

BESCHLUSS DER KOMMISSION**vom 27. Juni 2012****in der Sache SA.33015 (2012/C) über die staatliche beihilfe Malτας zugunsten von Air Malta plc.***(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2012) 4198)***(Nur der englische Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2012/661/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

gestützt auf den Beschluss der Kommission zur Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV in der Beihilfesache SA.33015 ⁽¹⁾,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme nach den genannten Bestimmungen und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Mit Schreiben vom 16. Mai 2001 meldete Malta im Anschluss an die Gewährung eines Rettungsdarlehens in Höhe von 52 Mio. EUR, das mit dem Beschluss der Kommission vom 15. November 2010 (N 504/2010, im Folgenden „Kommissionsbeschluss über die Rettungsbeihilfe“) genehmigt wurde, eine Umstrukturierungsbeihilfe für die Air Malta plc. bei der Kommission an. Mit Schreiben vom 5. Juli und 1. September 2011 forderte die Kommission zusätzliche Auskünfte an, die Malta in seinen Antwortschreiben vom 2. August und 22. September 2011 übermittelte.
- (2) Mit Schreiben vom 25. Januar 2012 unterrichtete die Kommission Malta von ihrem Beschluss, bezüglich dieser Beihilfe das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten (im Folgenden „Eröffnungsbeschluss“). Malta nahm mit Schreiben vom 5. März 2012 zu diesem Be-

schluss Stellung. Auf weitere Fragen der Kommission vom 19. März 2012 antwortete Malta mit Schreiben vom 19. April 2012.

- (3) Der Eröffnungsbeschluss wurde am 12. Februar 2012 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Die Kommission forderte alle Beteiligten auf, in der Sache Stellung zu nehmen.
- (4) Die Kommission erhielt Stellungnahmen von sechs Beteiligten. Diese Stellungnahmen wurden Malta zur Stellungnahme übermittelt; die Erwiderung Malτας ging mit Schreiben vom 27. April 2012 ein.

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME UND DES UMSTRUKTURIERUNGSPANS**2.1 Umstrukturierungsbeihilfe**

- (5) Malta meldete eine Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 130 Mio. EUR in Form einer Kapitalzuführung an, die auch einen Schuldenswap für das genehmigte Rettungsdarlehen in Höhe von 52 Mio. EUR umfasst; Grundlage für die Maßnahme ist der nachstehend beschriebene Umstrukturierungsplan, der seit November 2010 (seit der Genehmigung des Rettungsdarlehens) gilt und einen fünfjährigen Umstrukturierungszeitraum von Herbst 2010 bis Herbst 2015 abdeckt.

2.2 Begünstigtes Unternehmen

- (6) Air Malta plc. ist seit 1974 die staatliche Fluggesellschaft (Flag-Carrier) Malτας. Zu Beginn der Umstrukturierung unterhielt Air Malta zwölf Passagierflugzeuge und flog 43 Linienflugziele in Europa, Nordafrika und dem östlichen Mittelmeerraum an. Eigentümer von Air Malta sind der maltesische Staat (98 %) und private Investoren (2 %).
- (7) Air Malta ist ein sehr kleiner Akteur auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt (etwa 1,8 Mio. Passagiere im Jahr 2010) und deckt nur 0,25 % der gesamten Kapazität und des gesamten Passagieraufkommens der europäischen Luftfahrtindustrie ab. Durch die geplante Verkleinerung der Flotte um zwei Flugzeuge wird Air Malta zu einem noch kleineren Wirtschaftsbeteiligten auf dem wachsenden europäischen Luftverkehrsmarkt werden. Air Malta plant, sich einer weltweiten Luftfahrtallianz anzuschließen, um trotz der Flottenverkleinerung ihre Anbindungen zu verbessern und ihre Flottennutzung zu steigern.

⁽¹⁾ Beschluss C(2012) 170 final der Kommission vom 25. Januar 2012 (ABl. C 50 vom 21.2.2012, S. 7).

- (8) Für Flüge von und nach Malta ist Air Malta mit einem Marktanteil von 51 % (Passagierflüge) bzw. 28 % (Frachtflüge) jedoch die wichtigste Fluggesellschaft. Nach Angaben Maltas ist die Umstrukturierung Air Maltas von grundlegender Bedeutung, da die Fluggesellschaft die regelmäßige und zuverlässige Verbindung des Inselstaates zu den wichtigsten Zentren in Europa und Nordafrika gewährleistet und gleichzeitig durch Dienstleistungen wie die Beförderung von Post- und Frachtsendungen sowie von Patienten zur Behandlung im Ausland zur maltesischen Wirtschaft beiträgt. Diese Rolle haben die größten Wettbewerber Air Maltas, insbesondere Billigfluggesellschaften wie Ryanair und easyJet, nicht.
- (9) Air Malta hat in ihrem Kerngeschäft bereits seit mehreren Jahren Verluste geschrieben: Die Fluggesellschaft verzeichnete einen Betriebsverlust von 23,1 Mio. EUR im Geschäftsjahr ⁽¹⁾ 2010 und von 37,3 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2011 (siehe Tabelle 2).
- (10) Air Malta plc. verfügt über folgende Tochtergesellschaften („Air-Malta-Gruppe“):

Tabelle 1

Struktur der Air-Malta-Gruppe

Tochtergesellschaft	Anteil der Air Malta plc.	Gewinn vor Steuern im GJ 2010 (in Tausend EUR)
<i>Osprey Insurance Brokers Ltd.</i> (Versicherungsmakler)	100 %	618
<i>Shield Insurance Company Ltd.</i> (firmeneigenes Versicherungsunternehmen)	100 %	1 165
<i>Selmu Palace Hotel Co. Ltd.</i> (4-Sterne-Hotel in Malta)	100 %	(879)
<i>Holiday Malta</i> (spezialisierte britische Reiseveranstalter)	100 %	(1 081 GBP)
<i>World Aviation Group</i> (General Sales Agent für Air Malta und andere Fluggesellschaften)	50 %	241
<i>Lufthansa Technik Malta</i> (Gemeinschaftsunternehmen mit der Lufthansa Technik AG für Wartungs- und Reparaturarbeiten)	8 %	(10 896)

2.3 Umstrukturierungsplan

- (11) Ziel des Umstrukturierungsplans (vom 29. November 2011) und seiner aktualisierten Fassung vom 28. Februar 2012 ist, bis zum Geschäftsjahr 2014 die Rentabilität und bis 2015 die langfristige Rentabilität von Air Malta wiederherzustellen. Die Laufzeit des Umstrukturierungsplans ist auf fünf Jahre begrenzt (von Herbst 2010 bis Herbst 2015).
- (12) Dem Umstrukturierungsplan zufolge wird es möglich sein, die bestehenden Verluste, d. h. einen Betriebsverlust (EBIT) von 37,3 Mio. EUR und einen Nettoverlust von 88,9 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2011, in einen Betriebsgewinn von [...] ^(*) Mio. EUR und einen Nettogewinn von [...] Mio. EUR im Geschäftsjahr 2014 umzukehren und die Gewinnsituation in den Geschäftsjahren 2015 und 2016 noch weiter zu verbessern (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2

Gewinne und Verluste 2008-2016

(in Mio. EUR)

Geschäftsjahr (GJ)	2008	2009	2010	2011	2012 (Prog.)	2013 (Prog.)	2014 (Prog.)	2015 (Prog.)	2016 (Prog.)
Einnahmen	273,7	249,5	210,8	207,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Betriebsergebnis	(8,9)	(33,8)	(23,1)	(37,3)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nettoergebnis	3,6	(23,7)	(11,6)	(88,9)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (13) Der Umstrukturierungsplan veranschlagt für das Geschäftsjahr 2016 eine Rendite des eingesetzten Kapitals (ROCE) ⁽²⁾ von [4 bis 6] % und eine Eigenkapitalrendite (ROE) ⁽³⁾ von [5 bis 7] %.

⁽¹⁾ Das Geschäftsjahr Air Maltas beginnt am 1. April. Somit geht z. B. das Geschäftsjahr 2011 vom 1.4.2010 bis zum 31.3.2011 und das Geschäftsjahr 2016 vom 1.4.2015 bis zum 31.3.2016.

^(*) Geschäftsgeheimnis

⁽²⁾ ROCE = Nettogewinn / (Fremdkapital + Eigenkapital)

⁽³⁾ ROE = Nettogewinn / Eigenkapital

Tabelle 3

ROCE und ROE 2012-2016

GJ	2012	2013	2014	2015	2016
Eigenkapitalrendite (ROE)	k. A.	- [30 bis - 20] %	[2 bis 6] %	[4 bis 6] %	[5 bis 7] %
Rendite des eingesetzten Kapitals (ROCE)	- [60 bis - 50] %	- [20 bis - 10] %	[0 bis 5] %	[4 bis 6] %	[4 bis 6] %

- (14) Diese Ergebnisse will Air Malta schwerpunktmäßig mit den folgenden Maßnahmen erreichen:

Flugstrecken- und Flugnetz-Strategie

- (15) Das Ziel besteht in einem kosteneffizienteren Flugplan. Daher plant Air Malta, den Flugverkehr auf bestimmten – sowohl rentablen als auch unrentablen – Flugstrecken einzustellen und die Bedienung ausgewählter Kernstrecken auszubauen.
- (16) Air Malta hat bereits Anfang 2011 damit angefangen, die unrentablen Verbindungen nach Leipzig, Tunis, Damaskus, Palermo und Turin einzustellen.
- (17) Darüber hinaus hat Air Malta im Herbst 2011 damit begonnen, auf bestimmten Strecken den Flugverkehr einzustellen oder zu reduzieren, und diese Strecken der Kommission als Ausgleichsmaßnahmen nach den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten⁽¹⁾ (im Folgenden „RuU-Leitlinien“) angeboten. Dadurch werden auch die entsprechenden Zeitnischen (Slots) auf mehreren ausländischen Flughäfen freigegeben, da Air Malta ihre angestammten Rechte auf die Nutzung dieser Slots aufgibt. Bis 2013 soll auf [...] Slot-Paare auf koordinierten Flughäfen⁽²⁾ wie London-Gatwick, Manchester, Amsterdam, Frankfurt, Genf, Catania, Stuttgart, London-Heathrow und München verzichtet werden. Die Reduzierung bzw. Einstellung des Verkehrs auf bestimmten Strecken wird anderen Fluggesellschaften zugute kommen, die dadurch möglicherweise ihre Sitzladefaktoren (Auslastung) und/oder ihre Durchschnittserlöse (Yields) erhöhen können.

- (18) Was die Rentabilität der einzelnen Strecken angeht, hat Malta für die Geschäftsjahre 2010 bis 2013 und den Zeitraum zwischen Sommer 2009 und Sommer 2012 die Bruttomargen für alle Strecken vorgelegt. Die Bruttomarge wird wie folgt berechnet: Einnahmen abzüglich der variablen direkten Betriebskosten (VDOC) und der fixen direkten Betriebskosten (FDOC). Eine Flugstrecke ist rentabel, wenn ihre Bruttomarge größer oder gleich

0 % ist. Flugstrecken sind „geringfügig rentabel“, wenn ihre Bruttomarge derzeit unter 0 % und über - 10 % liegt, sie in Zukunft aber rentabel werden wird. Laut Aussage Malτας sind sowohl rentable als auch „geringfügig rentable“ Strecken als relevante Ausgleichsmaßnahmen eingestuft worden.

- (19) Die Veränderungen am Streckennetz zwischen den Geschäftsjahren 2010 und 2013 entsprechen einer Verringerung der Kapazität (ASK⁽³⁾) um 20,9 % gegenüber der Gesamtkapazität im Jahr 2010. Dies umfasst einen Kapazitätsabbau um [27 bis 33] % ([12,5 bis 15,5] %⁽⁴⁾ beziehen sich auf angeblich rentable Strecken, [5,5 bis 7,5] %⁽⁵⁾ auf „geringfügig rentable“ Strecken und [9 bis 11] %⁽⁶⁾ auf unrentable Strecken) sowie eine Kapazitätssteigerung um [8 bis 10] % durch die Aufnahme neuer Flugziele und die Ausweitung der bestehenden Flugpläne.

Tabelle 4

Kapazitätsänderungen 2010-2013

Kapazitätsänderung	ASK	in % gegenüber GJ 2010
ASK insgesamt (GJ 2010)	4 145 522	
Kapazitätsabbau (ASK)	[...]	[27 bis 33] %
Kapazitätserhöhung (ASK)	[...]	[8 bis 10] %
ASK insgesamt (GJ 2013)	3 275 710	79 %
Kapazitätsabbau insgesamt (GJ 2010-2013)	869 812	20,9 %

- (20) Von besonderer Bedeutung sind Verbindungen zu internationalen Drehkreuzen, da diese den Zugang Malτας zu den Märkten in aller Welt sicherstellen. Aus diesem Grund hat Air Malta Codesharing-Vereinbarungen mit zahlreichen Fluggesellschaften abgeschlossen. Des Weiteren plant die Fluggesellschaft, sich einer weltweiten Luftfahrtallianz anzuschließen, um ihre Anbindungen und ihre Flottennutzung zu verbessern.

⁽¹⁾ ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

⁽²⁾ Koordinierte Flughäfen sind Flughäfen, auf denen die Slots nach der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1) von einem Koordinator zugewiesen werden.

⁽³⁾ ASK = angebotener Sitzplatzkilometer.

⁽⁴⁾ 17,9 % für den Bezugszeitraum Sommer 2009 bis Sommer 2012.

⁽⁵⁾ 9,8 % für den Bezugszeitraum Sommer 2009 bis Sommer 2012.

⁽⁶⁾ 1,7 % für den Bezugszeitraum Sommer 2009 bis Sommer 2012.

Initiativen auf der Ausgabenseite

- (21) Die ausgabenseitigen Initiativen konzentrieren sich auf Effizienzsteigerungen bei den Tätigkeiten von Air Malta, um die Kostenstruktur durch Rationalisierung des Kerngeschäfts, die Beseitigung betrieblicher Ineffizienzen sowie die Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit und langfristigen Tragfähigkeit der Fluggesellschaft zu senken. Es wird damit gerechnet, dass sich die aus den ausgabenseitigen Initiativen ergebenden jährlichen Rentabilitätssteigerungen zum Ende des Umstrukturierungszeitraums auf insgesamt [42 bis 52] Mio. EUR belaufen werden, was eine Reduzierung der Gesamtkosten des Unternehmens um [10 bis 12] % und eine Verringerung der Gesamtbetriebskosten pro Passagier um [7,5 bis 10] % bedeutet (während das Passagieraufkommen in demselben Zeitraum fast konstant bleiben wird). Die wichtigsten Posten in diesem Zusammenhang sind: streckennetzbedingte Einsparungen ([21 bis 27] Mio. EUR), Personaleinsparungen ([9 bis 11] Mio. EUR) und über Vertragsmanagement erzielte Einsparungen ([7 bis 9] Mio. EUR).
- (22) Der geplante Kapazitätsabbau um 20,9 % hat Auswirkungen auf die fixen und variablen direkten Betriebskosten; so werden z. B. Einsparungen im Zusammenhang mit der Flugzeugbetankung von etwa [...] Mio. Gallonen ([...] Mio. EUR), einer Verringerung der Flugstunden und somit der allgemeinen Wartungskosten [...] sowie Einsparungen im Zusammenhang mit Landungen, Abfertigung und Flugsicherung sowie bei den Streckengebühren [...] erwartet.
- (23) Die Fluggesellschaft hat vor, ihre Flotte von zwölf auf zehn Flugzeuge zu verkleinern. Ein Flugzeug wird bereits seit [...] an eine mexikanische Fluggesellschaft und ein anderes im Rahmen eines Kurzzeitvertrags von [...] bis [...] an eine polnische Fluggesellschaft weiterverleaset. Beide Flugzeuge werden kostenpflichtig weiterverleaset, wodurch sich die gesamten Leasing-Kosten von Air Malta verringern. Es wird damit gerechnet, dass die gesamten Leasing-Kosten um [2,5 bis 3,5] Mio. EUR sinken werden.
- (24) Die Verkleinerung des Streckennetzes wird allerdings bereits vor Umsetzung der Initiativen negative Auswirkungen auf das Passagier- und Frachtvolumen haben. Malta geht davon aus, dass das Passagieraufkommen (Linien- und Charterflüge) von 1,75 Mio. Passagieren im Geschäftsjahr 2011 auf [1,5 bis 1,7] Mio. Passagiere im Geschäftsjahr 2013 sinken und somit zu einer Einnahmehinbuße von [11 bis 13] Mio. EUR führen wird. Die Einnahmen im Luftfrachtbereich werden angesichts der Verkleinerung des Streckennetzes voraussichtlich ebenfalls um [1 bis 2] Mio. EUR sinken.
- (25) Air Malta handelt momentan die Verträge mit ihren wichtigsten Zulieferern neu aus. Die allgemeine Zielvorgabe im Hinblick auf die vertragsbedingten Einsparungen liegt bei etwa [7 bis 8] Mio. EUR. Zunächst wurde damit begonnen, die Verträge mit zehn Geschäftspartnern zu überprüfen. So sind z. B. bereits beträchtliche Einsparungen in Höhe von [...] im Rahmen der Verhandlungen mit dem Malta International Airport ⁽¹⁾ erzielt worden.

⁽¹⁾ Der Flughafen befand sich früher im Staatsbesitz und ist nun privatisiert worden. Der größte Anteilseigner ist ein privates Konsortium unter der Leitung der österreichischen Flughafen Wien AG. Der maltesische Staat ist nur Minderheitsaktionär (20 %).

Initiativen auf der Einnahmenseite

- (26) Air Malta plant, ihre Einnahmen durch die Einführung von Zusatzlöhnen aus zusätzlichen entgeltlichen Dienstleistungen (ähnlich dem Ansatz der Billigfluggesellschaften) sowie durch Verbesserungen ihres Ertragsmanagements und ihrer Preisstruktur zu steigern.
- (27) Angesichts des saisonalen Charakters des Marktes von Air Malta konzentrieren sich die einnahmenseitigen Initiativen darauf, die Durchschnittserlöse im Sommer, wenn die Sitzladefaktoren bereits hoch sind, zu erhöhen und die Einnahmen im Winter durch gezielte Marketingstrategien, Kampagnen und Sitzplatzverkäufe zu steigern. Die Gesamteinnahmen pro Passagier (einschließlich Zusatzlöhne) werden im Geschäftsjahr 2016 voraussichtlich bei [110 bis 120] EUR pro Passagier liegen, gegenüber [100 bis 105] EUR im Geschäftsjahr 2011. Die passagierbezogenen Zusatzlöhne werden im Geschäftsjahr 2016 [3 bis 4] % der Gesamteinnahmen ausmachen, gegenüber etwa 20 % bei easyJet und Ryanair, den größten Wettbewerbern von Air Malta. Zu den wichtigsten einnahmenseitigen Initiativen gehören die Verbesserung des Sitzladefaktors ([9 bis 10] Mio. EUR), Yield-Management ([8 bis 10] Mio. EUR) und Zusatzlöhne ([9 bis 11] Mio. EUR).

Sitzladefaktor

- (28) Air Malta hat eine neue Vertriebsstrategie entwickelt, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und ihren Sitzladefaktor zu erhöhen. Diese Strategie umfasst die Vereinfachung und Standardisierung der Abläufe und Angebote, die Vermarktung von Air Malta als „Destination Airline“ (engere Geschäftsbeziehungen zur maltesischen Fremdenverkehrsbehörde), Stärkung der Kundenloyalität und Schaffung wiederholter Geschäftsprozesse, Guerilla-Marketing und -Distribution sowie innovative Produkte und Angebote.
- (29) Diese neue Strategie und das verbesserte Marketing dürften zu einer Einnahmensteigerung führen. Wie aus Tabelle 5 ersichtlich, werden die Fluggastzahlen nach dem Umstrukturierungsplan von Air Malta im Zuge des geplanten Kapazitätsabbaus in den Geschäftsjahren 2011 bis 2013 sinken. Allerdings wird dieser Rückgang des Passagieraufkommens bis zum Geschäftsjahr 2016 wieder durch gezieltes Marketing [...] und eine Verbesserung der Auslastung in verkehrsschwachen Zeiten (Steigerung der Fluggastzahlen im Winter und in der Nebensaison) sowie durch das Marktwachstum ausgeglichen worden sein.
- (30) Angesichts der erwarteten Zunahme des Passagieraufkommens um etwa [90 000 bis 100 000] Passagiere ist bei mittleren Durchschnittserlösen abzüglich der steigenden passagierbezogenen Kosten damit zu rechnen, dass die Einnahmen um [7 bis 9] %, d. h. von 205,4 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2011 auf [200 bis 240] Mio. EUR im Geschäftsjahr 2016, steigen werden.

Tabelle 5

Sitzladefaktoren, Geschäftsjahre 2011 bis 2016

GJ	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Einnahmen (in Tausend EUR)	205 369	[180 000 bis 220 000]	[180 000 bis 220 000]	[190 000 bis 240 000]	[200 000 bis 240 000]	[200 000 bis 240 000]
Passagiere (in Mio.) ⁽¹⁾	1,75	[1,6 bis 1,8]				
Sitzplätze insgesamt (in Mio.)	[2,5 bis 3]	[2 bis 2,5]				
Sitzlade-faktor ⁽²⁾	[72 bis 75] %	[72 bis 75] %	[72 bis 75] %	[72 bis 75] %	[73 bis 78] %	[73 bis 78] %

⁽¹⁾ Auf der Grundlage der Wirtschaftsdaten über die von Air Malta bedienten Strecken, einschließlich Linien- und Charterflüge (Geschäftstätigkeiten in Malta und Großbritannien).

⁽²⁾ Die Prognosen für den Sitzladefaktor stützen sich auf die veranschlagten Sitzplatz- und Passagierzahlen.

(31) Die Erhöhung der prognostizierten Sitzladefaktoren ist auf die Verbesserung der Vertriebsstrategie der Fluggesellschaft sowie ihre verstärkte Ausrichtung auf das Yield-Management zurückzuführen. Zu den Hauptgründen für die Veränderungen der Sitzladefaktoren gehören die Zunahme des Verkehrsaufkommens (basierend auf einem erwarteten Marktwachstum von 5,9 % laut Eurocontrol-Prognosen), reduzierte Ticketpreise zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit (was zu einer Verringerung der Durchschnittserlöse um [4 bis 6] % und einer Zunahme der Fluggastzahlen führen wird), die erneute Prüfung des Streckennetzes, um sich ausschließlich auf rentable Strecken zu konzentrieren, die Ausweitung der Codesharing-Vereinbarungen und der Zusammenarbeit mit [...], die Einstellung der Vergabe kostenloser Flugtickets an einen Kreis von Begünstigten sowie die erwartete Verbesserung der politischen Situation in Libyen (im Umstrukturierungsplan wird davon ausgegangen, dass die Flüge nach Libyen im Geschäftsjahr 2012 aufgrund der aktuellen Krise eingestellt werden).

(32) Dank zahlreicher Veränderungen an ihrer Vertriebs- und Streckenstrategie, die bereits zu Beginn des Umstrukturierungsprozesses stattgefunden haben, hat die Fluggesellschaft bereits eine Steigerung des Sitzladefaktors um [6 bis 8] % (von [65 bis 67] % im Geschäftsjahr 2010 auf [72 bis 75] % im Geschäftsjahr 2011) erreicht.

Yield-Management

(33) Air Malta will branchenübliche Verfahren in den Bereichen Ertragsmanagement und Preisfestsetzung anwenden und sich zunehmend auf den MICE-Tourismus (Meetings, Incentives, Conferencing, Exhibitions) sowie auf Geschäftsreisen und ihre Beziehungen zu Reiseveranstaltern konzentrieren. Diese Bemühungen werden voraussichtlich zu einer Erhöhung der Einnahmen um [8 bis 10] Mio. EUR führen.

(34) Zu den einnahmenseitigen Initiativen im Bereich der Preisfestsetzung gehören Veränderungen an der Preisstruktur, Konzentration auf ein höheres Passagieraufkommen in verkehrsschwachen Zeiten und eine Verbesserung

der Durchschnittserlöse in der Hochsaison sowie Schaffung eines strategischen Rahmens für den Umgang mit Reiseveranstaltern ([3 bis 4] Mio. EUR).

(35) Zu Initiativen im Ertragsmanagement gehören die Vereinfachung der Abläufe und die Verwaltung des Marktes statt einzelner Flüge ([4 bis 5] Mio. EUR).

Vor und während des Fluges erzielte Zusatzerlöse

(36) Dem Ansatz vieler Billigfluggesellschaften folgend will Air Malta für Zusatzleistungen vor und während des Fluges Gebühren erheben, was voraussichtlich zu einer Einnahmensteigerung um [9 bis 11] Mio. EUR im Geschäftsjahr 2016 führen wird.

(37) Geplante entgeltliche Zusatzleistungen vor dem Abflug:

— differenzierte Bearbeitungsgebühren je nach Vertriebskanal (Reiseveranstalter, globales Distributionssystem, Call Center oder online) zwischen 10 und 15 EUR, um Anreize für den Umstieg auf kostengünstigere und rentablere Vertriebskanäle wie z. B. das Internet zu schaffen (Steigerung der Rentabilität um [1 bis 2] Mio. EUR pro Jahr);

— Mehreinnahmen durch alle zusätzlichen Leistungen, die über die neue Internetbuchungsmaschine der Fluggesellschaft gebucht werden ([1 bis 2] Mio. EUR pro Jahr);

— zusätzliche Gepäckgebühren von [35 bis 45] EUR für jedes zweite oder weitere Gepäckstück; es wird angenommen, dass 3 % aller Passagiere mit mehr als einem Gepäckstück reisen ([1 bis 2] Mio. EUR pro Jahr);

— eine Sitzplatzreservierungsgebühr von [9 bis 11] EUR pro Reservierung; es wird davon ausgegangen, dass im Schnitt 10 Passagiere pro Sektor einen Sitzplatz reservieren;

— eine Lounge-Zugangsgebühr von [9 bis 11] EUR, die voraussichtlich von einem Prozent der Passagiere in Anspruch genommen werden wird ([100 000 bis 200 000] EUR pro Jahr);

- eine Gepäckversicherung von [3 bis 5] EUR, die im Rahmen der Onlinebuchung angeboten und voraussichtlich von einem Prozent der Passagiere in Anspruch genommen werden wird ([50 000 bis 100 000] EUR pro Jahr).
- (38) Geplante entgeltliche Zusatzleistungen während des Fluges:
- kostenpflichtige Bordverpflegung ([4 bis 5] Mio. EUR pro Jahr);
 - Verkauf von Duty-Free- und anderen Produkten ([1 bis 2] Mio. EUR pro Jahr).

Personalabbau und Änderung der Organisationsstruktur

- (39) Air Malta plant, ihre Organisationsstruktur deutlich zu verändern, um die Kosten für die Backoffice- und Support-Funktionen zu senken und gleichzeitig die Rentabilität der wichtigsten betrieblichen Funktionen zu steigern. Durch den Übergang zu der neuen Organisationsstruktur werden etwa 430 Vollzeitäquivalente (VZÄ) abgebaut, was einer jährlichen Einsparung von [9 bis 11] Mio. EUR entspricht. Der Übergang zu der neuen Organisationsstruktur wird etwa 18 bis 24 Monate in Anspruch nehmen, so dass sich die volle Einsparung erst auf die Gewinn- und Verlustrechnung im Geschäftsjahr 2014 auswirken wird. Es sollte darauf hingewiesen werden, dass diese Gesamteinsparungen durch die dem Personal ab dem Geschäftsjahr 2013 vertraglich zugesagten Lohnerhöhungen von [2 bis 3] % pro Jahr geschmälert werden.
- (40) Die vier Gewerkschaften verfügen über einen rechtsgültigen Tarifvertrag, in dessen Rahmen dem Personal eine Frühruhestandsregelung angeboten wird. Nur [...] Mitarbeiter dürfen danach die Frühruhestandsregelung in Anspruch nehmen.
- (41) Darüber hinaus wird Air Malta eine Regelung über das freiwillige Ausscheiden aus dem Unternehmen anbieten, das dem gesamten Personal offensteht; das Unternehmen behält sich jedoch das Recht vor, den Antrag des entsprechenden Mitarbeiters anzunehmen oder abzulehnen. Mitarbeiter, die mindestens [...] Jahre ohne Unterbrechung für Air Malta gearbeitet haben, dürfen die Regelung über das freiwillige Ausscheiden in Anspruch nehmen. Die Regelung sieht eine Abfindung von bis zu [...] EUR pro Mitarbeiter vor.
- (42) Zudem hat das Unternehmen seine zentrale Organisationsstruktur verändert und neue leitende Führungskräfte in seiner Geschäftsleitung eingestellt.

2.4 Staatliche Beihilfe und Finanzierung der Umstrukturierungskosten

- (43) Angesichts der Umstrukturierungskosten von insgesamt 238 Mio. EUR plant die maltesische Regierung eine Rekapitalisierung Air Maltas in Höhe von 130 Mio. EUR nach folgendem Zeitplan: Zuführung von 60 Mio. EUR durch Ausgabe neuer Aktien im Geschäftsjahr 2013, 15 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2014 und 3 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2015, zusätzlich zu der Umwandlung

des bereits genehmigten und ausgezahlten Rettungsdarlehens in Höhe von 52 Mio. EUR in Eigenkapital.

- (44) Air Malta schlägt vor, den restlichen Betrag (d. h. den Eigenbeitrag von 45 %) über den Verkauf eines Grundstücks (66,2 Mio. EUR), von Tochtergesellschaften ([9 bis 12] Mio. EUR) und von Triebwerken ([9 bis 12] Mio. EUR) sowie ein Bankdarlehen ([20 bis 25] Mio. EUR) zu finanzieren.
- (45) Der größte Teil des Eigenbeitrags des Unternehmens soll über den Verkauf eines Grundstücks finanziert werden. Air Malta verfügt über ein Erbbaurecht an einem wertvollen Grundstück am Rand des Malta International Airports. Die maltesische Regierung hat ein strategisches Interesse an dem Kauf des luftseitigen Grundstücks von Air Malta bekundet. Die betroffenen Grundstücke stellen eine knappe Ressource dar; die maltesische Regierung möchte, dass diese Grundstücke im Einklang mit ihrer langfristigen Strategie für die Entwicklung luftfahrtbezogener Tätigkeiten in Malta ausgebaut werden, bei der es unter anderem um die Schaffung eines Luftfrachtdrehkreuzes als Teil eines erweiterten Luftfahrtparks geht, der auch eine Flugzeugreparaturwerkstatt und andere zugehörige Einrichtungen umfassen soll. Der Verkauf wird nicht im Rahmen eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahrens stattfinden. Allerdings müssen sämtliche Grundstückskäufe der Regierung im Einklang mit ihrer allgemeinen Politik und den nationalen rechtlichen Anforderungen zu einem fairen Marktpreis geschehen, d. h. zu einem Preis, der zu normalen Marktbedingungen von einem privaten Investoren gezahlt werden würde. Im Umstrukturierungsplan wird davon ausgegangen, dass das an den Flughafen angrenzende Gelände zwischen den Geschäftsjahren 2012 und 2014 für insgesamt 66,2 Mio. EUR verkauft werden wird. Der Grundstückswert basiert auf einem unabhängigen Wertgutachten vom November 2011, das von [...], einem zu diesem Zweck von der Regierung bestellten unabhängigen Sachverständigen, erstellt wurde.
- (46) Air Malta erhielt im Dezember 2011 von [...] ein privates Darlehen in Höhe von [25 bis 30] Mio. EUR. Dieses Überbrückungsdarlehen wird innerhalb der kommenden drei Jahre den Übergang zu der endgültigen Eigenkapitalstruktur erleichtern.
- (47) Air Malta geht davon aus, durch den Verkauf ihrer Tochtergesellschaften Einnahmen in Höhe von [9 bis 11] Mio. EUR zu erzielen.
- (48) Der Verkauf von Ersatztriebwerken [...] fand am 28. Oktober und 17. Dezember 2010 statt und brachte Einnahmen in Höhe von [19 bis 22] Mio. USD ein. Während Triebwerk Nr. [...] vollständig im Besitz von Air Malta stand, handelte es sich bei Triebwerk Nr. [...] um ein geleastes Triebwerk von Air Malta mit der Option, das Triebwerk zu einem Preis von [5 bis 7] Mio. EUR zu kaufen. Die Option wurde ausgeübt. Der Nettoerlös aus dem Verkauf der Triebwerke betrug [9 bis 12] Mio. EUR.
- (49) Da der Abschluss des Vertrags für das Bankdarlehen in Höhe von [20 bis 25] Mio. EUR erst im Geschäftsjahr 2014 erfolgen wird, hat Air Malta die entsprechenden Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.

Tabelle 6

Herkunft und Verwendung der Finanzmittel 2011-2016

(in Mio. EUR)

Verwendung	GJ 2011-2016	Herkunft	GJ 2011-2016
Rückzahlung der Rettungsbeihilfe	52	<i>Eigenbeitrag:</i> Grundstücksverkauf	662
Rückzahlung des privaten Darlehens	[20 bis 25]	Verkauf von Tochtergesellschaften	[9 bis 12]
Abfindungszahlungen	[25 bis 30]	Verkauf von Triebwerken	[9 bis 12]
Umstrukturierungskosten	[13 bis 16]	<i>Beitrag Dritter:</i> Bankverbindlichkeiten	[20 bis 25]
Investitionen	[13 bis 16]		
Veränderung des Nettoumlaufvermögens/ Nettoverluste	[50 bis 60]		
Wartungsrückstellungen	[40 bis 50]	<i>Staatliche Finanzierung:</i> staatliches Eigenkapital	130
Insgesamt	238		238

2.5 Eröffnungsbeschluss

(50) Am 25. Januar 2012 hat die Kommission das förmliche Prüfverfahren eingeleitet. In ihrem Beschluss äußerte die Kommission Zweifel bezüglich der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzbarkeit der optimistischen Prognosen der vorherigen Fassung des Umstrukturierungsplans, denen zufolge Air Malta bis 2016 wieder Gewinne erwirtschaften soll, die mit denen großer Billigfluggesellschaften wie Ryanair oder denen großer traditioneller Fluggesellschaften wie Lufthansa vergleichbar sein sollen. Insbesondere äußerte die Kommission Zweifel an den erwarteten Auswirkungen der Zusatzerlöse, den durch Neuverhandlung von Verträgen erzielten Kosteneinsparungen, den Marktwachstumsraten, den Durchschnittserlösen und der Tatsache, dass die Kosteninflation in dem Umstrukturierungsplan von Air Malta nicht berücksichtigt ist. Ferner wurde Air Malta darum gebeten, Erläuterungen zur Szenario-Analyse vorzulegen.

(51) In Bezug auf die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen hatte die Kommission Zweifel, ob der vorgeschlagene Kapazitätsabbau (ASK) um 20 % als Ausgleichsmaßnahme betrachtet werden kann, da er auch unrentable Strecken betrifft, auf denen der Betrieb zur Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens eingestellt werden muss. Die Kommission bat darüber hinaus um weitere Auskünfte zur Berechnung der Rentabilität bestimmter rentabler Strecken sowie um zusätzliche Informationen, die aufzeigen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen ausreichen, die beihilfebedingten Wettbewerbsverzerrungen auszugleichen.

(52) Neben dem Kapazitätsabbau äußerte die Kommission ebenfalls Zweifel daran, ob die vorgeschlagene Veräußerung rentabler Vermögenswerte als Ausgleichsmaßnahme betrachtet werden kann, da die Ausgleichsmaßnahmen nach Randnummer 40 der RuU-Leitlinien besonders an

den Märkten ansetzen sollten, auf denen das begünstigte Unternehmen nach der Umstrukturierung eine bedeutende Stellung hat.

(53) Hinsichtlich des Eigenbeitrags äußerte die Kommission Zweifel, ob es sich dabei um einen konkreten, d. h. tatsächlichen Beitrag ohne für die Zukunft erwartete Gewinne handelt, wie es nach Randnummer 43 der RuU-Leitlinien erforderlich ist. Insbesondere bat die Kommission um Klarstellung bezüglich des Verkaufs der Tochtergesellschaften von Air Malta, über die Verfügbarkeit des vorgesehenen Darlehens in Höhe von 20 Mio. EUR und sowie darüber, ob der Verkauf der Triebwerke innerhalb des Umstrukturierungszeitraums stattgefunden hat.

(54) Ferner bat die Kommission im Zusammenhang mit einer im April 2004 vom maltesischen Staat veranlassten Kapitalzuführung im Umfang von 57 Mio. EUR um weitere Auskünfte zur Vereinbarkeit des Umstrukturierungsplans mit dem Grundsatz der „einmaligen“ Beihilfe.

3. STELLUNGNAHME MALTAS

(55) In ihrer Antwort auf den Eröffnungsbeschluss nahm die maltesische Regierung zu sämtlichen von der Kommission in dem Eröffnungsbeschluss angesprochenen Punkten Stellung und lieferte zusätzliche Informationen; dabei wies sie darauf hin, dass der vorgelegte Umstrukturierungsplan alle Auflagen der RuU-Leitlinien erfülle. Darüber hinaus informierte sie die Kommission über den letzten Stand der Umstrukturierung und zeigte auf, dass bereits bedeutende Fortschritte erzielt worden seien.

(56) Im Hinblick auf die geplante Wiederherstellung der Rentabilität habe Air Malta ihre Prognosen auf eine EBIT-Marge von [3 bis 5] % im Geschäftsjahr 2016 korrigiert (siehe Tabelle 3); sie liege somit unter den historischen Margen von Ryanair und Lufthansa. Diese Verringerung der Rentabilität sei hauptsächlich auf die Veränderung der Annahmen bezüglich der Treibstoffpreise zurückzuführen.

- (57) Air Malta habe fundierte Stellungnahmen zu den Zusatzlöhnen abgegeben und aufgezeigt, dass diese im Geschäftsjahr 2016 [3 bis 5] % der Passagiereinnahmen ausmachen werden, was deutlich unter den Prozentsätzen liegt, die von in direktem Wettbewerb mit Air Malta stehenden Billigfluggesellschaften wie Ryanair und easyJet sowie anderen Netzwerk-Carriern, die die Zusatzlöhler-Strategie verfolgen, wie z. B. Aer Lingus, erreicht werden. Im Zusammenhang mit den Kosteneinsparungen durch Neuverhandlung von Verträgen habe Air Malta bestätigt, dass durch den Abschluss der entsprechenden Verhandlungen bereits Einsparungen von über [4 bis 6] Mio. EUR pro Jahr gewährleistet seien; zusätzlich seien weitere Einsparungsmöglichkeiten ermittelt worden, was anstelle der zuvor veranschlagten [7 bis 9] Mio. EUR insgesamt zu vertragsbedingten Einsparungen von [9 bis 11] Mio. EUR führen würde.
- (58) Malta hat ferner seine Prognosen bezüglich der maltesischen Marktwachstumsraten für den Zeitraum bis 2016 von 5,9 % auf 4 % pro Jahr nach unten korrigiert. Des Weiteren wird für die Geschäftsjahre 2011-2013 von einer Verringerung der Fluggastzahlen um [2 bis 4] % pro Jahr ausgegangen (im Einklang mit dem Kapazitätsabbau); im Anschluss an diese Verringerung wird für die Geschäftsjahre 2013-2016 mit einer erneuten jährlichen Zunahme der Fluggastzahlen um [2 bis 4] % gerechnet. Diese Wachstumsrate bleibt für den gesamten Zeitraum jedoch unterhalb der durchschnittlichen Marktwachstumsrate.
- (59) Malta stellte klar, dass in dem Umstrukturierungsplan für den gesamten Zeitraum lediglich von einem durchschnittlichen Wachstum der Durchschnittserlöse von unter 2 % ausgegangen werde (Passagiereinnahmen einschließlich Zusatzlöhler/Fluggastzahl insgesamt); dies entspreche den Prognosen für verschiedene europäische Netzwerk-Carrier wie Aer Lingus und IAG und liege unterhalb der Prognosen für die in direktem Wettbewerb mit Air Malta stehenden Billigfluggesellschaften easyJet und Ryanair. Malta hat des Weiteren seine Annahmen bezüglich der Kosteninflation, insbesondere hinsichtlich der Kosten für Flugzeugleasing und Treibstoff, angepasst und die Annahmen für die Szenario-Analyse, einschließlich der Abweichung vom EBIT, klargestellt.
- (60) Bezüglich der vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen hat Malta zusätzliche ausführliche Informationen zur Rentabilitätsberechnung der Strecken mit Blick auf deren Beitrag zu den fixen bzw. variablen direkten Betriebskosten und den Gemeinkosten vorgelegt. Malta bekräftigte, dass der Verkauf der beiden rentablen Versicherungsunternehmen von Air Malta als geeignete Ausgleichsmaßnahme zu betrachten sei, da die beiden Unternehmen Air Malta kosteneffiziente Versicherungslösungen böten und bedeutende Akteure auf dem lokalen Luftfahrtversicherungsmarkt seien. Da es sich bei Air Malta um eine kleine Fluggesellschaft handle, sei der Anteil der Gemeinkosten an den Gesamtkosten aufgrund der funktionalen Anforderungen des Betriebs einer Fluggesellschaft relativ hoch. Ein zu starker Kapazitätsabbau gefährde somit die langfristige Rentabilität der Fluggesellschaft.
- (61) Im Hinblick auf den zu leistenden Eigenbeitrag bestätigte Malta, dass sämtliche Verkäufe von Tochtergesellschaften im Rahmen eines offenen, wettbewerbsorientierten transparenten, und diskriminierungsfreien Verfahrens stattfinden würden. Darüber hinaus übermittelte Malta zusätzliche Informationen zu dem Triebwerksverkauf und dem Bankdarlehen in Höhe von [20 bis 25] Mio. EUR, das Air Malta ab dem Geschäftsjahr 2014 gewährt werden soll. Ferner bestätigte Malta den Vertragsabschluss für das Überbrückungsdarlehen in Höhe von [25 bis 30] Mio. EUR.
- (62) Bezüglich des Grundsatzes der „einmaligen“ Beihilfe legte Malta einen Geschäftsplan vor, der die Basis für die Kapitalzuführung im Umfang von 57 Mio. EUR im Jahr 2004 gebildet habe, so dass diese Transaktion als mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vereinbar betrachtet werden sollte.

4. STELLUNGNAHMEN VON BETEILIGTEN

- (63) Im Verlauf des förmlichen Prüfverfahrens gingen bei der Kommission Stellungnahmen von sechs Beteiligten ein: von Ryanair, der International Airlines Group SA (IAG, die Holdinggesellschaft, in deren Besitz sich British Airways und Iberia befinden), der Maltesischen Kammer für Handel, Unternehmen und Industrie, der Airline Pilots Association Malta (ALPA), der Malta Hotels and Restaurant Association (MHRA) sowie von einem Consultant, der seine Identität nicht offenlegen möchte.
- (64) Die Stellungnahmen der maltesischen Handelskammer, von ALPA und MHRA sprachen für die Fortführung der Geschäftstätigkeiten von Air Malta und betonten die Bedeutung der Fluggesellschaft für die gesamte maltesische Wirtschaft, insbesondere für die Fremdenverkehrsbranche. Die Kommission wurde darum gebeten, bei der Würdigung des Umstrukturierungsplans die Besonderheiten der Beihilfesache und die kleine Unternehmensgröße von Air Malta zu berücksichtigen.
- (65) Die kritischen Stellungnahmen von Ryanair und IAG bezogen sich hauptsächlich auf bereits im Eröffnungsbeschluss geäußerte Zweifel an der Rückkehr zur Rentabilität und den ihr zugrunde liegenden Annahmen. Ryanair machte geltend, dass Air Malta aufgrund ihrer kleinen Flotte nicht die Möglichkeit habe, Größenvorteile und die Vorteile der Integration zu nutzen. Dieser Nachteil werde sich durch die weitere Verkleinerung der Flotte noch weiter verstärken. Ferner kritisierten Ryanair und der anonyme Consultant, dass der Grundstücksverkauf nicht in einem offenen Ausschreibungsverfahren stattfindet, und behaupteten, dass Malta hoffe, Air Malta im Rahmen dieser Transaktion zusätzliches Kapital zuführen zu können.
- (66) Bezüglich der Beförderung von Patienten zur Behandlung im Ausland und die Flugverbindungen zu Zielen außerhalb der EU im Rahmen eines bilateralen Abkommens wies Ryanair auf die Rechtsvorschriften über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und insbesondere die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 hin, der zufolge gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nach Abschluss eines offenen Ausschreibungsverfahrens auferlegt werden müssen und Ausgleichsleistungen erfordern, die auf Grundlage der Kosten berechnet werden, die einem durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen durch die Erfüllung dieser Verpflichtungen entstehen würden. Ryanair warnte vor einer nachträglichen Auferlegung vermeintlicher gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zur Rechtfertigung des Umstrukturierungsplans und bat die Kommission, dieser Frage nachzugehen, insbesondere um herauszufinden, ob eine solche Ausgleichsleistung festgelegt worden sei.

5. ANMERKUNGEN MALTAS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

- (67) Malta ist ausführlich auf sämtliche, von den Beteiligten in ihren Stellungnahmen vorgebrachten Argumente eingegangen. Insbesondere wies Malta die Argumente bezüglich der Rückkehr Air Maltas zur langfristigen Rentabilität zurück und beteuerte, dass der defizitäre Trend der Fluggesellschaft bereits umgekehrt worden sei.
- (68) Air Maltas Vertriebsstrategie beruhe darauf, sich als „Destination Airline“ zu präsentieren, in deren Mittelpunkt der lokale Flughafen stehe. Die erfolgreiche Trendwende des Unternehmens werde darüber hinaus über eine deutliche Verringerung von Abfällen und Verlusten und die Änderung in der Arbeitsweise des Unternehmens erreicht.
- (69) Auf den Einwand, Air Malta habe nicht die Möglichkeit, Größenvorteile zu nutzen, erwiderte Malta, dass die Betriebskosten in der Luftfahrtindustrie von Natur aus variierten (bei Air Malta [60 bis 70] %). Dies schließe die Kosten für Treibstoff, Flugzeugleasing und -wartung, Landungen, Flugsicherung und Flugpersonal ein, die alle von der Preisfestsetzung auf einem regulierten Markt abhängig seien, was in gewissem Maße die Nutzung potenzieller Größenvorteile für die Fluggesellschaften einschränke.
- (70) In Bezug auf die Bewertung und den Verkauf strategisch wichtiger Grundstücke an die Regierung bekräftigte Malta erneut, dass die Schätzung von einem externen unabhängigen Wertgutachter [...] durchgeführt worden sei, der in keinem Interessenkonflikt mit den Beteiligten stehe, und sich auf einen ausführlichen Bericht stütze, der im Einklang mit den internationalen Bewertungsstandards des *International Valuation Standards Council* erstellt worden sei. Grund für diese Transaktion sei die neue Bedarfslage des Unternehmens (deutliche Reduzierung des Personalbestands) und die Änderung der Unternehmenskultur, die es erforderlich machen, die Belegschaft in einem einzigen modernen Büro unterzubringen. Aus diesem Grund habe die Fluggesellschaft Grundstücke verkauft, die sie nicht mehr benötigte. Angesichts des Mangels an verfügbaren Grundstücksflächen in Malta macht Malta geltend, dass die Strategie, einen Luftfahrtpark auf diesem Land einzurichten, bereits viele Jahre vor der Umstrukturierung Air Maltas beschlossen worden sei.
- (71) Hinsichtlich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bestätigte Malta, dass gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft weder in der Vergangenheit auferlegt worden noch für die Zukunft geplant seien. Folglich seien keine Ausgleichsleistungen vom Staat gezahlt worden und würden auch künftig nicht gezahlt. Somit habe Air Malta niemals für die von ihr von und nach Malta angebotenen Dienste, einschließlich der Beförderung von Fluggästen aus medizinischen Gründen, Vergütungen aus öffentlichen Mitteln erhalten.

6. BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG DER BEIHILFE

6.1 Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

- (72) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.“
- (73) Der Begriff der staatlichen Beihilfe erfasst jeden direkt oder indirekt gewährten Vorteil, der aus staatlichen Mitteln finanziert oder vom Staat selbst oder von einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staates gewährt wird.
- (74) In diesem Zusammenhang ist der Beschluss Maltas über eine erneute Kapitalzuführung in Höhe von 130 Mio. EUR als staatliche Beihilfe zu betrachten. Die Kapitalzuführung geht zulasten staatlicher Mittel und gewährt Air Malta einen selektiven Vorteil, da durch die Beihilfe die finanzielle Situation der Fluggesellschaft verbessert wird.
- (75) Die Maßnahme beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten und den Wettbewerb, da Air Malta insbesondere seit Inkrafttreten der dritten Stufe der Liberalisierung des Luftverkehrs („drittes Paket“) am 1. Januar 1993 mit anderen Fluggesellschaften in der Europäischen Union im Wettbewerb steht. Mit Hilfe der in Rede stehenden Maßnahme kann Air Malta den Betrieb aufrechterhalten und ist folglich nicht mit Konsequenzen konfrontiert, denen sie sich normalerweise aufgrund ihrer schlechten finanziellen Ergebnisse stellen müsste. Der Wettbewerb wird somit verzerrt.
- (76) Unter diesen Umständen stellt die Kapitalzuführung eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar. Diese Schlussfolgerung wird von Malta nicht bestritten.

6.2 Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt nach den RuU-Leitlinien

- (77) Nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV kann eine staatliche Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, wenn sie der Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete dient, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (78) Nach Auffassung der Kommission stellt die in Rede stehende Maßnahme eine Umstrukturierungsbeihilfe dar, so dass anhand der Kriterien der RuU-Leitlinien sowie der Luftverkehrsleitlinien von 1994⁽¹⁾ zu prüfen ist, ob sie nach Artikel 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

⁽¹⁾ Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr (ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5).

(79) Die Kommission hält fest, dass Malta zugesagt hat, sich (im Einklang mit Randnummer 34 der RuU-Leitlinien) an das Durchführungsverbot zu halten, und dass Malta keine Beihilfe zugunsten von Air Malta genehmigt hat (außer der von der Kommission am 15. November 2010 genehmigten Rettungsbeihilfe).

6.2.1 Förderungswürdigkeit

(80) Nach Randnummer 33 der RuU-Leitlinien muss es sich um ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Randnummern 9 bis 13 der RuU-Leitlinien handeln.

Unternehmen in Schwierigkeiten

(81) Nach Randnummer 9 der RuU-Leitlinien geht die Kommission davon aus, dass sich ein Unternehmen in Schwierigkeiten befindet, wenn es nicht in der Lage ist, mit eigenen finanziellen Mitteln oder Fremdmitteln, die ihm von seinen Eigentümern/Anteilseignern oder Gläubigern zur Verfügung gestellt werden, Verluste aufzufangen, die das Unternehmen auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher in den wirtschaftlichen Untergang treiben werden, wenn der Staat nicht eingreift.

(82) Nach Randnummer 10 Buchstabe a der RuU-Leitlinien befindet sich eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Schwierigkeiten, wenn mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden und mehr als ein Viertel dieses Kapitals während der letzten zwölf Monate verlorengegangen ist.

(83) Die Kommission hält fest, dass es sich bei Air Malta um eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung handelt, die fast ihr gesamtes gezeichnetes Kapital verloren hat und nicht mehr ihre derzeitigen Verpflichtungen erfüllen kann. Bereits im Beschluss zur Genehmigung der Rettungsbeihilfe wurde Air Malta als Unternehmen in Schwierigkeiten eingestuft⁽¹⁾. Nach Randnummer 25 der RuU-Leitlinien muss sich der betreffende Mitgliedstaat verpflichten, der Kommission innerhalb von sechs Monaten nach Genehmigung der Rettungsbeihilfe entweder einen Umstrukturierungsplan oder einen Liquidationsplan vorzulegen oder aber den Nachweis zu erbringen, dass das Rettungsdarlehen vollständig zurückgezahlt wurde. Malta hat den Umstrukturierungsplan für Air Malta ordnungsgemäß binnen sechs Monaten angemeldet. Da sich die Lage von Air Malta in dieser relativ kurzen Zeitspanne nicht wesentlich verändert hat und sie folglich für die Wiederherstellung ihrer Rentabilität eine Umstrukturierungsbeihilfe benötigt, erfüllt das Unternehmen weiterhin eindeutig die Kriterien unter Randnummer 10 Buchstabe a der RuU-Leitlinien und ist aus denselben Gründen, die im Beschluss über die Rettungsbeihilfe angeführt sind (Erwägungsgründe 7-13 und 45), als Unternehmen in Schwierigkeiten zu betrachten.

(84) Nach Randnummer 12 der RuU-Leitlinien darf neu gegründeten Unternehmen keine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe gewährt werden, und zwar auch dann nicht, wenn ihre anfängliche Finanzsituation prekär ist.

Ein Unternehmen gilt grundsätzlich in den ersten drei Jahren nach Aufnahme seiner Geschäftstätigkeit als neu gegründet.

(85) Air Malta wurde 1974 gegründet und ist deshalb nicht als neu gegründetes Unternehmen zu betrachten.

Unternehmensgruppe

(86) Nach Randnummer 13 der RuU-Leitlinien kommt ein Unternehmen, das einer größeren Unternehmensgruppe angehört oder im Begriff ist, von einer Unternehmensgruppe übernommen zu werden, für Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen grundsätzlich nur dann in Frage, wenn es sich nachweislich um Schwierigkeiten des betreffenden Unternehmens selbst handelt und diese Schwierigkeiten nicht auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der Gruppe zurückzuführen und außerdem zu gravierend sind, um von der Gruppe selbst bewältigt werden zu können. Gründet ein Unternehmen in Schwierigkeiten eine Tochtergesellschaft, wird diese zusammen mit dem Unternehmen in Schwierigkeiten, unter dessen Kontrolle die Tochtergesellschaft steht, als eine Gruppe betrachtet. Beihilfen dürfen nur unter den in dieser Randnummer festgelegten Voraussetzungen gewährt werden.

(87) Air Malta plc. bildet gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften eine Unternehmensgruppe (siehe Randnummer (6)). Den Abschlüssen der Unternehmensgruppe ist zu entnehmen, dass die Fluggesellschaft, die Teil dieser größeren Gruppe von Unternehmen ist, 94 % des Jahresumsatzes der Unternehmensgruppe Air Malta erwirtschaftet, so dass nicht die Möglichkeit besteht, dass ein anderer Teil der Gruppe die Umstrukturierung der Fluggesellschaft finanziert. Aus den Abschlüssen lässt sich ferner ablesen, dass die Verluste von Air Malta der Fluggesellschaft selbst und nicht einem anderen Teil der Unternehmensgruppe zuzuschreiben sind.

(88) Deshalb vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Schwierigkeiten von Air Malta nicht das Ergebnis einer willkürlichen Kostenverteilung innerhalb der Gruppe, sondern im Wesentlichen dem ertragsschwachen Kerngeschäft zuzuschreiben sind. Die Schwierigkeiten sind zu gravierend, als dass die Unternehmensgruppe selbst sie bewerkstelligen könnte, denn viele ihrer Tochtergesellschaften sind defizitär und der positive Beitrag der rentablen Tochtergesellschaften ist viel zu klein, um die Verluste im Kerngeschäft von Air Malta ausgleichen zu können.

6.2.2 Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

(89) Erstens, nach Randnummer 35 der RuU-Leitlinien muss der Umstrukturierungsplan, dessen Laufzeit so kurz wie möglich zu bemessen ist, die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist auf der Grundlage realistischer Annahmen hinsichtlich seiner künftigen Betriebsbedingungen erlauben.

(90) Der Umstrukturierungsplan muss eine Umstellung des Unternehmens in der Weise vorsehen, dass es nach Abschluss der Umstrukturierung alle seine Kosten einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten decken kann. Die für das umstrukturierte Unternehmen

⁽¹⁾ N 504/2010 Air Malta plc., http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_N504_2010

angesetzte Kapitalrendite sollte ausreichen, um aus eigener Kraft im Wettbewerb bestehen zu können (Randnummer 37 der RuU-Leitlinien).

- (91) Der auf fünf Jahre ausgelegte Umstrukturierungsplan soll die Wiederherstellung der Rentabilität ab dem Geschäftsjahr 2014 ermöglichen und damit eine langfristige Existenzfähigkeit des Unternehmens sicherstellen.
- (92) Zudem werden die wichtigsten Umstrukturierungsmaßnahmen sowie die Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen in der ersten Hälfte des Umstrukturierungszeitraums erfolgen, während weniger bedeutende Umstrukturierungsmaßnahmen sowie ein Teil der angemeldeten Kapitalzuführung für 2014 und 2015 vorgesehen sind. Malta hat nachgewiesen, dass die im Umstrukturierungsplan dargelegte Strategie auf fünf Jahre ausgelegt wurde, nachdem eingehend und unter Zugrundelegung möglicher künftiger Betriebsbedingungen geprüft wurde, welches die kürzeste Zeitspanne sein könnte, in der eine Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens gewährleistet werden kann.
- (93) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass der angemeldete Umstrukturierungszeitraum von fünf Jahren insbesondere auch aufgrund der Standortverlagerung von Air Malta erforderlich ist. Außerdem musste Air Malta zunächst in der ersten Hälfte des Umstrukturierungszeitraums die Regelung über das freiwillige Ausscheiden bzw. die Frühruhestandsregelung (im Anschluss an die Verhandlungen mit den Gewerkschaften) umsetzen. Anschließend werden die verbliebenen Mitarbeiter in das neue Gebäude am Geschäftssitz wechseln. Der Verkauf des Grundstücks, der den größten Teil des Eigenbeitrags bildet, kann folglich erst in der zweiten Hälfte des Umstrukturierungszeitraums (Geschäftsjahre 2012-2014) erfolgen. Des Weiteren wird Malta die Beihilfe aufgrund bestehender Haushaltszwänge erst in der zweiten Hälfte des Umstrukturierungszeitraums auszahlen (siehe Erwägungsgrund 43). Ferner stellt die Kommission fest, dass in der derzeitigen wirtschaftlichen Lage insbesondere im Luftverkehr eine Stabilisierung des Betriebs und der Dienstleistungen angestrebt werden muss, damit nicht nur eine kurzfristige Trendwende, sondern eine langfristige Rentabilität erreicht werden kann, die dann eine solide Grundlage für künftiges Wachstum bildet. Dies erfordert natürlich mehrere Jahre. Die Kommission hält fest, dass bereits in früheren Beihilfesachen ein Umstrukturierungszeitraum von fünf Jahren oder länger akzeptiert worden ist⁽¹⁾. Deshalb betrachtet die Kommission den relativ langen Umstrukturierungszeitraum (November 2010 bis 2015) als annehmbar.
- (94) Im Bestreben um eine Trendwende für Air Malta sind im Umstrukturierungsplan erhebliche Kosteneinsparungen vorgesehen, die insbesondere durch einen Kapazitätsabbau und durch Personalkürzungen sowie durch ein besseres Kostenmanagement erzielt werden sollen. Es

wird damit gerechnet, dass sich die aus den ausgabenseitigen Initiativen ergebenden jährlichen Rentabilitätssteigerungen zum Ende des Umstrukturierungszeitraums auf insgesamt [42 bis 52] Mio. EUR belaufen werden, das heißt, es wird zwischen dem Geschäftsjahr 2010 und dem Geschäftsjahr 2016 eine Reduzierung der Gesamtkosten des Unternehmens um [9 bis 11] % und eine Verringerung der Gesamtbetriebskosten pro Passagier um [8 bis 10] % erreicht.

- (95) Im Umstrukturierungsplan wird dargelegt, dass insbesondere der Kapazitätsabbau durch Verkleinerung der Flotte von 12 auf 10 Flugzeuge und die damit einhergehende Verringerung der Kapazität (ASK) erhebliche Kosteneinsparungen ermöglichen werden.
- (96) Die sozialen Kosten der Umstrukturierung ergeben sich aus den gesetzlichen Verpflichtungen des Unternehmens gegenüber den Beschäftigten, die entlassen werden. Die Fluggesellschaft hat bereits mit drei Gewerkschaften, die 85 % der Belegschaft vertreten, die Verhandlungen abgeschlossen. Die Verhandlungen mit der letzten Gewerkschaft (ALPA) stehen kurz vor dem Abschluss. Die Kommission stellt fest, dass die Fluggesellschaft das von ihr gesteckte Ziel, 500 freiwillige Anträge im Rahmen der Frühruhestandsregelung und der Regelung über das freiwillige Ausscheiden zu erhalten, mehr als erreicht hat. Über 40 % der geplanten Personalkürzungen wurden bereits vorgenommen.
- (97) Die veranschlagten Kostensenkungen mittels Vertragsmanagement im Umfang von [7 bis 9] Mio. EUR erscheinen machbar, da über [4 bis 5] Mio. EUR pro Jahr bereits im Zuge bislang abgeschlossener Vereinbarungen zugesagt wurden und den maltesischen Behörden zufolge die Verhandlungen mit Malta International Airport (überwiegend im Besitz privater Anteilseigner), der den größten Teil zu den Kosteneinsparungen in Höhe von [...] leisten wird, zu 90 % abgeschlossen sind.
- (98) In Bezug auf Zusatzerlöse hat Malta dargelegt, dass die veranschlagten Zahlen ([3 bis 5] % der Gesamteinnahmen bzw. [3 bis 5] % der Passagiereinnahmen im Geschäftsjahr 2016) erheblich unter den Quoten anderer Fluggesellschaften (einschließlich Billigfluggesellschaften und Netzwerk-Carrier) liegen. Darüber hinaus hat Air Malta bereits mit der Umsetzung ihrer Initiativen für die Erwirtschaftung von Zusatzerlösen begonnen; die Ergebnisse erfüllen und übersteigen sogar die Prognosen im Umstrukturierungsplan.

Szenario-Analyse

- (99) Diese Ergebnisse beruhen auf realistischen Annahmen. Die Kommission nimmt mit Zufriedenheit zur Kenntnis, dass im Anschluss an den Eröffnungsbeschluss alle Annahmen im Umstrukturierungsplan überarbeitet und einige zentrale Annahmen angepasst wurden, und zwar wie folgt:
- a) Die BIP- und Marktprognosen wurden geändert, um der sich verschlechternden Wirtschaftslage in Europa Rechnung zu tragen. Die für den maltesischen Luftverkehrsmarkt bis 2016 veranschlagte jährliche Wachstumsrate von 5,9 % wurde in Anbetracht der von IWF und Eurostat revidierten Wachstumsprognosen auf 4 % pro Jahr herabgesetzt.

(¹) Siehe Entscheidung der Kommission in der Beihilfesache C 6/09 – Austrian Airlines (Abl. L 59 vom 9.3.2010, S. 1, Erwägungsgrund 296) mit einem Umstrukturierungszeitraum von sechs Jahren und Entscheidung der Kommission in der Beihilfesache SA.31479 – Royal Mail Group, C(2012) 1834 final, Erwägungsgrund 217, mit einem Umstrukturierungszeitraum von fünf Jahren.

- b) Was die zugrunde gelegten Durchschnittserlöse anbetrifft, so hat Malta nachgewiesen, dass das veranschlagte durchschnittliche Wachstum von weniger als 2 % der Prognose für mehrere Netzwerk-Carrier in Europa für 2012 entspricht (z. B. 1,3 % für Luftansa, 1 % für Air France-KLM und 2,9 % für IAG) und unterhalb jener der Billigfluggesellschaften easyJet liegt (3,4 % für 2012) und Ryanair (5 % für 2012), mit denen Air Malta in direktem Wettbewerb steht.
- c) Air Malta hat ihre Inflationsannahmen überarbeitet und inflationsbedingt einen jährlichen 1,2 %igen Anstieg der Kosten bei der festen Komponente im Flugzeugleasing aufgenommen. Die Revision der Inflationskomponente bei den Mietverträgen bedeutet, dass 60 % der Betriebskostenbasis (Personalkosten, Treibstoff und Mietverträge) inflationsbereinigt werden. In Erwartung eines langfristigen Anstiegs der Kaufkraft wurden aus Vorsicht keine Inflationsannahmen für die Einnahmen gemacht. Lohnsteigerungen wurden im Umstrukturierungsplan berücksichtigt, denn Löhne und Gehälter sind der zweitgrößte Aufwandsposten für Air Malta.
- d) Die Treibstoffkosten sind der größte Aufwandsposten der Fluggesellschaft und wurden in realen Werten ausgedrückt. Die Prognosen zur Entwicklung des Treibstoffpreises wurden geändert, um den jüngsten langfristigen Ölpreisprognosen Rechnung zu tragen.
- (100) Des Weiteren übermittelte Malta eine Szenario-Analyse, die neben den vorgenannten realistischeren Annahmen (Base-case-Szenario) auch ein Best-case- und ein Worst-case-Szenario mit jeweils anderen Annahmen bezüglich mehrerer Schlüsselfaktoren (z. B. Kostensenkungen durch Neuaushandlung von Verträgen, Personalabbau, Fluggastzahlen, Einnahmen pro Fluggast, Treibstoffpreis und Wechselkurse) beinhaltet.
- (101) Im Zuge der Überarbeitung und Annahme einer Reihe zentraler Annahmen (siehe Erwägungsgrund 99) wurden die Finanzprognosen für das Base-case-Szenario dahingehend revidiert, dass für das Geschäftsjahr 2015 statt eines Betriebsgewinns von [11 bis 13] Mio. EUR ein Betriebsgewinn von [9 bis 11] Mio. EUR und für das Geschäftsjahr 2016 ein Betriebsgewinn von [9 bis 11] Mio. EUR statt [13 bis 15] Mio. EUR veranschlagt wurde. In Verbindung mit den von Air Malta übermittelten Klarstellungen ergeben die angepassten Annahmen und revidierten Prognosen nun ein realistischeres und solideres Bild der künftigen Entwicklung von Air Malta.
- (102) Für die Geschäftsjahre 2015 und 2016 strebt Air Malta jeweils eine Eigenkapitalrendite (ROE) von [4 bis 6] % und eine Rendite des eingesetzten Kapitals (ROCE) von jeweils [4 to 6] % an. Diese Zahlen entsprechen den Rentabilitätszahlen, die andere europäische Fluggesellschaften in den letzten Jahren verzeichneten.
- (103) Einige große europäische Fluggesellschaften wie British Airways, Iberia oder easyJet streben für die nächsten Jahre eine wesentlich höhere ROCE an (12 % ⁽¹⁾). Die Kommission stellt jedoch fest, dass Air Malta, bei der es sich um eine kleine Fluggesellschaft mit einer Flotte von nur zehn Flugzeugen handelt, die kaum von Synergien profitieren kann und die zudem aufgrund der geografischen Randlage Malta einer besonderen Bedarfslage Rechnung tragen will, nicht mit großen nationalen Fluggesellschaften (Flag-Carriers) oder großen Billigfluggesellschaften vergleichbar ist. In Anbetracht der besonderen Sachlage in der vorliegenden Beihilfesache erscheint eine ROCE von [4 bis 6] % hoch genug, damit Air Malta aus eigener Kraft auf dem Markt konkurrieren kann.
- (104) Zudem lässt sich an den bislang bei der Umstrukturierung von Air Malta erreichten Fortschritten ablesen, dass die bisherigen Umstrukturierungsmaßnahmen Wirkung zeigen. Den Zahlen für 2011 zufolge sind die Einnahmen gegenüber 2010 um 1,6 % gestiegen (trotz eines Kapazitätsabbaus von 8 %); dies liegt 2,9 % über dem ursprünglich im Umstrukturierungsplan veranschlagten Zuwachs ⁽²⁾. Die Finanz- und Ertragslage von Air Malta für das Geschäftsjahr bis Dezember 2011 verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um 13 Mio. EUR und liegt um rund 1 Mio. EUR über dem im Umstrukturierungsplan prognostizierten Ergebnis. Andere Schlüsselindikatoren für denselben Zeitraum lassen erkennen, dass sich der Sitzladefaktor um [3 bis 5] % verbessert hat, die Fluggastzahlen um [1 bis 3] % gestiegen sind und der Durchschnittspreis um [0 bis 2] % zugenommen hat, während die Kosten pro angebotenen Sitzkilometer (CASK) um [0 bis 2] % gesunken sind.
- (105) Aus diesen Gründen vertritt die Kommission die Auffassung, dass Air Malta mit Hilfe des überarbeiteten Umstrukturierungsplans innerhalb einer angemessenen Frist seine langfristige Rentabilität wiederherstellen werden kann.
- 6.2.3 Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen (Ausgleichsmaßnahmen)
- (106) Zweitens, nach Randnummer 38 der RuU-Leitlinien müssen Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden, die sicherstellen, dass nachteilige Auswirkungen der Beihilfe auf die Handelsbedingungen so weit wie möglich abgeschwächt werden. In Betracht kommen unter anderem die Veräußerung von Vermögenswerten, ein Kapazitätsabbau, eine Beschränkung der Marktpräsenz oder eine Senkung der Zutrittsschranken auf den betreffenden Märkten (Randnummer 39 der RuU-Leitlinien).
- (107) In diesem Zusammenhang würde bei der Würdigung der Ausgleichsmaßnahmen eine Schließung defizitärer Geschäftsbereiche, die ohnehin zur Wiederherstellung der Rentabilität notwendig wäre, nicht als Kapazitätsabbau oder Einschränkung der Marktpräsenz gelten (Randnummer 40 der RuU-Leitlinien).
- ⁽¹⁾ Siehe Stellungnahme der IAG vom 2. März 2012.
⁽²⁾ Im Umstrukturierungsplan waren für Dezember 2011 Einnahmen in Höhe von 169,939 Mio. EUR veranschlagt; tatsächlich betragen die Einnahmen 174, 896 Mio. EUR (d. h. 2,9 % mehr als erwartet).

(108) Air Malta hat folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen:

- Kapazitätsabbau im Passagierflugverkehr
- Verzicht auf bestimmte rentable und geringfügig rentable Strecken
- Verzicht auf Landeslots an koordinierten europäischen Flughäfen
- Einschränkung von Frachtflügen
- Verkauf von Tochtergesellschaften

Kapazitätsabbau im Passagierflugverkehr

(109) Die erste, von Air Malta angebotene Ausgleichsmaßnahme betrifft den Kapazitätsabbau im Passagierflugverkehr. Insgesamt ist ein Kapazitätsabbau von 19,7 % (Sommer 2009 bis Sommer 2012) bzw. 20,9 % (Geschäftsjahr 2010 bis Geschäftsjahr 2013) geplant. Der Gesamtkapazitätsabbau kann nicht nach Randnummer 40 der RuU-Leitlinien akzeptiert werden, da er auch den Abbau und die Einstellung unrentabler Strecken beinhaltet.

Verzicht auf bestimmte rentable und geringfügig rentable Strecken

(110) Auf der Grundlage der im Zuge des förmlichen Prüfverfahrens zur Verfügung gestellten Informationen hat die Kommission festgestellt, dass für 14 rentable Strecken⁽¹⁾ und eine Reihe von Charterflügen ein Kapazitätsabbau bzw. deren Aufgabe vorgesehen ist, so dass diese Maßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen akzeptiert werden können.

(111) Die Rentabilität der Linienflüge wird auf der Grundlage der sogenannten „Bruttomarge“ ermittelt, die wie folgt berechnet wird: Einnahmen abzüglich der variablen direkten Betriebskosten (VDOC) und der fixen direkten Betriebskosten (FDOC). Eine Flugstrecke ist rentabel, wenn ihre Bruttomarge größer oder gleich 0 % ist. Bei der sogenannten „Nettomarge“ werden auch die Gemeinkosten berücksichtigt. Nach Auffassung der Kommission ist die Bruttomarge die in Betracht zu ziehende Größe, da sie alle Kosten enthält, die sich direkt auf die in Rede stehende Strecke beziehen. Eine Anwendung der „Nettomarge“ wäre zu streng, da zwischen den Gemeinkosten und der Flottengröße und Kapazität eine nichtlineare Beziehung besteht und die Gemeinkosten nicht unterhalb einer bestimmten Schwelle liegen können, da einige Aktivitäten und Funktionen für den normalen Betrieb der Fluggesellschaft – unabhängig von ihrer Größe – erforderlich sind.

(112) Da unter Randnummer 40 der RuU-Leitlinien auf „defizitäre Geschäftsbereiche“ zum Zeitpunkt der Anmeldung des Umstrukturierungsplans Bezug genommen wird, berücksichtigt die Kommission nicht die sogenannten „geringfügig rentablen“ Strecken, d. h. derzeit nicht rentable Strecken mit einer Bruttomarge zwischen 0 % und -10 %, die allerdings bei entsprechendem Management, kommerziellem Geschick und richtigem Investment Rentabilitätspotenzial bergen.

(113) Bezüglich der Rentabilität der Charterflüge hat Malta bestätigt, dass alle Charterdienste rentabel sind. Die Gesamtrentabilität der Charterflüge lag im Geschäftsjahr 2010 bei [5 bis 8] % (Bruttomarge).

(114) Die Kommission berücksichtigt die Zahlen für die Veränderungen zwischen den Geschäftsjahren 2010 und 2013 und nicht zwischen Sommer 2009 und Sommer 2012, da das Ende des Geschäftsjahrs 2010 (d. h. Ende März 2010) einen geeigneteren Ausgangspunkt bildet als der Sommer 2009 (d. h. sechs Monate früher), da der Umstrukturierungszeitraum im Herbst 2010 begann. Die Kommission verweist auf die Bestätigung Maltas, dass das Streckennetz ab dem Geschäftsjahr 2013 stabil sein dürfte, so dass diese Kapazitätsänderungen für den gesamten Umstrukturierungszeitraum gelten.

(115) Ausgehend von einer Gesamtkapazität im Geschäftsjahr 2010 von 4 145 522 ASK beträgt der Kapazitätsabbau bei einem gleichzeitig zu erwartenden Kapazitätszuwachs von [...] ASK für die rentablen Linienflüge und Charterstrecken insgesamt [...] ASK. Deshalb beträgt der als Ausgleichsmaßnahme annehmbare Kapazitätsabbau im Passagierflugverkehr (Kapazitätsabbau auf rentablen Strecken minus Kapazitätszuwachs) zwischen dem Geschäftsjahr 2010 und dem Ende des Umstrukturierungszeitraums 5 % der Kapazität von 2010.

Verzicht auf Landeslots an koordinierten europäischen Flughäfen

(116) Aufgrund der Veränderungen am Streckennetz, der Bedienungsfrequenz und der Einstellung bestimmter Strecken, wird auf [...] Landeslot-Paare⁽²⁾ an europäischen koordinierten Flughäfen der Ebene 3 (Level 3 Coordinated Airports)⁽³⁾ verzichtet. Die Kommission stellt fest, dass der Verzicht auf diese Landeslots anderen Wettbewerbern die Möglichkeit geben wird, ihre Kapazitäten an den betreffenden koordinierten Flughäfen zu erhöhen (unabhängig davon, welche Strecke konkret aufgegeben wird). Dies entspricht einer Senkung der Zutrittsschranken auf dem Markt und kann deshalb als Ausgleichsmaßnahme akzeptiert werden.

⁽²⁾ [...].

⁽³⁾ Siehe Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 sowie die Begriffsbestimmung von „Level 3 Airports“ in Abschnitt 5 der Worldwide Slot Guidelines der International Air Transport Association (www.iata.org/wsg).

⁽¹⁾ [...].

Einschränkung von Frachtflügen

- (117) Im förmlichen Prüfverfahren hat Malta als zusätzliche Ausgleichsmaßnahme einen Kapazitätsabbau von 20 % bei den Frachtflügen vorgeschlagen. Malta zufolge sind alle in Frage kommenden Frachtflüge rentabel. Air Malta hat (mit einem Marktanteil von 28 % für Flüge von und nach Malta) eine bedeutende Stellung auf dem lokalen Luftfrachtverkehrsmarkt. Deshalb wird die Kommission diesen Abbau als Ausgleichsmaßnahme berücksichtigen.

Verkauf von Tochtergesellschaften

- (118) Zusätzlich zu den vorgenannten Kapazitätsverringerungen hat Air Malta den Verkauf rentabler Vermögenswerte als weitere Ausgleichsmaßnahme vorgeschlagen. In Betracht kommen die Tochtergesellschaften Shield Insurance Company Ltd („Shield Insurance“) und Osprey Insurance Brokers Company Ltd („Osprey Insurance Brokers“). Shield Insurance ist ein firmeneigenes Versicherungsunternehmen mit Sitz in Guernsey, das im Wesentlichen für Air Malta die Versicherungen für den Flugverkehr in Randgebieten abwickelt. Das Unternehmen hat allerdings Zugang zum internationalen Versicherungsmarkt und besitzt die Zulassung für Versicherungsgeschäfte verschiedener Bereiche, sowohl im Hinblick auf die Air-Malta-Gruppe als auch für Dritte. Osprey Insurance Brokers ist ein Versicherungsmakler, der sich auf mittlere bis große Versicherungsgeschäfte der verschiedensten Versicherungsbereiche (einschließlich Luftverkehr) spezialisiert hat.
- (119) Nach Randnummer 40 der RuU-Leitlinien sollten die Ausgleichsmaßnahmen besonders an den Märkten ansetzen, auf denen das betreffende Unternehmen nach der Umstrukturierung eine bedeutende Stellung haben wird.
- (120) Der Markt, auf dem Air Malta eine bedeutende Stellung hat und haben wird, ist der maltesische Luftverkehrsmarkt (Passagier- und Frachtbeförderung). Gleiches trifft nicht auf die Versicherungsbranche zu. Bei den Versicherungsgeschäften handelt es sich weder um Kerngeschäft noch sind sie ausschließlich auf den Luftverkehr beschränkt. Nach dem Verkauf von Shield Insurance und Osprey Insurance Brokers wird Air Malta nicht mehr auf dem Versicherungsmarkt vertreten sein. Deshalb kann weder der Verkauf von Shield Insurance noch jener von Osprey Insurance Brokers als Ausgleichsmaßnahme betrachtet werden.

Geeignetheit der vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen

- (121) Wenn die Kommission prüft, ob die zu prüfenden Maßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen geeignet sind, berücksichtigt sie dabei die Marktstruktur und das Wettbewerbs-

umfeld, um sicherzustellen, dass diese Maßnahmen keine Verschlechterung der Marktstruktur bewirken (Randnummer 39 der RuU-Leitlinien).

- (122) Die Ausgleichsmaßnahmen müssen im Verhältnis zu den beihilfebedingten Verzerrungseffekten und insbesondere zur Größe und Stellung des Unternehmens auf seinem Markt oder seinen Märkten stehen. Der Umfang des Kapazitätsabbaus hängt von den Umständen des Einzelfalls ab (Randnummer 40 der RuU-Leitlinien).
- (123) Air Malta ist ein sehr kleiner Akteur auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt; das Unternehmen stellt nur 0,25 % der gesamten Kapazität und des gesamten Passagieraufkommens der europäischen Luftfahrtindustrie. Obwohl Air Malta nach wie vor eine führende Stellung auf dem maltesischen Luftverkehrsmarkt einnimmt, wären es vor allem große Billigfluggesellschaften wie Ryanair und easyJet mit einem ohnehin schon großen Anteil am europäischen Luftverkehrsmarkt, die von einem Marktaustritt von Air Malta profitieren würden.
- (124) Die Kommission hält fest, dass sich eine weitere Reduzierung der Flotte bei kleinen Fluggesellschaften wie Air Malta negativ auf deren Existenzfähigkeit auswirken würde und dadurch keine wirklichen Marktchancen für Wettbewerber erwachsen. Die Flotte von Air Malta dürfte für Synergiewirkungen zu klein sein und eignet sich nicht als Mehrtypenflotte, die für einen größeren Markt interessant wäre und mit der potenzielle Märkte erschlossen werden könnten. Für Air Malta ist es sehr schwierig, für die Zwecke der Gewinnoptimierung ihre Buchungsklassen und Sitzanordnungen zu diversifizieren. Des Weiteren befindet sich Air Malta aufgrund ihrer Größe im Nachteil, wenn es um Flugzeugfinanzierung, Vertragsabwicklung und andere Bereiche geht, in denen Größenvorteile zum Tragen kommen und konkrete finanzielle und wettbewerbliche Vorteile bringen. Jeder weitere Kapazitätsabbau könnte dazu führen, dass die Fluggesellschaft immer weniger in der Lage ist, mit anderen größeren Wettbewerbern zu konkurrieren.
- (125) Malta zählt zu den Fördergebieten nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV. Nach Randnummer 56 der RuU-Leitlinien kann die Kommission allerdings weniger strenge Anforderungen an die Ausgleichsmaßnahmen des begünstigten Unternehmens stellen.
- (126) Darüber hinaus muss bei der Prüfung der Geeignetheit der vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen den Besonderheiten der vorliegenden Beihilfesache Rechnung getragen werden. Die geografische Randlage Maltas als Inselstaat birgt unmittelbare Probleme in Bezug auf den Zugang zu den übrigen Ländern der Europäischen Union. Die Kommission weiß um die isolierte Lage des maltesischen Archipels. Die grenzüberschreitenden Verbindungen zum europäischen Festland und zu anderen Teilen

der Welt sind auf den Flug- und Schiffsverkehr beschränkt. Gute Flugverbindungen sind sowohl für die sehr offene maltesische Wirtschaft ⁽¹⁾ (Geschäftsreisende benötigen zuverlässige Verkehrsverbindungen) als auch für die Tourismusbranche unerlässlich ⁽²⁾. Aber auch für den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt sowohl innerhalb der Republik Malta als auch mit der übrigen EU ist die tägliche Beförderung per Flugzeug von Post und Fracht (einschließlich verderblicher Waren) zwischen den maltesischen Inseln und dem europäischen Festland sowie der Passagierflugverkehr aus medizinischen Gründen auf Sanitärstragen und in Brutkästen (in Fällen, in denen die erforderliche medizinische Versorgung nicht auf Malta geleistet werden kann) unverzichtbar.

- (127) In der Entscheidung vom 7. März 2007 in der Beihilfesache *Cyprus Airways Public Ltd.* ⁽³⁾ hat die Kommission bei der Würdigung der Geeignetheit der Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt, dass:

„[...] Zypern mehrere territoriale und damit dauerhafte Besonderheiten aufweist, die seine wirtschaftliche und soziale Entwicklung beeinträchtigen. Die Randlage im äußersten Süden hat unmittelbare Probleme hinsichtlich des Zugangs zu den übrigen Ländern der Europäischen Union zur Folge, wodurch das Land weitgehend auf den Luft- und Seeverkehr angewiesen ist, insbesondere auf den Luftverkehr. Dies ist ein sehr wichtiger Aspekt, denn im Falle Zyperns ist der Luftverkehr die einzig rentable Beförderungsart für Geschäftsreisende.“

- (128) Die Kommission stellt fest, dass sich Malta hinsichtlich der Randlage, des Zugangs und der Abhängigkeit vom Luftverkehr in einer ähnliche Lage wie Zypern befindet.
- (129) Da Air Malta ein sehr kleiner Akteur auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt ist und die angemeldete Beihilfe Air Malta nicht in die Lage versetzen wird, eine aggressive Expansionspolitik einzuschlagen oder zu wachsen, werden nach Auffassung der Kommission die beihilfebedingten Wettbewerbsverzerrungen gering sein.

⁽¹⁾ Die maltesische Wirtschaft zeichnet sich durch einen hohen Öffnungsgrad aus; Aus- und Einfuhren erwirtschafteten im Jahr 2009 rund 77 % bzw. 73 % des BIP. 58 % der gehandelten Güter wurden per Flugzeug exportiert. Obwohl der Großteil der importierten Güter auf dem Seeweg transportiert wurde, fallen dennoch 30 % des Importhandels auf den Flugverkehr.

⁽²⁾ Malta ist stark auf den Tourismus angewiesen, der wiederum ohne den Luftverkehr nicht möglich wäre. Die Tourismusbranche ist seit langem ein Eckpfeiler der maltesischen Volkswirtschaft und im Dienstleistungsbereich sowohl in Bezug auf Beschäftigung als auch Deviseneinnahmen der führende Wirtschaftszweig. Rund 25 % des BIP von Malta werden in der Tourismusbranche erwirtschaftet. Im Jahr 2009 kamen rund 1,2 Millionen Touristen nach Malta, die 638 Mio. EUR auf der Insel ausgaben. Eurostat-Zahlen für 2010 zufolge sind die internationalen Tourismuseinnahmen im Verhältnis zum BIP in Malta am höchsten (11,4 %). Auch das Hotel- und Gaststättengewerbe (Hotels, Restaurants und Catering) spielt für Malta eine entscheidende Rolle. Aus der EU-Arbeitskräfteerhebung geht hervor, dass in Malta 8,6 % der erwerbstätigen Bevölkerung im Hotel- und Gaststättengewerbe beschäftigt sind, der wiederum in direktem Zusammenhang mit der Tourismusbranche steht. Damit steht Malta in der EU an erster Stelle, der Durchschnitt in der EU der Mitgliedstaaten liegt bei 4,3 %. Die Bedeutung des Fremdenverkehrs für Malta spiegelt sich ebenfalls in der bei 19,4 % liegenden Tourismusintensität (Übernachtungen pro Einwohner) wider. Das Mittel für die EU der 27 Mitgliedstaaten liegt bei 4,6 %. Rund 98 % der Touristen reisen per Flugzeug an.

⁽³⁾ Entscheidung K(2007) 300 der Kommission vom 7. März 2007 (Abl. L 49 vom 22.2.2008, S. 25, Erwägungsgrund 132).

- (130) Der 5 %ige Kapazitätsabbau (für rentable Geschäftsaktivitäten) im Passagierflugverkehr (durch Verkleinerung der Flotte um zwei Flugzeuge von 12 auf 10) könnte nach Auffassung der Kommission auf den ersten Blick zu gering erscheinen. In Anbetracht der geringen Größe von Air Malta gegenüber der Gesamtkapazität und des Gesamtpassagieraufkommens der europäischen Luftfahrtindustrie und der kleinen Flotte von Air Malta kommt die Kommission jedoch zu dem Schluss, dass dieser Kapazitätsabbau nicht unerheblich ist. Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass sich der Marktanteil von Air Malta am maltesischen Flugverkehrsmarkt im Zuge des insgesamt geplanten Kapazitätsabbaus von 51 % (2010) auf weniger als 40 % (für 2016 veranschlagt) verringern wird ⁽⁴⁾.

- (131) Aus den dargelegten Gründen sowie unter zusätzlicher Berücksichtigung der Tatsache, dass Air Malta auf eine große Zahl von Slots an koordinierten Flughäfen verzichten wird (wodurch unmittelbar neue Geschäftsmöglichkeiten für ihre Wettbewerber entstehen), des wesentlichen Kapazitätsabbaus von 20 % im Frachtflugsegment (die sich auf die bedeutende Stellung von Air Malta auf dem örtlichen Luftfrachtverkehrsmarkt auswirken wird) und der Randlage von Malta sowie der damit verbundenen Probleme des Zugangs und der Abhängigkeit vom Luftverkehr kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen geeignet sind, die wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen der Beihilfe so gering wie möglich zu halten, und diese in Bezug auf die Wettbewerbsverzerrungen sowie die Größe und Bedeutung von Air Malta verhältnismäßig sind.

6.2.4 Begrenzung der Beihilfe auf das erforderliche Minimum (Eigenbeitrag)

- (132) Drittens, damit die Beihilfe auf das unbedingt erforderliche Minimum zur Deckung der Umstrukturierungskosten beschränkt bleibt, muss das begünstigte Unternehmen nach Randnummer 43 der RuU-Leitlinien aus eigenen Mitteln, unter anderem durch den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese nicht für den Fortbestand des Unternehmens unerlässlich sind, oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen, einen erheblichen Beitrag zum Umstrukturierungsplan leisten.

- (133) Bei großen Firmen betrachtet die Kommission im Regelfall einen Eigenbeitrag von mindestens 50 % der Umstrukturierungskosten als geeignet. In außergewöhnlichen Umständen und in Härtefällen kann die Kommission ausnahmsweise einen geringeren Beitrag akzeptieren (siehe Randnummer 44 der RuU-Leitlinien).

- (134) Es muss sich um einen konkreten, d. h. tatsächlichen Beitrag ohne für die Zukunft erwartete Gewinne wie Cashflow handeln (Randnummer 43 der RuU-Leitlinien). Der Eigenbeitrag darf keine weitere staatliche Beihilfe enthalten.

⁽⁴⁾ Die Kommission weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass sie in früheren Umstrukturierungsbeschlüssen bei der Würdigung der Geeignetheit eines als Ausgleichsmaßnahme vorgesehenen Kapazitätsabbaus nicht zwischen rentablen und nicht rentablen Geschäften unterschieden hat.

- (135) Wie weiter oben in Abschnitt 2.4 erläutert, handelt es sich bei dem vorgeschlagenen Eigenbeitrag von Air Malta um den Verkauf eines Grundstücks, von Tochtergesellschaften und von Triebwerken sowie ein Bankdarlehen.

Grundstücksverkauf

- (136) Der größte Teil des Eigenbeitrags (66,2 Mio. EUR) wird aus dem Verkauf eines sich am Rand des Malta International Airports befindlichen Grundstücks an den maltesischen Staat stammen. Der Vertrag über die Verkaufszusage wurde am 7. Dezember 2011 unterzeichnet.

- (137) Der Verkauf wird nicht im Rahmen eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahrens stattfinden. Allerdings müssen sämtliche Immobilienkäufe der Regierung im Einklang mit ihrer allgemeinen Politik und den nationalen rechtlichen Anforderungen zu einem fairen Marktpreis geschehen, d. h. zu einem Preis, der zu normalen Marktbedingungen von einem privaten Investor gezahlt werden würde.

- (138) Air Malta hat erklärt, dass sie aufgrund der Umstrukturierung einige ihrer Immobilien nicht mehr benötigen; so werde der Hauptgeschäftssitz für die reduzierte Belegschaft zu groß sein. Mit dem Standortwechsel wolle das Unternehmen außerdem dem Wandel der Unternehmenskultur zu einem modernen und dynamischen Luftfahrtunternehmen neue Impulse verleihen.

- (139) Die Regierung Maltas hat ihr strategisches Interesse am Kauf der am Rand des internationalen Flughafens von Malta befindlichen Immobilie bekundet, da es sich bei dem Grundstück um eine knappe Ressource handle. Die maltesische Regierung hat ihre langfristige Strategie für den Ausbau luftfahrtbezogener Tätigkeiten in Malta erläutert, bei der es unter anderem um die Schaffung eines Luftfrachtdrehkreuzes als Teil eines erweiterten Luftfahrtzentrums geht, der auch eine Flugzeugreparaturwerkstatt und andere zugehörige Einrichtungen umfassen soll.

- (140) Die Kommission erkennt an, dass die maltesische Regierung mit dem geplanten Grundstückskauf ihre Strategie zur Entwicklung luftfahrtbezogener Wirtschaftstätigkeiten in Malta weiterverfolgt, um mehr Arbeitsplätze in dieser Branche zu schaffen. Deshalb vertritt die Kommission die Auffassung, dass der Hauptzweck des Grundstücksverkaufs nicht darin besteht, Air Malta frisches Kapital zuzuführen, sondern der Verwirklichung eines nachvollziehbaren politischen Ziels dient.

- (141) Der Grundstückswert basiert auf einem unabhängigen Wertgutachten vom 25. November 2011, das von [...], einem zu diesem Zweck von der Regierung bestellten unabhängigen Sachverständigen, erstellt wurde. [...] ist ein angesehenes Immobilienunternehmen mit langjähriger Erfahrung im internationalen und lokalen Immobiliengeschäft. Die Kommission hat das Wertgutachten geprüft und für solide befunden. Das Gutachten gibt keinen Anlass zu Bedenken. Es wurden keine offenkundigen Fehler entdeckt, die einschlägigen Methoden wurden angewandt (es handelt sich um die Bewertungsstandards des

International Valuation Standards Council), und das Gutachten beruht auf soliden, nachvollziehbaren Annahmen. Deshalb vertritt die Kommission die Auffassung, dass das Ergebnis dieses Gutachtens einen geeigneten Anhaltspunkt für den realistischen Marktpreis des Grundstücks gibt.

- (142) Aus den vorstehenden Gründen akzeptiert die Kommission den Erlös aus dem Grundstücksverkauf als Eigenbeitrag.

Verkauf von Tochtergesellschaften

- (143) Der Verkauf der Tochtergesellschaften [...] sollte Malta zufolge mindestens [10 bis 12] Mio. EUR einbringen.

- (144) Der Wert der Tochtergesellschaften wurde anhand von Richtwerten in dem von [...] vorgelegten Dokument „Review of potential disposal of assets“ vom 24. Juni 2011 ermittelt.

- (145) Malta hat bestätigt, dass sämtliche Verkäufe und Transaktionen im Rahmen eines offenen, wettbewerbsorientierten, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens erfolgen werden. Der Verkauf wird von einem unabhängigen Berater abgewickelt. Die offene Ausschreibung des Verkaufs beginnt mit einer Veröffentlichung einer Aufforderung zur Einreichung von Angeboten und der Einrichtung eines elektronischen Datenraums. Nach Erstellung einer Auswahlliste (Shortlist) von Bietern wird der Datenraum für diese Bieter erneut für die Zwecke einer Due-Diligence-Prüfung geöffnet. Die in der engeren Auswahl befindlichen Bieter werden aufgefordert, ein endgültiges Angebot abzugeben. Um einen möglichst hohen Wert für die Vermögenswerte zu erreichen, erteilt der Vorstand (Board of Directors) von Air Malta den Zuschlag und die Genehmigung. Bieter, die nicht in die Auswahlliste aufgenommen wurden, werden über die wichtigsten Schritte der Ausschreibung unterrichtet, um die Transparenz und den nichtdiskriminierenden Charakter des Verfahrens zu wahren. Nach dem vorgenannten Verfahren wurden bereits zwei Ausschreibungen veröffentlicht, und zwar für den Verkauf von Selmun Palace und von Holiday Malta.

- (146) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die ersten Angebote für eine der Tochtergesellschaften, Holiday Malta, erheblich [...] als der Richtwert waren. Einem aktuellen Wertgutachten für Selmun Palace vom Dezember 2011 über [...] zufolge müsste der Wert zwischen [...] Mio. EUR und [...] Mio. EUR liegen.

- (147) Obwohl Air Malta einen konservativen Ansatz verfolgte und die Annahmen im Umstrukturierungsplan eine Risikogewichtung von 15 % beinhalten (Verkaufserlös [10 bis 12 Mio. EUR] statt [12 bis 14] Mio. EUR), vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Angaben zur Schätzung der Tochtergesellschaften nicht ausreichen. Die qualitativ schwachen Wertgutachten erlauben es der Kommission nicht, sich ein Urteil über den tatsächlichen Wert der Tochtergesellschaften zu bilden.

(148) Deshalb sieht sich die Kommission außerstande, den genauen Erlös aus dem Verkauf der Tochtergesellschaften zu quantifizieren. Die Kommission hält jedoch fest, dass den verfügbaren Informationen zufolge die Tochtergesellschaften in der Tat einen bestimmten Wert haben. Die Erlöse aus dem Verkauf von Tochtergesellschaft werden folglich den Eigenbetrag erhöhen.

Verkauf von Triebwerken

(149) Die Erlöse aus dem Verkauf zweier Ersatztriebwerke an [...], eine private Finanz- und Leasinggesellschaft für Ersatztriebwerke, sollten zum Eigenbeitrag des Unternehmens zu den Umstrukturierungskosten hinzugerechnet werden. Das Ersatztriebwerk mit der Seriennummer ESN [...] wurde am 28. Oktober 2010 verkauft und brachte einen Erlös in Höhe von [10 bis 12] Mio. USD. Das Ersatztriebwerk mit der Seriennummer ESN [...] wurde am 17. Dezember 2010 verkauft und brachte einen Erlös in Höhe von [9 bis 11] Mio. USD. Die Gesamterlöse aus dem Triebwerksverkauf belaufen sich somit auf [19 bis 23] Mio. USD (rund [15 bis 17] Mio. EUR). Nicht vergessen werden darf jedoch, dass das Triebwerk Nr. [...] zwar in vollem Umfang Eigentum von Air Malta war, das Triebwerk Nr. [...] von dem Unternehmen jedoch lediglich im Rahmen eines Leasing-Vertrags gemietet wurde. Air Malta verfügte über das Recht, das angemietete Triebwerk zu einem Preis von [5 bis 7] Mio. EUR zu erwerben und übte dieses Recht auch aus; anschließend verkaufte das Unternehmen das Triebwerk an [...] und mietete es erneut an.

(150) Air Malta hat den Nettoerlös aus dem Triebwerksverkauf in den Eigenbeitrag eingebracht und die [5 bis 7] Mio. EUR dementsprechend als Kosten gewertet. Die Nettoerlöse – und damit der Eigenbeitrag aus dem Triebwerksverkauf – ergeben sich als Einnahmen aus dem Verkauf von Triebwerken an [...] ([10 bis 12] Mio. USD + [9 bis 11] Mio. USD = [19 bis 23] Mio. USD bzw. [15 bis 17] Mio. EUR) abzüglich der Kosten für den Erwerb des Triebwerks Nr. [...] ([5 bis 7] Mio. EUR) und belaufen sich auf [10 bis 12] Mio. EUR.

(151) Der Verkauf der Triebwerke erfolgte innerhalb des Umstrukturierungszeitraums bzw. nur wenige Tage vor Beginn dieses Zeitraums. Folglich können die Gesamterlöse aus diesem Verkauf als Eigenbeitrag angerechnet werden. Die Kommission billigt die Art und Weise der Berechnung des tatsächlichen Erlöses aus dem Triebwerksverkauf und erkennt somit den Eigenbeitrag in Höhe von [9 bis 12] Mio. EUR an.

Bankdarlehen

(152) Spätestens Mitte des Jahres 2014 dürfte ein Darlehen im Umfang von [20 bis 25] Mio. EUR gewährt werden.

(153) Malta hat entsprechende Absichtserklärungen zweier Banken vom 24. bzw. 29. November 2011 vorgelegt. Rechtlich verbindliche Vereinbarungen wurden bisher jedoch

nicht übermittelt, denn die Banken sind nach Angaben von Malta nach üblicher Geschäftspraxis nicht bereit, sich mehr als zwei Jahre vor einem solchen Rechtsgeschäft verbindlich festzulegen. Da keine verbindlichen Vereinbarungen vorgelegt wurden, kann dieses Bankdarlehen nicht als konkreter, d. h. tatsächlicher Eigenbeitrag nach Randnummer 43 der RuU-Leitlinien angesehen werden.

(154) Jedoch gelang es Air Malta bereits im Dezember 2011, einen Überbrückungskredit im Umfang von [25 bis 30] Mio. EUR mit dreijähriger Laufzeit abzuschließen, und zwar ohne jegliche Unterstützung durch Malta. Dieser Kredit dient als Überbrückungsfinanzierung der Umstrukturierung bis 2014, wenn die Erlöse aus dem Grundstücksverkauf erwartet werden.

(155) Der Kredit wird von [...] gewährt. Bei beiden Instituten handelt es sich um Privatbanken. [...]

(156) Der von Air Malta zu entrichtende Zinssatz liegt derzeit bei [4 bis 6] % p. a. (d. h. [150 bis 350] Basispunkte über dem Basissatz von [...], der als Referenzsatz dient und zurzeit bei 2,5 % liegt) zuzüglich Gebühren in Höhe von [1 bis 1,5] % p. a. Besichert ist der Kredit über eine Hypothek im Wert von [25 bis 30] Mio. EUR.

(157) Dieser Kreditvertrag vom Dezember 2011 belegt, dass Air Malta bereits in der Lage war, ohne jegliche Unterstützung von Seiten Malts Fremdmittel zu Marktbedingungen aufzunehmen, was bedeutet, dass der Markt an die Erfolgsaussichten der Sanierung glaubt. Folglich betrachtet die Kommission die [25 bis 30] Mio. EUR als Teil des Eigenbeitrags.

Geeignetheit des vorgesehenen Eigenbeitrags

(158) Angesichts des Vorstehenden betrachtet die Kommission die Erlöse aus dem Grundstücksverkauf (66,2 Mio. EUR) und dem Verkauf von Triebwerken ([9 bis 12] Mio. EUR) zusammen mit dem Bankdarlehen vom Dezember 2011 (30 Mio. EUR) als geeigneten und annehmbaren Eigenbeitrag. Der Gesamteigenbeitrag beläuft sich somit auf 107 Mio. EUR und entspricht 45 % der Gesamtumstrukturierungskosten. Sollten die Tochtergesellschaften planmäßig veräußert werden können, kämen noch einmal [10 bis 12] Mio. EUR hinzu, so dass der Gesamteigenbeitrag 49,5 % der Gesamtumstrukturierungskosten ausmachen würde.

(159) Malta zählt zu den Fördergebieten nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV. Die Kommission kann in diesen Gebieten weniger strenge Anforderungen an den Umfang der Eigenleistung des begünstigten Unternehmens stellen (Randnummer 56 der RuU-Leitlinien).

Ferner ist Malta aufgrund seiner Randlage schlecht an die übrige EU angebunden und sehr stark auf den Flugverkehr angewiesen (siehe Erwägungsgrund (123)).

- (160) Unter Berücksichtigung der Besonderheiten der in Rede stehenden Sache erscheint ein etwas unterhalb von 50 % liegender Eigenbeitrag als vertretbar. Im Umstrukturierungsplan und insbesondere im vorgelegten Finanzplan wird aufgezeigt, dass Air Malta durch den Umfang der Beihilfe keine überschüssige Liquidität zugeführt wird, die das Unternehmen zu einem aggressiven und marktverzerrenden Verhalten in von dem Umstrukturierungsprozess nicht berührten Tätigkeitsbereichen verwenden könnte, und dass die Beihilfe weder ganz noch teilweise zur Finanzierung von Neuinvestitionen verwendet wird, die für die Wiederherstellung der Rentabilität nicht unbedingt notwendig sind (Randnummer 45 der RuU-Leitlinien). Daher gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass ein Eigenbeitrag von mindestens 45 % in der in Rede stehenden Sache ausreichend ist.

6.2.5 Grundsatz der „einmaligen“ Beihilfe

- (161) Ferner muss die Beihilfe auch die Voraussetzung der einmaligen Gewährung erfüllen. Nach Randnummer 72 der RuU-Leitlinien darf ein Unternehmen, das innerhalb der vergangenen 10 Jahre bereits eine Rettungs- bzw. Umstrukturierungsbeihilfe erhalten hat, keine weitere solche Beihilfe erhalten.
- (162) Malta hat im April 2004, also vor dem EU-Beitritt des Landes, eine Kapitalzuführung im Umfang von 57 Mio. EUR für Air Malta vorgenommen. Die Kapitalzuführung erfolgte in Form einer Sachleistung, nämlich der Übertragung von Immobilien (Grund und Gebäude) im Gegenzug für weitere Air-Malta-Aktien. Die Kapitalzuführung wurde von Malta nicht als Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe, sondern vielmehr als eine mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlichen Kapitalgebers vereinbare Maßnahme angesehen.
- (163) Im Rahmen der Zusammenarbeit zur Vorbereitung auf den EU-Beitritt des Landes wurde die Kommission von der Maßnahme in Kenntnis gesetzt. Da die Kapitalzuführung vor dem Beitritt Malts zur EU gewährt wurde, war eine Genehmigung durch die Kommission vor Durchführung der Kapitalzuführung im Jahr 2004 nicht erforderlich. Im Einklang mit ihrer ständigen Beschlusspraxis⁽¹⁾ berücksichtigt die Kommission vor dem Beitritt gewährte Umstrukturierungsbeihilfen dennoch, wenn sie prüfen muss, ob nachfolgende Umstrukturierungsbeihilfen die Voraussetzung der „einmaligen“ Beihilfegewährung erfüllen.
- (164) Um feststellen zu können, ob Air Malta durch die Kapitalzuführung von 2004 ein wirtschaftlicher Vorteil

gewährt wurde und die Maßnahme demnach ein Beihilfeelement umfasst, ist von der Kommission zu prüfen, ob das Unternehmen „eine wirtschaftliche Vergünstigung [...] [erhalten hat], die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte“⁽²⁾. Diese Prüfung erfolgt unter Heranziehung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers. Diesem Grundsatz zufolge liegt keine Beihilfe vor, wenn ein unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen handelnder privater Kapitalgeber von vergleichbarer Größe wie die Verwaltungseinrichtungen des öffentlichen Sektors unter den entsprechenden Umständen zur Vornahme der fraglichen Kapitalzufuhr hätte bewegt werden können. Daher ist von der Kommission zu klären, ob ein privater Kapitalgeber den fraglichen Vorgang zu den gleichen Bedingungen abgewickelt hätte⁽³⁾. Das Verhalten des angenommenen privaten Kapitalgebers ist das eines umsichtigen Kapitalgebers⁽⁴⁾, der in seinem Bestreben um Gewinnmaximierung stets auch bedenkt, welches Risiko er einzugehen bereit ist, um eine bestimmte Rendite zu erzielen⁽⁵⁾.

- (165) Ferner „ist das Verhalten eines öffentlichen Kapitalgebers mit dem eines privaten im Hinblick darauf zu vergleichen, wie sich ein privater Kapitalgeber bei dem fraglichen Vorgang angesichts der zum entsprechenden Zeitpunkt verfügbaren Informationen und vorhersehbaren Entwicklungen verhalten hätte“⁽⁶⁾.
- (166) Die Kommission muss in ihrer Analyse und Beurteilung alle Elemente berücksichtigen, die für die in Rede stehende Transaktion und den Kontext von Bedeutung sind. Dazu gehört auch die finanzielle Situation des begünstigten Unternehmens auf dem relevanten Markt, wohingegen spätere Entwicklungen oder Ergebnisse unerheblich sind, sofern sie zum Zeitpunkt der Investition nicht vorhergesehen wurden⁽⁷⁾.
- (167) Die in Rede stehende Transaktion umfasste die Übertragung von Immobilien (Grund und Gebäude) durch das Land Malta im Gegenzug für zusätzliche Aktien von Air Malta. Die Nutzungsrechte für diese Immobilien lagen bereits seit langem bei Air Malta. Zuvor waren die Immobilien seit 1979 im Rahmen einer unbefristeten Leasing-Vereinbarung von Air Malta genutzt worden. Air Malta hatte den Wert der Immobilien unter der Annahme, dass die Übertragung erfolgen würde, über die Jahre hinweg auf eigene Kosten gesteigert.

⁽¹⁾ Entscheidung 2007/509/EG der Kommission vom 20. Dezember 2006 in der Beihilfesache C 3/2005 (ex N 592/2004 (ex PL 51/2004)), Polen – Fabryka Samochodow Osobowych SA (ehemals DAEWOO — FSO Motor SA) (ABl. L 187 vom 19.7.2007, S. 30); Entscheidung 2010/174/EG der Kommission vom 10. März 2009 in den Beihilfesachen C 43/07 (ex N 64/07) und C 44/05 (ex NN 79/05, ex N 439/04), Polen – Huta Stalowa Wola SA (ABl. L 81 vom 26.3.2010, S. 1).

⁽²⁾ EuG, Urteil vom 6. März 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale und Land Nordrhein-Westfalen/Kommission, verbundene Rechtssachen T-228/99 und T-233/99, Slg. 2003, II-435 f., Randnr. 251.

⁽³⁾ EuG, Urteil vom 6. März 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale und Land Nordrhein-Westfalen/Kommission, verbundene Rechtssachen T-228/99 und T-233/99, Slg. 2003, II-435 f., Randnr. 245.

⁽⁴⁾ EuGH, Urteil vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, Rechtsache C-482/99, Slg. 2002, I-4397, Randnr. 71.

⁽⁵⁾ EuG, Urteil vom 6. März 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale und Land Nordrhein-Westfalen/Kommission, verbundene Rechtssachen T-228/99 und T-233/99, Randnr. 255.

⁽⁶⁾ EuG, Urteil vom 6. März 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale und Land Nordrhein-Westfalen/Kommission, verbundene Rechtssachen T-228/99 und T-233/99, Randnr. 246; siehe auch EuG, Urteil vom 30. April 1998, Cityflyer/Kommission, Rechtsache T-16/96, Slg. 1998, II-757, Randnr. 76.

⁽⁷⁾ EuGH, Urteil vom 5. Juni 2012, Kommission/Electricité de France, Rechtsache C-124/10P, noch nicht veröffentlicht, Randnr. 85.

- (168) Nach den der Kommission vorliegenden Informationen wurde die Transaktion über eine Reihe von Jahren erörtert und vorbereitet. Der Plan für die Übertragung der Immobilien stammt aus den 90er Jahren. Bereits in einem Papier der Geschäftsführung (Board) aus dem Jahr 2000 ist von der Transaktion die Rede. Zu der Verzögerung ist es aufgrund der Privatisierung des Malta International Airport gekommen, die erst 2002 abgeschlossen wurde.
- (169) Die Transaktion erfolgte mit Blick auf einen Unternehmensstrategie- und Geschäftsplan 2004-2007 (corporate Strategy and Business Plan, November 2003) und einen Drei-Jahres-Finanzplan. Angesichts positiver Aussichten für das Marktumfeld – bezüglich Wachstum des maltesischen Luftverkehrsmarkts, Passagierkapazität und höherer Gewinnspannen im europäischen Luftfahrtsektor – sowie ermutigender Unternehmensergebnisse wurde in dem Geschäftsplan für die Folgejahre von einer deutlichen Zunahme der Passagierzahlen und der Erträge bis hin zu einer erwarteten Rückkehr zur Rentabilität im Geschäftsjahr 2007 ausgegangen.
- (170) Die einschlägigen Prognosen spiegelten die damals in der Luftfahrtindustrie allgemein vorherrschende Erwartung wider, dass der Luftverkehrssektor stark wachsen werde. Ferner waren die positiven Ergebnisse auf die vom Beitritt Malts zur EU erhofften zusätzlichen Wachstumschancen zurückzuführen. Neben der Verbesserung der Kapitalstruktur umfasste der Geschäftsplan eine Reihe angemessener Initiativen wie die Einführung einer genormten, modernen und treibstoffsparenden Airbus-A319/A320-Flotte sowie Rationalisierungsmaßnahmen bei der Wartung. Die Kommission hält fest, dass Billigfluggesellschaften im Jahr 2004 nicht als Gefahr für das Kerngeschäft von Air Malta galten, da davon ausgegangen wurde, dass die Strecken von und nach Malta zu lang seien, als dass das Geschäftsmodell einer Billigfluggesellschaft funktionieren könnte. Zwar haben sich diese Annahmen als zu optimistisch erwiesen und wurden die Herausforderungen auf dem Markt rückblickend unterschätzt, doch ist die Kommission der Auffassung, dass die Prognosen im Geschäftsplan und im Drei-Jahres-Finanzplan angesichts der 2004 verfügbaren Informationen und der allgemein vorherrschenden Wachstumserwartungen in der Luftfahrtindustrie damals glaubwürdig waren.
- (171) Malta als Großaktionär von Air Malta leistete bei der Gründung des Unternehmens im Jahr 1974 nur einen geringfügigen Kapitalbeitrag, so dass die Kapitalausstattung von Air Malta vor April 2004 im Vergleich zu anderen nationalen Fluggesellschaften äußerst gering war und eine der Geschäftstätigkeit des Unternehmens angemessene Kapitalstruktur geschaffen werden musste. Die als Sachleistung in Form der Übertragung von Immobilien vorgenommene Kapitalzuführung sollte gewährleisten, dass das Unternehmen über eine ausgewogene Finanzstruktur verfügte und damit in der Lage war, auf Wachstumskurs zu gehen und durch eine optimierte Verwaltung des Umlaufvermögens weiteres Fremdkapital aufzunehmen.
- (172) Die Transaktion beruhte auf einer Marktwertermittlung und Beratung durch PriceWaterhouseCoopers, worin es hieß, dass der Wert der dem Unternehmen zugewiesenen Vermögensgegenstände mindestens dem Nennwert der Malta dafür übereigneten Aktien des Unternehmens einschließlich Agio entspreche.
- (173) Bei Air Malta handelte es sich im April 2004 nicht um ein Unternehmen in Schwierigkeiten. Zwar erlitt Air Malta über ihre Tochtergesellschaft Azzura Air infolge der Ereignisse des 9. Septembers 2001 Verluste, doch verfügte das Unternehmen damals über erhebliche Barmittelnrücklagen. Aus den Zahlen zum 31. Juli 2003 ergibt sich ein Gesamteigenkapital von Air Malta in Höhe von 45,7 Mio. EUR (Aktienkapital von 11,7 Mio. EUR zuzüglich Überschuss in der Ertragsrechnung). Der Geschäftsrechnung für die sieben Monate bis zum 29. Februar 2004 zufolge belief sich der Verlust für diesen Zeitraum auf 15,5 Mio. EUR und der für das Geschäftsjahr insgesamt erwartete Verlust auf 19,2 Mio. EUR. Bei Fertigstellung des gesetzlichen Abschlusses vom Juli 2004 mussten jedoch weitere Verluste festgestellt werden, die Anfang 2005 verrechnet wurden. Jedoch waren diese Verluste im April 2004 weder bekannt noch vorherzusehen.
- (174) Ferner konnte Air Malta ohne staatliche Unterstützung bei drei Privatbanken Kapital aufnehmen.
- (175) Auch die privaten Minderheitsaktionäre (sie halten weniger als 5 % des Gesamtkapitals) beteiligten sich anteilmäßig an der Kapitalzuführung.
- (176) Vor diesem Hintergrund liegen der Kommission keine zwingenden Beweise dafür vor, dass die Transaktion vom April 2004 nicht mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vereinbar gewesen wäre; vielmehr ist davon auszugehen, dass ein privater Kapitalgeber sich unter den entsprechenden Umständen ebenso verhalten hätte wie die maltesische Regierung. Folglich stellte die Transaktion aus dem Jahr 2004 keine staatliche Beihilfe für Air Malta dar.
- (177) Ferner hat Malta bestätigt, dass Air Malta in den vergangenen 10 Jahren weder eine Rettungs- noch eine Umstrukturierungsbeihilfe gewährt wurde. Daher dürfte der Grundsatz der „einmaligen“ Beihilfe erfüllt sein.

6.3 Schlussfolgerung

- (178) Angesichts des Vorstehenden vertritt die Kommission die Auffassung, dass die geplante Beihilfe in Höhe von 130 Mio. EUR und der Umstrukturierungsplan die nach den RuU-Leitlinien geltenden Voraussetzungen erfüllen. Folglich betrachtet die Kommission die Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die von Malta angemeldete Umstrukturierungsbeihilfe im Umfang von 130 Mio. EUR für Air Malta, die in Form von Eigenkapital, einschließlich eines Schuldenswaps für das genehmigte Rettungsdarlehen in Höhe von 52 Mio. EUR, gewährt werden soll, stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

Diese Beihilfe ist nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Republik Malta gerichtet.

Brüssel, den 27. Juni 2012

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident
