, og derfor permanente, særtræk, som indvirker på dets socioøkonomiske udvikling. Cyperns afsides beliggenhed resulterer i direkte problemer med hensyn til tilgængeligheden til resten af Den Europæiske Union, og som følge heraf er landet særdeles afhængigt af luft- og søtransport, men navnlig af lufttransport. Dette er vigtigt, da luftfart i Cyperns tilfælde er den eneste rentable transportmulighed for forretningsrejsende."

- (128) Kommissionen noterer, at Malta er i en situation, der kan sammenlignes med Cyperns, hvad angår afsides beliggenhed, tilgængelighed og afhængighed af lufttransport.
- (129) Kommissionen noterer, at da Air Malta er en meget lille aktør på det europæiske luftfartsmarked, og da den anmeldte støtte ikke vil sætte Air Malta i stand til at føre en aggressiv ekspansionspolitik eller vokse i omfang, er den konkurrencefordrejende virkning af den anmeldte foranstaltning begrænset.

⁽¹⁾ Den maltesiske økonomi har en høj grad af åbenhed; eksporten og importen stod for henholdsvis ca. 77 % og 73 % af BNP i 2009. 58 % af eksporten foregik ad luftvejen. Om end størstedelen af importen foregik ad søvejen, stod lufttransporten også for en betydelig andel, nemlig 30 %.

⁽²⁾ Malta er stærkt afhængig af turisme, der igen er afhængig af lufttransporten. Turistsektoren har længe været en vigtig søjle i den maltesiske økonomi og er den førende serviceaktivitet både målt i jobskabelse og indtjening i fremmed valuta. Turismen står for ca. 25 % af Maltas BNP. I 2009 fik Malta besøg af ca. 1,2 millioner turister, der brugte 638 mio. EUR. I henhold til 2010-udgaven af de europæiske statistikker, var andelen af indtægter fra international turisme i BNP højest i Malta (11,4 %). Malta er også stærkt afhængig af HORECA-sektoren (hotel-, restaurant- og catering-sektoren). I henhold til EU's arbejdsstyrkeundersøgelse er helt op til 8,6 % af den erhvervsaktive befolkning beskæftiget i HORECA-sektoren, og det er den højeste procentsats i hele EU-27, hvor den gennemsnitlige sats er 4,3 %. At turismen er vigtig for Malta, afspejles i turistintensiteten, der var på 19,4 % (overnatninger pr. indbygger), mens gennemsnittet i EU-27 var på 4,6 %. Omkring 98 % af turistpassagererne valgte lufttransport frem for søtransport.

⁽³⁾ sin beslutning K(2007) 300 af 7. marts 2007 (EUT L 49 af 22.2.2008, s. 25), præmis 132.

- (130) Kommissionen mener, at kapacitetsnedskæringen på 5 % (for rentable aktiviteter) inden for personbefordring (der er knyttet til en reduktion af flåden på to fly (der således reduceres fra 12 til 10 fly)) ved første øjekast kan forekomme lille. I betragtning af, at Air Malta er et lille luftfartsselskab sammenholdt med den europæiske luftfartsindustri produktionskapacitet og output (målt i passagerer), og i betragtning af Air Maltas lille flådestørrelse, finder Kommissionen imidlertid ikke denne kapacitetsnedskæring ubetydelig. Desuden noterer Kommissionen, at den samlede kapacitetsnedskæring vil føre til, at Air Maltas markedsandel på det maltesiske lufttransportmarked reduceres fra 51 % i 2010 til under 40 % i 2016 ⁽⁴⁾.

- (131) På baggrund af ovenstående, og i betragtning af, at Air Malta vil afstå et betragteligt antal ankomst- og afgangstidspunkter til koordinerede lufthavne og derved skaber nye forretningsmuligheder for konkurrenterne, og i betragtning af den væsentlige kapacitetsnedskæring på 20 % i fragtsegmentet (der vil berøre flyselskabets betydelige markedsposition på det lokale fragtmarked), Maltas særlige situation på grund af afsides beliggenhed, tilgængelighed og afhængighed af lufttransport, konkluderer Kommissionen, at de foreslåede kompenserende modydelse er hensigtsmæssige med henblik på at minimere støttens konkurrencefordrejende virkninger og står i rimeligt forhold til disse virkninger og Air Maltas størrelse og betydning.

6.2.4 Begrænsning af støtten til et minimum (egenbidrag)

- (132) For det tredje er det påkrævet, at støttemodtageren yder et betydeligt bidrag til omstrukturingsplanen med egne midler for at begrænse støttebeløbet til det absolutte minimum af de nødvendige omstrukturingsomkostninger, jf. rammebestemmelsernes punkt 43. Det kan f.eks. ske ved afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overlevelse, eller ved ekstern finansiering på markedsvilkår.

- (133) For store virksomheder finder Kommissionen normalt, at et bidrag på mindst 50 % af omstrukturingsomkostningerne er hensigtsmæssigt. Under ekstraordinære omstændigheder og i tilfælde af særligt store problemer kan Kommissionen imidlertid acceptere et mindre bidrag fra virksomheden selv (jf. rammebestemmelsernes punkt 44).

- (134) Egenbidraget skal være et reelt bidrag, dvs. et faktisk bidrag, hvilket udelukker forventede fremtidige gevinster såsom cashflow (jf. punkt 43 i rammebestemmelserne). Bidraget må i sagens natur ikke indbefatte anden statsstøtte.

⁽⁴⁾ Kommissionen bemærker, at den i tidligere omstrukturingsbeslutninger ikke har skelnet mellem rentable og urentable aktiviteter i sin vurdering af, hvorvidt en kapacitetsnedskæring var en hensigtsmæssig kompenserende modydelse.

- (135) Som beskrevet ovenfor i afsnit 2.4 består det foreslåede egenbidrag fra Air Malta i salg af jord, salg af datterselskaber, salg af motorer samt optagelse af et banklån.

Salg af jord

- (136) Den største del af selskabets egenbidrag (66,2 mio. EUR) vil komme fra salg af jord omkring Malta International Airport til den maltesiske stat. Tilsagnet om købsaftale blev indgået den 7. december 2011.

- (137) Salget vil ikke ske ved en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende udbudsprocedure. I overensstemmelse med den generelle politik og de nationale lovkrav skal alle den maltesiske stats ejendoms køb imidlertid gennemføres til en fair og åben markedsværdi, der afspejler den pris, som en privat investor ville betale på markedsbaserede vilkår.

- (138) Air Malta har forklaret, at nogle af selskabets ejendomme i forbindelse med omstruktureringen er blevet overflødige, f.eks. hovedkontoret, der er for stort til den reducerede medarbejderstab. Med flytningen til nye lokaler ønsker Air Malta også at fremme kulturændringen og blive et moderne og dynamisk luftfartsselskab.

- (139) Den maltesiske regering har givet udtryk for sin strategiske interesse i at erhverve Air Maltas ejendom omkring Malta International Airport, da de pågældende jorder repræsenterer en sparsom ressource. Regeringen forklarede sin langsigtede strategi for udvikling af luftfartsaktiviteterne i Malta, herunder oprettelse af et fragtknudepunkt som del af et udvidet luftfartsanlæg, der også omfatter flyreparation og andre relaterede faciliteter.

- (140) Kommissionen anerkender, at Malta med ejendoms-erhvervelsen forfølger sin strategi for udvikling af luftfartsbranchen i Malta med henblik på at øge beskæftigelsen i denne sektor. Derfor mener Kommissionen, at hovedformålet med salget af jord ikke er at indskyde frisk kapital i Air Malta, men at forfølge et troværdigt politisk mål.

- (141) Ejendomsværdien er baseret på en uafhængig vurderingsrapport fra den 25. november 2011 udfærdiget af [...], en uafhængig valuar udpeget af regeringen til dette formål. [...] er et velrenommeret ejendomsmæglerfirma med solid international og lokal erfaring. Kommissionen har analyseret vurderingen og fundet den pålidelig. Vurderingen giver ikke anledning til bekymring, da der ikke er fundet nogen indlysende fejl, da der er anvendt accepterede vurderingsmetoder – de anvendte vurderingsstandarder er fastsat af International Valuation Standards

Council – og da vurderingen er baseret på troværdige antagelser. Derfor mener Kommissionen, at resultatet af denne vurderingsrapport ligger tilstrækkeligt tæt på jordens realistiske markedspris.

- (142) På baggrund af ovenstående accepterer Kommissionen provenuet fra salg af jord som egenbidrag.

Salg af datterselskaber

- (143) Salget af datterselskaber [...] vil ifølge Malta generere mindst EUR [10-12] mio. EUR.

- (144) Datterselskabernes værdi er baseret på vejledende værdier opstillet af [...] i et dokument med titlen "Review of potential disposal of assets" ("Gennemgang af potentiel afhændelse af aktiver") af 24. juni 2011.

- (145) Malta bekræftede, at alle afhændelser og transaktioner vil blive gennemført på en åben, konkurrencepræget, gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde. Salgsprocessen styres af en uafhængig konsulent. Den åbne udbudsprocedure lanceres ved offentliggørelse af licitationen og ved, at der åbnes et elektronisk datarum. Når der er foretaget udvælgelse af en række tilbudsgivere, åbnes datarummet igen for de udvalgte tilbudsgivere med henblik på due diligence-gennemgang. De udvalgte tilbudsgivere opfordres til at afgive deres endelige tilbud. Air Maltas bestyrelse udpeger og godkender den vindende tilbudsgiver med udgangspunkt i en maksimering af aktivernes værdi. De vigtigste skridt meddeles de ikke-vindende tilbudsgivere for at sikre en gennemsigtig og ikke-diskriminerende procedure. Der er allerede lanceret to salgsprocedurer i overensstemmelse med den ovenfor beskrevne fremgangsmåde: salget af Selmun Palace og salget af Holiday Malta.

- (146) Kommissionen noterer, at de første bud på et af datterselskaberne, Holiday Malta, var betydeligt [...] end den vejledende værdi. Den seneste vurdering af Selmun Palace fra december 2011 – [...] – underbygger imidlertid en værdi på mellem [...] og [...] mio. EUR.

- (147) Selvom Air Malta har anlagt en konservativ tilgang – antagelserne i omstrukturingsplanen omfatter en risikojustering på 15 % (et provenu fra afhændelserne på [10-12] mio. EUR i stedet for [12-14] mio. EUR) – mener Kommissionen ikke, at de oplysninger, der er givet om vurderingen af datterselskaberne, er tilstrækkelige. Vurderingsrapporterne er af forholdsvis ringe kvalitet og sætter ikke Kommissionen i stand til at tage endelig stilling til datterselskabernes faktiske værdi.

(148) På den baggrund er Kommissionen ikke i stand til sætte præcise tal på provenuet fra salget af datterselskaber. Kommissionen noterer imidlertid, at datterselskaberne, baseret på de disponible oplysninger, så absolut har en vis værdi. Eventuelle indtægter fra salget af datterselskaber vil derfor forhøje egenbidraget.

Salg af motorer

(149) Provenuet fra salget af de to reservemotorer til [...], en privat international finansierings- og udlejningsvirksomhed inden for reservemotorer til fly, skal indbefattes i Air Maltas egenbidrag til omstrukturingsomkostningerne. Salget af reservemotoren med serienummer ESN [...] fandt sted den 28. oktober 2010 og genererede [10-12] mio. USD. Salget af reservemotoren med serienummer ESN [...] fandt sted den 17. december 2010 og genererede [9-11] mio. USD. Det samlede provenu fra salget af motorer beløber sig til [19-23] mio. USD (ca. [15-17] mio. EUR). Det skal dog bemærkes, at mens motor nr. [...] var Air Maltas fulde ejendom, var motor nr. [...] leaset af Air Malta. Air Malta havde forkøbsret til motor nr. [...] og udnyttede forkøbsretten til en pris på [5-7] mio. EUR. Motoren blev efterfølgende solgt til [...] og derefter tilbageleaset.

(150) Air Malta har anvendt nettoprovenuet fra salget af motorerne til egenbidraget og har derfor betragtet de [5-7] mio. EUR som en omkostning. Nettoprovenuet beregnes som indtægten fra salget af motorerne til [...] ([10-12] mio. USD + [9-11] mio. USD = [19-23] mio. USD eller [15-17] mio. EUR) fratrukket omkostningerne til køb af motor nr. [...] ([5-7] mio. EUR), hvilket giver [10-12] mio. EUR i egenbidrag.

(151) Kommissionen noterer, at salget af motorerne fandt sted i omstrukturingsperioden eller kun ganske få dage før periodens start. Derfor kan hele indtægten fra disse afhændelser betragtes som egenbidrag. Desuden accepterer Kommissionen den foreslåede beregning af det faktiske beløb for salgsprovenuet og accepterer således egenbidraget på [9-12] mio. EUR.

Banklån

(152) Et lån på [20-25] mio. EUR skulle blive ydet af [...] pr. medio 2014.

(153) Malta har fremlagt hensigtserklæringer fra to banker dateret den 24. og den 29. november 2011. Der er dog endnu ikke indgået nogen bindende aftaler, da det ifølge Malta er bankernes forretningspolitik tidligst at binde sig to år før en transaktion. Da der således ikke er fremlagt nogen bindende aftaler, kan et sådant banklån

ikke betragtes som et reelt og faktisk egenbidrag som påkrævet i punkt 43 i rammebestemmelserne.

(154) Kommissionen noterer imidlertid, at Air Malta allerede i december 2011 har skaffet et mellemfinansieringslån på [25-30] mio. EUR med en løbetid på tre år og stillet sikkerhed herfor uden hjælp fra de maltesiske myndigheder. Formålet med dette lån er at mellemfinansiere Air Maltas omstrukturering frem til 2014, hvor provenuet fra salget af jord forventes at blive realiseret.

(155) Lånet vil blive ydet af [...]. Begge banker må betragtes som private banker.[...]

(156) Air Malta skal betale en rentesats, der aktuelt er på [4-6] % p.a. (dvs. [150-350] basispoint over basisrentesatsen på [...] som referencerentesats, der aktuelt er 2,5 %) plus gebyrer på [1-1,5] % p.a. Der er stillet sikkerhed for lånet i form af et pantebrev på [25-30] mio. EUR.

(157) Kommissionen noterer, at denne låneaftale fra december 2011 viser, at Air Malta allerede var i stand til at opnå ekstern finansiering på markedsvilkår uden hjælp fra de maltesiske myndigheder. Denne finansiering er udtryk for, at markedet har tillid til, at selskabet igen kan blive rentabelt. Kommissionen betragter således lånet på [25-30] mio. EUR som en del af egenbidraget.

Vurdering af, om det foreslåede egenbidrag er tilstrækkeligt

(158) På baggrund af ovenstående mener Kommissionen, at provenuet fra salget af jord (66,2 mio. EUR), salget af motorer ([9-12] mio. EUR) samt banklånet optaget i december 2011 (30 mio. EUR) må betragtes som tilstrækkeligt og acceptabelt egenbidrag. Det samlede egenbidrag beløber sig således til 107 mio. EUR, svarende til 45 % af de samlede omstrukturingsomkostninger. Derudover noterer Kommissionen, at størrelsen af egenbidraget forhøjes med [10-12] mio. EUR, hvis det forventede provenu fra salget af datterselskaber realiseres, hvorved det samlede egenbidrag vil komme op på 49,5 % af de samlede omstrukturingsomkostninger.

(159) Malta er et område, der er berettiget til støtte i henhold til artikel 107, stk. 3, litra a), i TEUF. I støtteberettigede områder kan betingelserne for godkendelse af støtte være mindre strenge, hvad angår størrelsen af støttemodtagers egenbidrag (jf. punkt 56 i rammebestemmelserne).

Derudover giver Malta's afsides beliggenhed problemer med hensyn til tilgængeligheden til resten af EU, hvorfor Malta er stærkt afhængig af lufttransport (se afsnit (126) ovenfor), og det skal der tages højde for.

- (160) Som følge af sagens særlige omstændigheder forekommer et egenbidrag på lidt under 50 % at være acceptabelt. Da omstrukturingsplanen og især den fremlagte finansielle plan viser, at støttebeløbet har en sådan størrelse, at det undgås at give Air Malta et likviditetsoverskud, der kan anvendes til aggressive, markedsfordrejende aktiviteter uden tilknytning til omstrukturingsprocessen, og at støtten ikke finansierer nye investeringer, der ikke er nødvendige for at genskabe selskabets rentabilitet, jf. punkt 45 i rammebestemmelserne, konkluderer Kommissionen, at egenbidraget på mindst 45 % er tilstrækkeligt i dette tilfælde.

6.2.5 Princippet om engangsstøtte

- (161) Endelig skal støtten leve op til princippet om engangsstøtte. I punkt 72 i rammebestemmelserne fastslås det, at en virksomhed, der allerede har fået rednings- og omstrukturingsstøtte inden for de seneste ti år, ikke er berettiget til at få rednings- eller omstrukturingsstøtte.
- (162) I april 2004 – før Malta tiltrådte EU – gennemførte landet en kapitalforhøjelse på 57 mio. EUR i Air Malta. Den pågældende transaktion foregik i naturalier og omfattede overdragelse af fast ejendom (jord og bygninger) til gengæld for tildelingen af yderligere aktier i Air Malta. Denne foranstaltning blev ikke betragtet som rednings- eller omstrukturingsstøtte af de maltesiske myndigheder, der anså kapitalforhøjelsen for at være forenelig med princippet om den markedsøkonomiske investor.
- (163) Kommissionen blev dengang underrettet om foranstaltningen i forbindelse med samarbejdet forud for tiltrædelsen. Da denne foranstaltning blev gennemført, før Malta tiltrådte EU, var det ikke påkrævet, at Malta ansøgte om Kommissionens godkendelse forud for kapitalforhøjelsen i 2004. I overensstemmelse med Kommissionens praksis⁽¹⁾ vil Kommissionen imidlertid tage højde for omstrukturingsstøtte, der er tildelt forud for tiltrædelsen, i forbindelse med anvendelsen af princippet om engangsstøtte i efterfølgende sager om omstrukturingsstøtte.

(1) Kommissionens beslutning 2007/509/EF af 20. december 2006 om statsstøttesag C 3/2005 (ex N 592/2004 (ex PL 51/2004)), som Polen har planer om at gennemføre for Fabryka Samochodów Osobowych SA (tidligere DAEWOO – FSO Motor SA) (EUT L 187 af 19.7.2007, s. 30); Kommissionens beslutning 2010/174/EF af 10. marts 2009 om statsstøttesag C 43/07 (ex N 64/07) og C 44/05 (ex NN 79/05, ex N 439/04) ydet af Polen til Huta Stalowa Wola SA (EUT L 81 af 26.3.2010, s. 1).

- (164) For at afgøre, om der var tale om en økonomisk fordel for Air Malta i forbindelse med kapitalforhøjelsen i 2004, og om denne foranstaltning derfor kunne betragtes som statsstøtte, skal Kommissionen vurdere, om selskabet opnåede "en økonomisk fordel, som det ikke ville have fået under normale markedsvilkår⁽²⁾". Med henblik på dette anvender Kommissionen princippet om den markedsøkonomiske investor. Ifølge dette princip vil der ikke være tale om statsstøtte, hvis en privat investor af en størrelse, der kan sammenlignes med de offentlige organer, under lignende omstændigheder og under normale markedsøkonomiske vilkår kunne have følt sig tilskyndet til at foretage det pågældende kapitalindskud. Kommissionen skal derfor vurdere, om en privat investor ville have foretaget den pågældende transaktion på de samme vilkår⁽³⁾. En hypotetisk privat investor handler som en fornuftig investor⁽⁴⁾, der ønsker at maksimere sin fortjeneste uden dog at løbe en for stor risiko i forhold til afkastet⁽⁵⁾.

- (165) Desuden "... skal en offentlig og en privat investors adfærd sammenlignes under hensyn til den holdning, en privat investor ville have indtaget i forbindelse med den pågældende transaktion på grundlag af de foreliggende oplysninger og udsigterne på dette tidspunkt⁽⁶⁾".

- (166) Kommissionens analyse og vurdering skal omfatte alle faktorer, der er relevante for transaktionen på det pågældende tidspunkt og i den pågældende sammenhæng. Det kan f.eks. være støttemodtagerens finansielle situation på det pågældende marked; den efterfølgende udvikling eller efterfølgende resultater er imidlertid irrelevante, medmindre de var forudset på tidspunktet for investeringen⁽⁷⁾.

- (167) Ved den pågældende transaktion overdrog staten fast ejendom (jord og bygninger) til Air Malta mod til gengæld at få tildelt yderligere aktier i Air Malta. Air Malta havde længe haft brugsretten til den pågældende faste ejendom. Air Malta havde siden 1979 rådet over den pågældende faste ejendom i henhold til en tidsubegrænset lejeaftale. Air Malta havde gennem årene forbedret værdien af ejendommen for egne midler og med forventningen om, at den skulle overdrages.

(2) Forenede sager T-228/99 og T-233/99, præmis 251.

(3) Dom i forenede sager T-228/99 og T-233/99, *Westdeutsche Landesbank GZ mod Kommissionen*, Sml. 2003 II, s. 435 ff., præmis 245.

(4) Sag C-482/99, *Frankrig mod Kommissionen*, Sml. 2002 I, s. 4397, præmis 71.

(5) Forenede sager T-228/99 og T-233/99, præmis 255.

(6) Forenede sager T-228/99 og T-233/99, præmis 246. Se også sag T-16/96, *Cityflyer Express mod Kommissionen*, Sml. 1998 II, s. 757, præmis 76.

(7) Sag C-124/10P, *Kommissionen mod EDF*, Dom af 5. juni 2012, præmis 85.

- (168) Kommissionen noterer, at denne transaktion blev drøftet og forberedt gennem en række år. Planen om overdragelse af jorden blev allerede udformet i 1990'erne. Der blev allerede refereret til denne transaktion i et bestyrelsesdokument i 2000. Grunden til transaktionens forsinkelse var privatiseringen af Malta International Airport, der først blev gennemført i 2002.
- (169) Transaktionen blev foretaget i forbindelse med en koncernstrategi og forretningsplan for 2004-2007 (november 2003) og et 3-årigt budget. Med de positive udsigter for markedsforholdene i form af forventet vækst på det maltesiske lufttransportmarked, stigende sædekapacitet og stigende fortjenstmargener i den europæiske luftfartssektor samt opmuntrende resultater forventedes det i forretningsplanen, at der ville ske en betydelig stigning i passagerantal og udbytte i de efterfølgende år, og at selskabet ville være rentabelt senest i regnskabsåret 2007.
- (170) De relevante prognoser afspejlede den generelle holdning i luftfartsindustrien på det tidspunkt, der forudså kraftig vækst i luftfartssektoren. Desuden var de positive resultater baseret på yderligere forventede vækstmuligheder som følge af Maltas tiltrædelse af EU. Ud over en forbedret kapitalstruktur indeholdt forretningsplanen en række rimelige tiltag som f.eks. indførelse af en standardiseret, moderne og brændstoffeffektiv flåde af Airbus A319/A320 samt rationalisering af vedligeholdelsen. Kommissionen noterer, at lavprisselskaberne i 2004 ikke blev betragtet som en trussel for Air Malta på Air Maltas kernemarked, da ruternes længde til/fra Malta blev anset for at være for stor til, at lavprisselskabsmodellen ville kunne fungere. Selvom forventningerne viste sig at være for optimistiske, og selvom udfordringerne på markedet efterfølgende viste sig at være undervurderet, og i betragtning af de oplysninger, der var tilgængelige i 2004, samt den generelle holdning i luftfartsindustrien, mener Kommissionen, at prognoserne i forretningsplanen og det 3-årige budget må anses for at have været troværdige på det pågældende tidspunkt.
- (171) Som følge af, at den maltesiske stat som hovedaktionær i Air Malta kun bidrog med en minimal aktiekapital, da selskabet blev grundlagt i 1974, var Air Malta stærkt underkapitaliseret sammenlignet med andre nationale luftfartselskaber før april 2004 og havde brug for en kapitalstruktur, der stod i passende forhold til selskabets aktiviteter. Formålet med kapitalforhøjelsen, der skete i form af naturalier ved overdragelse af fast ejendom, var at sikre, at Air Malta havde en afbalanceret finansiel struktur, så selskabet kunne iværksætte en vækststrategi og få mulighed for yderligere afbalancering af egenkapitalen gennem bedre ordninger til styring af arbejdskapitalen.
- (172) Transaktionen var baseret på en markedsværdi med rådgivning fra PriceWaterhouseCoopers, der anførte, at "den værdi af aktiverne, der allokeres til selskabet, svarer mindst til den nominelle værdi af de aktier og den emissionspræmie, som selskabet udsteder til den maltesiske stat".
- (173) Endvidere noterer Kommissionen, at Air Malta ikke var en virksomhed i vanskeligheder i april 2004. Selvom Air Malta led tab, som Air Maltas datterselskab Azzura Air havde pådraget sig på grund af eftervirkningerne fra 9/11, havde Air Malta betydelige likvide reserver på det tidspunkt. I henhold til tallene pr. 31. juli 2003 beløb Air Maltas samlede egenkapital sig til 45,7 mio. EUR (udstedt aktiekapital på 11,7 mio. EUR plus en positiv balance i driftsregnskabet). I henhold til det interne regnskab for de sidste syv måneder op til den 29. februar 2004 var underskuddet for den periode på 15,5 mio. EUR, og et underskud på 19,2 mio. EUR var forventet for hele regnskabsåret. I forbindelse med afslutningen af det lovpligtige regnskab for juli 2004 blev der fundet yderligere tab, som blev opgjort i starten af 2005. Disse tab kunne imidlertid ikke være kendt eller forudset i april 2004.
- (174) Desuden var Air Malta i stand til at rejse eksterne lån fra tre private banker uden støtte fra staten.
- (175) Endelig deltog private minoritetsaktionærer i kapitalforhøjelsen i forhold til deres andele (under 5 % af den samlede kapital).
- (176) På den baggrund har Kommissionen ingen tvungende beviser for, at transaktionen i april 2004 ikke skulle have levet op til princippet om den markedsøkonomiske investor, da det forekommer ret rimeligt at gå ud fra, at en privat investor under lignende omstændigheder ville have haft den samme adfærd, som den maltesiske stat havde. Derfor udgjorde transaktionen i 2004 ikke statsstøtte til Air Malta.
- (177) Derudover har de maltesiske myndigheder bekræftet, at Air Malta ikke har modtaget nogen rednings- eller omstruktureringsstøtte de seneste ti år. Kommissionen mener derfor, at princippet om engangsstøtte er overholdt.

6.3 Konklusion

- (178) På baggrund af ovenstående mener Kommissionen, at den påtænkte støtte på 130 mio. EUR og omstruktureringsplanen er forenelig med kravene i rammebestemmelserne. Kommissionen anser således statsstøtten for at være forenelig med det indre marked —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den af Malta anmeldte omstrukturingsstøtte, der består i tildelingen af 130 mio. EUR til Air Malta i form af egenkapital, herunder et gæld-for-aktier-bytte af det godkendte redningslån på 52 mio. EUR, udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Statsstøtten er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Republikken Malta.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. juni 2012.

På Kommissionens vegne
Joaquín ALMUNIA
Næstformand
