

## KOMISJONI OTSUS,

27. juuni 2012,

riigiabi nr SA.33015 (2012/C) KOHTA, mida Malta kavatseb anda äriühingule Air Malta plc

(teatavaks tehtud numbri C(2012) 4198 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2012/661/EL)

EUROOPA KOMISJON,

selle otsuse kohta märkusi 5. märtsi 2012. aasta kirjas. Komisjon esitas täiendavaid küsimusi 19. märtsi 2012. aasta kirjas, millele Malta vastas 19. aprillil 2012.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

- (3) Menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 21. veebruaril 2012. Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused.

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

- (4) Komisjonile esitasid märkusi kuus huvitatud isikut. Komisjon edastas need Maltale, andes talle võimaluse neile vastata, ning Malta vastused laekusid 27. aprillil 2012. aasta kirjaga.

võttes arvesse komisjoni otsust, millega algatati Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus riigiabi SA.33015 suhtes <sup>(1)</sup>,

## 2. MEETME JA ÜMBERKORRALDUSKAVA KIRJELDUS

## 2.1 Ümberkorraldusabi

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool viidatud sätetele ja võttes neid märkusi arvesse

- (5) Malta teatas Air Maltale omakapitali kujul antavast 130 miljoni euro suurusest ümberkorraldusabist, sealhulgas 52 miljoni suuruse heakskiidetud päästmislaenu aktsiateks konverteerimisest, alates 2010. aasta novembrist (pärast päästmislaenu heakskiitmist) allpool kirjeldatud ümberkorralduskava alusel, mis hõlmab viieaastast ümberkorraldusperioodi 2010. aasta sügisest kuni 2015. aasta sügiseni.

ning arvestades järgmist:

## 1. MENETLUS

- (1) 16. mai 2011. aasta kirjaga teavitas Malta komisjoni äriühingule Air Malta plc antavast ümberkorraldusabist, millele oli eelnenud 52 miljoni suurune päästmisabina antud laen, mille komisjon kiitis heaks 15. novembri 2010. aasta otsusega (N 504/2010, edaspidi „päästmisabi otsus“). Komisjon palus lisateavet 5. juuli ja 1. septembri 2011. aasta kirjadest, millele Malta ametiasutused vastasid 2. augusti ja 22. septembri 2011. aasta kirjadega.

- (2) 25. jaanuari 2012. aasta kirjaga teatas komisjon Maltale, et ta on otsustanud algatada abi suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse (edaspidi „menetluse algatamise otsus“). Malta esitas

## 2.2 Abisaaja

- (6) Air Malta plc on olnud Malta riiklik lennuettevõtja alates 1974. aastast. Ümberkorraldusprotsessi alguses käitis Air Malta 12 reisilennukit ja teenindas 43 lennuliini Euroopas, Põhja-Aafrikas ja Vahemere idaosas. Air Malta omanikud on Malta valitsus (98 %) ja erainvestorid (2 %).

- (7) Air Malta on Euroopa lennundusturul väga väike lennuettevõtja (2010. aastal oli reisijaid ligikaudu 1,8 miljonit), kelle arvele langeb üksnes 0,25 % terve Euroopa lennundussektori veomahust ja väljundist (reisijate arvu poolest). Air Malta lennukipargi kavandatud vähendamise kahe lennuki võrra muutub ta Euroopa kasvaval lennutransporditurul veelgi tagasihoidlikumaks osalejaks. Air Malta kavatseb ühineda ülemaailmse liiduga, et pakkuda sellise vähendatud lennukipargiga paremat ühenduvust ja tõhus-tada ka oma lennukipargi kasutamist.

<sup>(1)</sup> Komisjoni otsus C(2012) 170 (final), 25. jaanuar 2012 (ELT C 50, 21.2.2012, lk 7).

- (8) Sellest hoolimata on Air Malta kõige olulisem lennuretevõtja Maltale suunduvate ja sealt väljuvate lendude puhul, kelle turuosa moodustab 51 % (reisilennud) ja 28 % (kaubalennud). Malta sõnade kohaselt on Air Malta ümberkorraldamine otsustava tähtsusega, sest äriühing tagab Maltale regulaarse ja usaldusväärse ühenduse peamiste Euroopa ja Põhja-Aafrika keskustega, toetades samas majandust selliste teenuste kaudu nagu posti ja lasti vedu ning patsientide transport välisriikidesse ravi saamiseks. Air Malta peamised konkurendid, eeskätt odavlennuretevõtjad, nagu Ryanair ja easyJet, seda rolli ei täida.
- (9) Air Malta põhiline lennutegevus on olnud mitu aastat kahjumis: 2010. majandusaastal <sup>(1)</sup> moodustas tema tegevuskahjum 23,1 miljonit eurot ja 2011. majandusaastal 37,3 miljonit eurot (vt tabel 2).
- (10) Äriühingul Air Malta plc on järgmised tütarettevõtjad (edaspidi „Air Malta kontsern”).

Tabel 1

## Air Malta kontserni struktuur

Tütarettevõtja	Air Malta plc osalus	Maksueelne kasum 2010. majandusaastal (tuhandetes eurodes)
<i>Osprey Insurance Brokers Ltd.</i> (kindlustusmaakler)	100 %	618
<i>Shield Insurance Company Ltd.</i> (allutatud kindlustusandja)	100 %	1 165
<i>Selmun Palace Hotel Co. Ltd.</i> (Maltal asuv neljatärnihotell)	100 %	(879)
<i>Holiday Malta</i> (Ühendkuningriigis tegutsev spetsialiseerunud reisikorraldaja)	100 %	(1081) (Inglise naela)
<i>World Aviation Group</i> (Air Malta ja teiste lennuretevõtjate üldine müügiesindaja)	50 %	241
<i>Lufthansa Technik Malta</i> (lennukite hooldus- ja remonditöid teostav ühissetevõtte äriühinguga Lufthansa Technik AG)	8 %	(10 896)

## 2.3 Ümberkorralduskava

- (11) 29. novembri 2011. aasta ümberkorralduskava ning selle 28. veebruari 2012. aasta ajakohastatud versiooni eesmärk on taastada Air Malta kasumlikkus 2014. majandusaastaks ja pikaajaline elujõulisus 2015. aastaks. Ümberkorralduskava kestus on piiratud viie aastaga, vältades 2010. aasta sügisest kuni 2015. aasta sügiseni.
- (12) Kavas on eeldatud, et on võimalik muuta praeguse kahjumitaseme suunda – 2011. majandusaasta tegevuskahjum (EBIT) moodustas 37,3 miljonit eurot ja netokahjum 88,9 miljonit eurot – ning saavutada 2014. aastaks [...] (\*) miljoni euro suurune tegevuskasum ja [...] euro suurune netokasum ning 2015. ja 2016. majandusaastal kasumit veelgi suurendada (vt tabel 2).

Tabel 2

## Kasum ja kahjum aastatel 2008–2016

(miljonites eurodes)

Majandusaasta	2008	2009	2010	2011	2012 (p)	2013 (p)	2014 (p)	2015 (p)	2016 (p)
Tulud	273,7	249,5	210,8	207,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kasum põhitegevusest	(8,9)	(33,8)	(23,1)	(37,3)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Puhaskasum/-kahjum	3,6	(23,7)	(11,6)	(88,9)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (13) Kava eesmärk on 2016. majandusaastaks saavutada kasutatud kapitali tasuvuseks <sup>(2)</sup> [4–6 %] ja omakapitali tootluseks <sup>(3)</sup> [5–7 %].

<sup>(1)</sup> Air Malta majandusaasta algab 1. aprillil. Seega kestab näiteks 2011. majandusaasta 1. aprillist 2010 kuni 31. märtsini 2011 ning 2016. majandusaasta 1. aprillist 2015 kuni 31. märtsini 2016.

(\*) Konfidentsiaalne informatsioon

<sup>(2)</sup> Kasutatud kapitali tasuvus = netokasum / (võlg + omakapital).

<sup>(3)</sup> Omakapitali tootlus = netokasum / omakapital.

Tabel 3

## Kasutatud kapitali tasuvus ja omakapitali tootlus aastatel 2012–2016

Majandusaasta	2012	2013	2014	2015	2016
Omakapitali tootlus	ei kohaldata	[– 30 kuni – 20] %	[2–6] %	[4–6] %	[5–7] %
Kasutatud kapitali tasuvus	[– 60 kuni – 50] %	[– 20 kuni 10] %	[0–5] %	[4–6] %	[4–6] %

- (14) Selliste tulemuste saavutamiseks kavandab Air Malta järgmisi põhimeetmeid.

**Marsruute ja võrgustikku käsitlev strateegia**

- (15) Eesmärgiks on seatud kulutasuvama graafiku koostamine. Seepärast lõpetab Air Malta teatavate liinide – nii kahjumlike kui ka kasumlike – teenindamise ning suurendab lendude sagedust valitud põhimarsruutidel.

- (16) Air Malta on juba võtnud meetmeid Leipzigi, Tunisese, Damaskusesse, Palermosse ja Torinosse suunduvate kahjumlike marsruutide teenindamise lõpetamiseks 2011. aasta alguses.

- (17) Peale selle alustas Air Malta 2011. aasta sügisel lendude lõpetamist või veomahu vähendamist teatavatel marsruutidel, mida teenindatakse kompensatsioonimeetmena vastavalt raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevatele ühenduse suunistele<sup>(1)</sup> (edaspidi „päästmise ja ümberkorraldamise suunised“). Ühtlasi vabastatakse sellega asjakohased teenindusajad mitmes välisriigi lennujaamas, seega loobub Air Malta igasugustest eelnevalt antud õigustest, mis tal praegu on asjaomaste teenindusaegade suhtes. 2013. aastaks loobutakse [...] paarist teenindusajast sellistes lennuoperatsioone koordineerivates lennujaamades<sup>(2)</sup> nagu Londoni Gatwicki, Manchesteri, Amsterdami, Frankfurti, Genfi, Catania, Stuttgarti, Londoni Heathrow' ja Müncheni lennujaam. Selline marsruutide teenindamise lõpetamine või sageduse vähendamine võimaldab teistel lennuettevõtjatel saada kasu täitumuse ja/või tulude võimaliku suurendamise teel.

- (18) Seoses eri marsruutide kasumlikkusega esitas Malta kõikide marsruutide brutomarginaali majandusaastatel 2010–2013 ning ajavahemikul 2009. aasta suvest kuni 2012. aasta suveni. Brutomarginaali arvutamiseks lahutatakse tuludest tegevuse otsesed muutuvkulud ja tegevuse otsesed püsikulud. Marsruudid on kasumlikud juhul, kui nende brutomarginaal on võrdne 0 %ga või sellest suurem. Marsruudid on n-ö piiripealsed siis, kui nende praegune brutomarginaal on väiksem kui 0 % ja suurem kui – 10 %, kuid marsruut saavutab kasumlikkuse tulevikus. Malta väitel hõlmavad asjaomased kompensatsioonimeetmed nii kasumlikke kui ka piiripealseid marsruute.

- (19) Marsruutide võrgustikus majandusaastatel 2010–2013 toimunud muutused on seotud veomahu üldise vähenemisega: 2010. aasta kogu veomahuga võrreldes on pakutavate istekohtade arv kilomeetri kohta (*available seat kilometres*)<sup>(3)</sup> vähenenud 20,9 % võrra. See hõlmab veomahu vähenemist [27–33] % võrra ([12,5–15,5] %<sup>(4)</sup>) on seotud väidetavalt kasumlike marsruutide, [5,5–7,5] %<sup>(5)</sup> nn piiripealsete marsruutide ja [9–11] %<sup>(6)</sup> kahjumlike marsruutidega) ning veomahu suurenemist [8–10] % võrra uute lennuliinide avamise ja olemasolevate graafikute laiendamise teel.

Tabel 4

## Veomahu muutumine ajavahemikul 2010–2013

Veomahu muutumine	Pakutavate istekohtade arv kilomeetri kohta	% võrreldes 2010. majandusaastaga
Kilomeetri kohta pakutavate istekohtade arv kokku (2010. majandusaasta)	4 145 522	
Kilomeetri kohta pakutavate istekohtade arvu vähenemine	[...]	[27–33] %
Kilomeetri kohta pakutavate istekohtade arvu suurenemine	[...]	[8–10] %
Kilomeetri kohta pakutavate istekohtade arv kokku (2013. majandusaasta)	3 275 710	79 %
<b>Veomahu üldine vähenemine (majandusaastad 2010–2013)</b>	<b>869 812</b>	<b>20,9 %</b>

- (20) Eriti oluline on ühendus rahvusvaheliste sõlmlennujaaamadega, mis on Malta jaoks ülitähtis maailmaturule juurdepääsu tagamiseks. Sel põhjusel sõlmis Air Malta mitme lennuettevõtjaga koodijagamise kokkulepped. Peale selle kavatseb Air Malta ühineda ülemaailmse liiduga, et pakkuda paremat ühenduvust ja tõhustada oma lennukipargi kasutamist.

<sup>(3)</sup> *Available seat kilometre* – ASK.

<sup>(4)</sup> 17,9 %, kui võrrelda muutust ajavahemikul 2009. aasta suvest kuni 2012. aasta suveni.

<sup>(5)</sup> 9,8 %, kui võrrelda muutust ajavahemikul 2009. aasta suvest kuni 2012. aasta suveni.

<sup>(6)</sup> 1,7 %, kui võrrelda muutust ajavahemikul 2009. aasta suvest kuni 2012. aasta suveni.

<sup>(1)</sup> ELT C 244, 1.10.2004, lk 2.

<sup>(2)</sup> Koordineeritud lennujaamad on sellised lennujaamad, kus teenindusaegu jaotab koordineerija vastavalt määrusele (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1).

**Kuludega seotud algatused**

- (21) Kuludega seotud algatused on suunatud Air Malta tegevuse tõhususe parandamisele, et vähendada kulusid, kooskõlastades oma põhitegevust, lahendades tegevuse ebaefektiivsusega seotud probleemid ning viies lennuettevõtja konkurentsivõimelisse ja jätkusuutlikku olukorda. Eelduste kohaselt paraneb iga-aastane kasumlikkus kuludega seotud algatuste tulemusel ümberkorralduskava rakendusaja lõpuks kokku [42–52] miljonit eurot, mis tähendab seda, et äriühingu kogukulud vähenevad [10–12] % ning tegevuse kogukulud reisija kohta vähenevad [7,5–10] % (samas kui veetud reisijate arv püsib sel perioodil peaaegu muutumatu). Põhilised kokkuhoiukohtad on võrgustikuga seotud kulude vähenemine ([21–27] miljonit eurot), personalikulude kokkuhoid ([9–11] miljonit eurot) ja lepingute haldamine ([7–9] miljonit eurot).
- (22) Veomahu kavandatud 20,9 % vähenemine mõjutab selliseid tegevuse otseseid püsi- ja muutuvkulusid nagu kütusepaakidesse võetava kütusekoguse vähenemine ligikaudu [...] miljonit gallonit ([...] miljonit eurot), lennutundide ja seega ka üldiste käituskulude vähenemine [...] ning maandumis-, teenindamis-, navigatsiooni- ja marsruudituste vähenemine [...].
- (23) Lennuettevõtja vähendab lennukiparki kaheteistkümnelt lennukilt kümnele. Üks lennuk on juba alates [...] antud allrendile Mehhiko lennuettevõtjale ning teine, praegu lühiajalise lepingu alusel allrendile antud lennuk, on alates [...] kuni [...] antud allrendile Poola lennuettevõtjale. Mõlemad lennukid antakse allrendile omahinnaga, mis seega vähendab Air Malta üldisi rendikulusid. Prognooside kohaselt väheneb rendikulude määr [2,5–3,5] miljoni euro võrra.
- (24) Ootuste kohaselt avaldab aga võrgustiku kahanemine enne algatuste rakendamist kahjulikku mõju reisijate ja lasti transpordile. Eeldatavalt väheneb reisijate arv (regulaar- ja tellimuslendudel) 1,75 miljonilt 2011. majandusaastal [1,5–1,7] miljonini 2013. majandusaastal, mille tagajärjel vähenevad tulud [11–13] miljoni euro võrra. Ootuste kohaselt väheneb võrgustiku kahanemise tagajärjel ka lasti veost saadav tulu [1–2] miljoni euro võrra.
- (25) Air Malta peab uusi läbirääkimisi oma suurimate tarnijatega sõlmitud lepingute üle. Üldine eesmärk on hoida lepinguliste kulutuste pealt kokku ligikaudu [7–8] miljonit eurot. Lepingute läbivaatamist on alustatud kümne äripartneriga. Suur kokkuhoid [...] on juba saavutatud Malta rahvusvahelise lennujaamaga <sup>(1)</sup> peetud läbirääkimiste tulemusel.

<sup>(1)</sup> Varem riigi omanduses olnud lennujaam on erastatud. Suurim aktsionär on Austria äriühingu Flughafen Wien AG juhitav eraõiguslik kontsern. Malta valitsus on üksnes vähemusaktsionär (20 %).

**Tuludega seotud algatused**

- (26) Air Malta kavatseb suurendada oma tulusid, nähes ette lisatulu täiendavast tasulisest tegevusest (sarnaselt odavlennuettevõtjate lähenemisviisile), millega kaasneb tulude haldamise ja hinnakujunduse parandamine.
- (27) Arvestades Air Malta turu hooajalisust, keskendutakse tuludega seotud algatustes tulude parandamisele suvel, mil täituvus on juba niigi hea, ning talviste tulude suurendamisele suunatud turustamise, kampaaniate ja kohtade müügi kaudu. Prognooside kohaselt kasvab reisijateveost saadav kogutulu (sealhulgas lisatulu) reisija kohta 2016. majandusaastaks [110–120] euroni iga reisija kohta võrreldes [100–105] euroga 2011. majandusaastal. Reisijateveost saadavad täiendavad tuluvood kajastavad seega [3–4] % 2016. majandusaasta kogutulust võrreldes ligikaudu 20 %ga äriühingu põhikonkurentide easyjeti ja Ryanairi puhul. Peamised tuludega seotud algatused hõlmavad täitumuse parandamist ([9–10] miljonit eurot), tulujuhtimist ([8–10] miljonit eurot) ja lisatulusid ([9–11] miljonit eurot).

**Täitumus**

- (28) Air Malta on koostanud uue äristrateegia oma konkurentsivõime ja täitumuse parandamiseks. Nimetatud strateegia hõlmab menetluste ja pakkumiste lihtsustamist ja standardimist, Air Maltast n-ö sihtkoha lennuettevõtja kujundamist (tihedamad ärisidemed Malta turismiametiga), püsiklientuuri loomist ja teenuste korduva kasutamise tagamist, geriljaturundust ja -turustamist ning innovaatilisi tooteid ja pakkumisi.
- (29) Kõnealuse uue strateegia ja tõhusama turustamise tagajärjel peaksid tulud kasvama. Nagu ilmneb tabelist 5, siis Air Malta ümberkorralduskava kohaselt majandusaastatel 2011–2013 reisijate arv väheneb tingituna veomahu kavandatud vähenemisest, ent 2016. majandusaastaks on tänu suunatud turustamisele [...]; kohtade täitmisele madalseisu ajal, mille puhul keskendutakse reisijate arvu suurendamisele talvel ja üleminekuaastaagadel, ning turu kasvamisele reisijate arvu vähenemisest taastatud.
- (30) Eeldades reisijate arvu kasvu ligikaudu [90 000–100 000], prognoositakse keskmise tulu juures, millest on maha arvestatud reisijatega seotud lisakulud, tulude kasvu [7–9] % võrra 205,4 miljonilt eurolt 2011. majandusaastal [200–240] miljoni euroni 2016. majandusaastal.

Tabel 5

## Täitumus majandusaastatel 2011–2016

Majandusaasta	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tulu (tuhandetes eurodes)	205 369	[180 000–220 000]	[180 000–220 000]	[190 000–240 000]	[200 000–240 000]	[200 000–240 000]
Reisijad (miljonites) <sup>(1)</sup>	1,75	[1,6–1,8]	[1,6–1,8]	[1,6–1,8]	[1,6–1,8]	[1,6–1,8]
Istekohad kokku (miljonites)	[2,5–3]	[2–2,5]	[2–2,5]	[2–2,5]	[2–2,5]	[2–2,5]
<b>Täitumus</b> <sup>(2)</sup>	<b>[72–75] %</b>	<b>[72–75] %</b>	<b>[72–75] %</b>	<b>[72–75] %</b>	<b>[73–78] %</b>	<b>[73–78] %</b>

<sup>(1)</sup> Põhineb Air Malta marsruutide majandusandmetel, hõlmates nii regulaar- kui ka tellimuslende (äritegevus Maltal ja Ühendkuningriigis).

<sup>(2)</sup> Täitumust on prognoositud istekohtade ja reisijate arvu prognooside põhjal.

(31) Prognoositud täitumuse paranemine kajastab lennuettevõtja täiustatud äristrateegiat ja suurema tähelepanu pööramist tulujuhtimisele. Peamised täitumusega seotud muutusi mõjutavad tegurid on liikluse kasv (Eurocontroli prognooside kohase eeldatava 5,9 % turu kasvu põhjal); madalamad hinnad konkurentsiseisundi parandamiseks, mille tagajärjel väheneb tulu [4–6] % võrra ning kasvab reisijate arv; võrgustiku uus hindamine, et keskenduda üksnes äriliselt elujõulistele marsruutidele, koodijagamise kokkulepete laiendamine ja koostöö [...]; mitmesugustele soodustatud isikutele tasuta piletite jagamise lõpetamine ning Liibüa poliitilise olukorra oodatav paranemine (kavas on eeldatud, et hiljutise kriisi tõttu on lennud Liibüasse 2012. majandusaastal peatatud).

(32) Pärast ümberkorraldusprotsessi alguses rakendatud mitu muudatust äripõhimõtetes ja marsruute käsitlevas strateegias on lennuettevõtja juba saavutanud täitumuse [6–8] % kasvu ([65–68] %lt 2010. majandusaastal [72–75] %ni 2011. majandusaastal).

### Tulujuhtimine

(33) Air Malta järgib asjaomase sektori üldisi tavasid tulude haldamises ja hinnakujunduses ning pöörab suuremat tähelepanu koosolekutele, stiimulitele, konverentsidele ja näitustele, ärireisidele ja suhetele reisikorraldajatega. Prognooside kohaselt kasvavad tulud selliste jõupingutuste tagajärjel [8–10] miljonit eurot.

(34) Hinnakujundusealased tuludega seotud algatused hõlmavad hinnakujunduse struktuuride muutmist, keskendumist suuremale reisijate hulgale madalperioodidel ja suuremat tulusust kõrghooajal, aga ka strateegilist raamistikku reisikorraldajate haldamiseks ([3–4] miljonit eurot).

(35) Tulude haldamisega seotud algatused hõlmavad menetluste lihtsustamist ning pigem turu kui üksikute lendude haldamist ([4–5] miljonit eurot).

### Lennueelsed ja lennuagsed lisatulud

(36) Järgides mitme odavlennuettevõtja kasutatavat lähenemiseviisi, hakkab Air Malta küsima tasu nii lennueelsete kui ka lennuagsete lisateenuste eest, mis prognooside kohaselt suurendab 2016. majandusaastal tulusid [9–11] miljoni euro võrra.

(37) Lennueelsete tuludega seotud algatused hõlmavad järgmist:

— müügikanalite kaupa (reisikorraldajad, üldine levitamine, kõnekeskus ja elektrooniline müük) eristatud teenustasud summas 10–15 eurot, et suunata äritegevus odavamatesse ja kasumlikumatesse müügikanalitesse (nt Internetti) (kasumlikkuse kasv [1–2] miljonit eurot aastas);

— tulude kasv tänu kõikide lennuettevõtja uue internetipõhise broneerimisvahendi kaudu broneeritud lisateenustele ([1–2] miljonit eurot aastas);

— täiendav pagasitasu [35–45] eurot iga teise ja järgneva koti eest; eeldatakse, et 3 % reisijatel on reisides rohkem kui üks kott ([1–2] miljonit eurot aastas);

— lisatulu teenitakse ka [9–11] euro suuruse istekoha broneerimise tasu pealt iga broneeringu eest; eeldatakse, et igas sektoris broneerib istekoha keskmiselt 10 reisijat;

— [9–11] euro suurune ootesaali kasutamise tasu; sellist võimalust kasutab eeldatavalt 1 % reisijaid ([100 000–200 000] eurot aastas);



— tulu [3–5] euro suurusest pagasikindlustustasust; sellist võimalust pakutakse elektroonilise broneeringu tegemise ajal ja eeldatavalt kasutab seda 1 % reisijaid ([50 000–100 000 eurot aastas]).

(38) Lennuaegsete tuludega seotud algatused hõlmavad järgmist:

— tasuline toitulustusteenus ([4–5] miljonit eurot aastas);

— tollimaksuvabade ja muude kaupade müük ([1–2] miljonit eurot aastas).

#### **Töötajate arvu vähendamine ja korralduslikud muudatused**

(39) Air Malta kavatses oma organisatsiooni märkimisväärselt ümber korraldada, et vähendada tugiteenuste ja -funktsioonidega seotud kulusid ning parandada ka põhitegevusega seotud funktsioonide tootlikkust. Uue korralduse rakendamisega vabaneb ligikaudu 430 täistööaja ekvivalenti, millega hoitakse aastas kokku [9–11] miljonit eurot. Uuele korraldusele üleminekuks kulub ligikaudu 18–24 kuud ning seega ei avalda selline kokkuhoid kasumile ja kahjumile täit mõju enne 2014. majandusaastat. Tuleb tähele panna, et sellise kokkuhoiu kogusummat vähendab töötajatega kokku lepitud [2–3] % lepingujärgne palgatõus aastas alates 2013. majandusaastast.

(40) Nelja ametiühinguga on sõlmitud juriidiliselt kehtivad kollektiivlepingud, mille kohaselt töötajatel on õigus kasutada ennetähtaegselt pensionile jäämise kava. Nimeetatud kava suhtes kehtib kriteerium, et selles osalemist võivad taotleda ainult [...] töötajad.

(41) Peale selle kavatses Air Malta pakkuda vabatahtlikku koondamiskava, mis on osalemiseks avatud kõikidele töötajatele, jättes endale aga õiguse töötaja taotlus rahuldada või see tagasi lükata. Töötajad võivad osaleda vabatahtlikus koondamiskavas juhul, kui nad on [...] aastat pidevalt Air Malta töötanud. Asjaomase kava kohaselt moodustavad väljamaksed kuni [...] eurot töötaja kohta [...].

(42) Peale selle muutis äriühing oluliselt oma organisatsiooni põhistruktuuri ja võttis juhtkonna võtmepositsioonidele tööle uued juhtivtöötajad.

#### **2.4 Riigiabi ja ümberkorraldamise rahastamine**

(43) Võttes arvesse asjaolu, et ümberkorralduskulud moodustavad kokku 238 miljonit eurot, kavatses Malta valitsus rekaptaliseerida abisaaja 130 miljoni euro suuruse omakapitaliga, lähtudes järgmisest graafikust: 2013. majandusaastal tehakse uue aktsiaemissiooni teel 60 miljoni euro suurune, 2014. majandusaastal 15 miljoni euro suurune ja 2015. majandusaastal 3 miljoni euro suurune kapitalisüst lisaks 52 miljoni euro suurusele

juba välja makstud valitsuse laenule, millega asendatakse heakskiidetud ja juba välja makstud päästmislaen ning konverteeritakse see omakapitaliks.

(44) Air Malta tegi ettepaneku rahastada ülejäänud summa (st 45 % omapanus) maa müügi (66,2 miljonit eurot), tütarettevõtjate müügi ([9–12] miljonit eurot), mootorite müügi ([9–12] miljonit eurot) ja pangalaenuga ([20–25] miljonit eurot).

(45) Äriühingu omapanuse suurim osa saadakse maa müügist. Air Malta on rendileping Malta rahvusvahelise lennujaama vahetus läheduses asuvalle väärtuslikule kinnisvarale. Malta valitsus on väljendanud strateegilist huvi Air Malta lennujaama läheduses asuva kinnisvara omandamiseks. Asjaomaste maatükkide näol on tegemist haruldase ressursiga, mida valitsus soovib arendada kooskõlas Malta lennundusvaldkonnaga seotud tegevuse pikaajalise arengustrateegiaga, sealhulgas lastilendude keskuse loomisega laiendatud lennunduspargi raames, mis hõlmab ka lennukite remonditöökodasid ja muid seotud rajatisi. Müüki ei korraldata avatud, läbipaistva ja võrdsel kohtlemisel põhineva pakkumise teel. Ent kooskõlas valitsuse üldiste tegevuspõhimõtete ja riigi õigusnormidega peab valitsus alati soetama kinnisvara õiglase avatud turuväärtusega, mis kajastab hinda, mida maksaks erainvestor tavapärasel tingimustel. Kavas on eeldatud, et majandusaastatel 2012–2014 müüakse lennujaamaga piirnev maa kokku 66,2 miljoni euro eest. See väärtus põhineb sõltumatul hinnangul, mille koostas 2011. aasta novembris [...], valitsuse poolt sel eesmärgil määratud sõltumatu hindaja.

(46) 2011. aasta detsembris sai Air Malta [...] eralaenu summaks [25–30] miljonit eurot. See sildlaen hõlbustab üleminekut omakapitali lõplikule struktuurile järgmise kolme aasta jooksul.

(47) Air Malta hinnangul teenib ta oma tütarettevõtjate [...] müügist tulu [9–11] miljonit eurot.

(48) Varumootorite [...] müük toimus vastavalt 28. oktoobril ja 17. detsembril 2010 ning tõi sisse [19–22] miljonit USA dollarit. Ent kui mootor nr [...] oli täielikult Air Malta omanduses, siis mootor nr [...] oli Air Malta renditud, võimalusega osta see välja [5–7] miljoni euro eest, mida äriühing ka tegi. Netokasum mootorite müügist moodustas [9–12] miljonit eurot.

(49) [20–25] miljoni euro suurune pangalaen saadakse alles 2014. majandusaastal, seega ei ole Air Malta veel läbirääkimisi lõpetanud.

Tabel 6

## Rahaliste vahendite allikad ja kasutus aastatel 2011–2016

(miljonites eurodes)

Kasutus	Majandusaastad 2011–2016	Allikas	Majandusaastad 2011–2016
Päästmisabi tagasimaksmine	52 000	Äriühingu enda panus: maa müük	66 200
Kolmandatelt isikutelt saadud laenu tagasimaksmine	[20 000–25 000]	tütarettevõtja müük	[9 000–12 000]
Koondamistasud	[25 000–30 000]	mootorite müük	[9 000–12 000]
Ümberkorralduskulud	[13 000–16 000]	Kolmandate isikute panus: pangalaen	[20 000–25 000]
Kapitalikulud	[13 000–16 000]		
Käibekapitali muutus / netokahjum	[50 000–60 000]		
Maksed hooldusreservi	[40 000–50 000]	Valitsusepoolne rahastamine: valitsuse omakapital	130 000
<b>Kokku</b>	<b>238 000</b>		<b>238 000</b>

## 2.5 Menetluse algatamise otsus

- (50) 25. jaanuaril 2012 algatas komisjon ametliku uurimismenetluse. Oma otsuses väljendas komisjon kahtlusi seoses äriühingu pikaajalise elujõulisuse taastamisega, täpsemalt seoses sellega, kas on teostatavad ümberkorralduskava varasemas versioonis esitatud optimistlikud prognoosid, milles eeldatakse kasumlikkuse taastumist 2016. aastaks ja selle jõudmist samale tasemele suuremate odavlennuettevõtjate (nt Ryanair) või suuremate traditsiooniliste lennuettevõtjate (nt Lufthansa) kasumlikkusega. Eelkõige seadis komisjon kahtluse alla lisatulude eeldatava mõju, lepingute üle läbirääkimise pidamise teel saavutatava kulude vähenemise, turu kasvumäärad, tulud ning asjaolu, et Air Malta ümberkorralduskava ei hõlmanud hinnainflatsiooni. Peale selle paluti Maltal esitada selgitusi stsenaariumide analüüsi kohta.
- (51) Seoses kavandatud kompensatsioonimeetmetega kahtles komisjon, kas ettenähtud üldist veomahu vähendamist, mille kohaselt pakutavate istekohtade arv kilomeetri kohta väheneb 20 % võrra, saab käsitada kompensatsioonimeetmena, sest see hõlmab ka kahjumit teenivaid marsruute, mille teenindamise lõpetamine on vajalik elujõulisuse taastamiseks. Ühtlasi palus komisjon täiendavaid selgitusi teatavate kahjumit mitte teenivate marsruutide kasumlikkuse arvutamise kohta ning lisateavet, mis tõendaks, et kavandatud meetmed on piisavad riigiabi tekitatud põhjendamatute konkurentsimoontuste heastamiseks.
- (52) Lisaks veomahu vähendamisele oli komisjonil kahtlusi ka seoses sellega, kas kahjumit mitte teenivate varade kavandatud müüki saab käsitada kompensatsioonimeetmena, võttes arvesse asjaolu, et päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 40 kohaselt peab kompensatsioonimeede toimima eelkõige turul, kus äriühingul on pärast ümberkorraldamist märkimisväärne turuosa.
- (53) Omapanuse puhul väljendas komisjon kahtlust selle kohta, kas see on tõepoolest tegelik ja ajakohane, välis- tades kogu tulevase oodatava kasumi, nagu on nõutud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 43. Eelkõige palus komisjon selgitusi seoses Air Malta tütar- ettevõtjate müügiga, kavandatud 20 miljoni euro suuruse laenu kättesaadavusega ning küsimusega, kas mootorite müük leidis aset ümberkorraldusperioodil.
- (54) Lõpuks palus komisjon esitada täiendavaid märkusi kava vastavuse kohta ühekordse abi põhimõttele seoses 57 miljoni euro suuruse kapitalisuurendamisega, mille Malta tegi 2004. aasta aprillis.

## 3. MALTA MÄRKUSED

- (55) Oma vastuses menetluse algatamise otsusele esitas Malta märkusi ja selgitusi kõikide komisjoni menetluse algatamise otsuses tõstatatud küsimuste kohta, viidates sellele, et teatatud ümberkorralduskava vastab kõikidele päästmise ja ümberkorraldamise suunistes kehtestatud tingimustele. Peale selle edastas Malta ümberkorraldusprotsessi ajakohase ülevaate, mis tõendab, et juba on toimunud oluline edasimineku.
- (56) Seoses kahtlustega, mis käsitlesid kasumlikkuse prognoositud taastamist, vaatas Air Malta oma prognoosid (vt tabel 3) läbi ning märkis uueks intressi- ja maksueelseks kasumiks 2016. majandusaastal [3–5] %, mis on Ryanairi ja Lufthansa ajaloolistest kasumimarginaalidest väiksem. Selline kasumlikkuse vähendamine oli tingitud peamiselt kütusega seotud eelduste läbivaatamisest.

- (57) Air Malta esitas põhjendatud märkused lisatulude kohta, tõendades, et 2016. majandusaastal moodustavad need [3–5] % reisijateveost saadavast tulust, mis on märkimisväärselt väiksem protsendimääradest, mille on saavutanud nii otsestest konkurentidest odavlennuettevõtjad (nt Ryanair ja easyJet) kui ka teised võrgustikku kuuluvad lennuettevõtjad, kes on võtnud kasutusele lisatulude strateegia (nt Aer Lingus). Seoses kulude vähendamisega lepingute üle uute läbirääkimiste pidamise teel kinnitas Air Malta, et läbirääkimiste lõpuleviimise tagajärjel on kohustustega juba seotud [4–6] miljonit eurot aastas ning kindlaks on tehtud mitu täiendavat kokkuhoiuvõimalust, mille tulemusel moodustab lepinguliste kulutuste pealt kokku hoitav summa varem kavandatud [7–9] miljoni euro asemel kokku [9–11] miljonit eurot.
- (58) Malta on läbi vaadanud ka oma prognoosid Malta turu kasvumäärade kohta ning vähendanud kuni 2016. aastani vältava ajavahemiku iga-aastast kasvumäära 5,9 %lt 4 %ni aastas. Peale selle on arvestatud lennureisijate arvu vähenemisega [2–4] % võrra aastas majandusaastatel 2011–2013 (kooskõlas veomahu vähenemisega) ning pärast sellist vähenemist prognoositakse majandusaastatel 2013–2016 reisijate arvu kasvumääraks [2–4] %. Kogu perioodi ulatuses on kõnealune kasvumäär väiksem kui turu keskmine.
- (59) Malta selgitas, et ümberkorralduskavas on terve perioodi tulude (reisijateveost saadava tulu, sealhulgas lisa- ja kogutulu puhul) keskmine kasvumäär arvestatud alla 2 %, mis on kooskõlas mitme Euroopas tegutseva võrgustikku kuuluva lennuettevõtja (nt Aer Lingus ja IAG) prognoosidega ning väiksem odavlennuettevõtjate easyJet ja Ryanair prognoosidest, kellega äriühing otseselt konkureerib. Samuti kohandas Malta oma eeldusi hinnainflatsiooni, eelkõige lennukite rendi ja prognoositud kütusekulude kohta, ning selgitas stsenaariumide analüüsimisel kasutatud eeldusi, sealhulgas kõrvalekaldeid seoses intressi- ja maksueelse kasumiga.
- (60) Kavandatavate kompensatsioonimeetmete valdkonnas esitas Malta täiendavat üksikasjalikku teavet selle kohta, kuidas on arvatud marsruutide kasumlikkus seoses nende osaga tegevuse otsestes püsi-/muutuvkuludes ja üldkuludes. Malta kordas, et kahe kasumit teeniva kindlustusettevõtja müüki saab käsitada asjakohase kompensatsioonimeetmena, sest need pakkusid Air Maltale kulusuvaid kindlustuslahendusi ning mõlemad äriühingud olid kohalikul lennukindlustuse turul tähtsad osalised. Kuna Air Malta on väike lennuettevõtja, moodustavad tema üldkulud lennuliini käitamise seotud funktsionaalsetest nõuetest tulenevalt olulise elemendi kogu kulubasis. Seetõttu seaks veomahu üleliigne vähendamine ohtu lennuettevõtja pikaajalise elujõulisuse.
- (61) Seoses omanusega kinnitas Malta, et tütarettevõtjate müük toimub konkurentsi tingimustel, avatud, läbi paistval ja võrdset kohtlemist tagaval viisil. Ühtlasi esitas Malta lisateavet mootorite müügi ja 2014. majandusaastal

kasutatava [20–25] miljoni euro suuruse laenuvõimaluse kohta ning kinnitas [25–30] miljoni euro suurust sildlaenu käsitleva kokkuleppe sõlmimist.

- (62) Seoses ühekordse abi põhimõttega esitas Malta äriplaani, mille põhjal oli 2004. aastal tehtud 57 miljoni euro suurune kapitalisüst ning mis tõendas, et kõnealune tehing tuleb lugeda vastavaks turumajanduslikult tegutseva investori põhimõttele.

#### 4. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

- (63) Ametliku uurimismenetluse käigus laekusid komisjonile märkused kuult huvitatud isikult: Ryanair; International Airlines Group SA (IAG, st valdusettevõtja, kellele kuuluvad British Airways ja Iberia); Malta kaubandus-, ettevõtlus- ja tööstuskoda; Malta liinilendurite liit, Malta hotellide ja restoranide liit ning konsultant, kes ei soovi oma isikut avalikustada.
- (64) Malta kaubanduskoda, liinilendurite liit ning hotellide ja restoranide liit pooldasid oma tähelepanekutes Air Malta äritegevuse jätkumist, rõhutades äriühingu tähtsust kogu Malta majanduse ja eriti turismisektori jaoks. Komisjonil paluti võtta ümberkorralduskava hindamisel arvesse juhtumi eripära ja Air Malta väiksust.
- (65) Ryanair ja IAG tegid kriitilisi märkusi, viidates peamiselt menetluse algatamise otsuses juba väljendatud kahtlustele seoses elujõulisuse taastamise ja selle aluseks olevate eeldustega. Ryanairi väitel ei võimalda Air Malta väike lennukipark tal saada kasu mastaabisäästust ja integreerumisest. Lennukite arvu vähendamine suurendab sellist halvemust veelgi. Peale selle kritiseerisid Ryanair ja anonüümne konsultant asjaolu, et maa müük ei toimu avatud pakkumise teel, ning väitsid, et Malta loodab anda selle tehingu kaudu Air Maltale täiendavat abi.
- (66) Seoses patsientide transpordiga välisriikidesse ravi saamiseks ning kahepoolisel kokkuleppel põhineva ühendusega ELi-väliste sihtkohtadega juhib Ryanair tähelepanu avaliku teenindamise kohustusi käsitlevatele õigusaktidele, eelkõige määrusele (EÜ) nr 1008/2008, mille kohaselt võib avaliku teenindamise kohustuse kehtestada pärast avaliku pakkumise korraldamist ning maksta selle eest hüvitist kulude analüüsi põhjal, mida kõnealuste kohustuste täitmisel kannaks keskmine hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja. Ryanair hoiatab eeldatava avaliku teenindamise kohustuse tagantjärele kehtestamise eest ümberkorralduskava õigustamiseks ning kutsub komisjoni üles seda küsimust uurima, eeskätt selleks, et teha kindlaks, kas kõnealune hüvitis on kindlaks määratud.



## 5. MALTA MÄRKUSED HUUVITATUD ISIKUTE TÄHELEPANEKUTE KOHTA

- (67) Malta käsitles üksikasjalikult kõiki argumente, mille kolmandad isikud oma märkustes tõstasid. Eelkõige lükkas Malta ümber väited seoses Air Malta pikaajalise elujõulisuse taastamisega, kinnitades, et lennuettevõtja tõusvalt kasvavate kulude suundumus on juba ümber pöördunud.
- (68) Air Malta äristrateegia on kujuneda n-ö sihtkoha lennuettevõtjaks, koondades oma tegevuse kohaliku lennujaama ümber. Peale selle saavutatakse positiivsed muudatused äriühingu olukorras kadude ja kahjumite olulise vähendamise teel, millega kaasneb äriühingu töötavade muutmine.
- (69) Seoses argumendiga, et Air Maltal ei ole võimalik saada kasu mastaabisäästust, väidavad Malta ametiasutused, et lennundussektori tegevuskulud on oma olemuselt muutlikud (moodustades Air Malta puhul [60–70] %). Nende hulka kuuluvad kütusekulud ning lennukite rendi ja hoolduse, maandumise, navigatsiooni ja lennumeeskonnaga seotud kulud – kõik need sõltuvad reguleeritud turul kehtivatest hindadest, mis teataval määral piirab lennuettevõtja võimalikku kasu mastaabisäästust.
- (70) Seoses strateegilise kinnisvara hindamise ja selle valitsusele müümisega kinnitab Malta, et hindamise teostas sõltumatu välishindaja [...], kelle puhul ei esine huvide konflikti, ning hinnangu alus on üksikasjalik aruanne, milles on järgitud rahvusvahelise hindamisstandardite nõukogu kehtestatud rahvusvahelisi hindamisstandardeid. Kõnealuse tehingu loogikat põhjendatakse äriühingu uute vajadustega (oluliselt vähenenud töötajate arv) ning muudatustega organisatsiooni kultuuris, mille kohaselt peaksid kõik töötajad töötama ühes nüüdisaegses kontoris. Seepärast müüs lennuettevõtja kinnisvara, mida ta enam ei vajanud. Malta ametiasutused täpsustavad, et arvestades maaressursside nappust Maltal, koostati kõnealusele maatükile lennunduspargi loomise strateegia mitu aastat enne Air Malta ümberkorraldamist.
- (71) Seoses avalike teenustega kinnitasid Malta ametiasutused, et määruse (EÜ) nr 1008/2008 (ühenduse lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta) kohaseid avaliku teenindamise kohustusi ei ole seni kehtestatud ega ole kavas kehtestada ka edaspidi. Sellest tulenevalt ei ole riik maksnud ega maksa tulevikus hüvitist. Seepärast ei ole Air Maltale kunagi makstud riiklikest vahenditest tasu ühegi Maltale suunduva ja sealt väljuva lennuteenuse, sealhulgas ravi vajavate reisijate transpordi eest.

## 6. ABI HINDAMINE

### 6.1 Riigiabi olemasolu

- (72) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressursidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab

või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

- (73) Riigiabi mõiste laieneb mis tahes otsesele või kaudsele soodustusele, mida rahastatakse riigi ressurssidest ja mille annab kas riik ise või mis tahes vahendaja talle antud volituste kohaselt.
- (74) Seda arvestades tuleb käsitada riigiabina Malta ametiasutuste otsust teha 130 miljoni euro suurune rahasüst uude omakapitali. Kapitalisüst hõlmab riigi ressursse ja annab Air Maltale valikulise eelise, kuna see parandab äriühingu rahalist olukorda.
- (75) Meede mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust ja konkurentsi, sest Air Malta konkureerib teiste Euroopa Liidu lennuettevõtjatega, eriti alates õhutranspordi liberaliseerimise kolmanda etapi (nn kolmas pakett) jõustumisest 1. jaanuaril 1993. Kõnealune meede võimaldab Air Maltal oma tegevust jätkata, mistõttu ta ei pea tegelema tagajärgedega, mille tema kehvad finantstulemused tavatingimustel kaasa tooksid, ja moonutab seetõttu konkurentsi.
- (76) Sellistel tingimustel kujutab kapitalisüst endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Malta ametiasutused ei vaidlusta seda järeldust.

### 6.2 Abi kokkusobivus siseturuga päästmise ja ümberkorraldamise suuniste alusel

- (77) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis c on sätestatud, et riigiabi võib lubada juhul, kui seda antakse teatava majandussektori arengu soodustamiseks ja kui see ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.
- (78) Komisjon leiab, et kõnealune meede kujutab endast riigiabi, mida tuleb hinnata nii päästmise ja ümberkorraldamise suunistes kui ka 1994. aasta lennundussektori suunistes<sup>(1)</sup> sätestatud tingimuste kohaselt, et teha kindlaks, kas see võib olla siseturuga kokkusobiv vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikele 3.

<sup>(1)</sup> EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning EMP lepingu artikli 61 kohaldamine lennundussektorile antava riigiabi korral, EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5.

(79) Komisjon tunnustab, et Malta ametiasutused on võtnud kohustuse järgida rakendamiskeeldu (kooskõlas päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktiga 34) ega ole andnud Air Maltale mingit abi (välja arvatud päästmisabi, mille komisjon kiitis heaks 15. novembril 2010).

#### 6.2.1 Abikõlblikkus

(80) Seoses abikõlblikkusega on päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 33 sätestatud, et äriühingut peab saama lugeda raskustes olevaks suuniste tähenduses (punktid 9–13).

#### Raskustes olev äriühing

(81) Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 9 kohaselt peab komisjon äriühingut raskustes olevaks siis, kui see ei suuda kas oma või omanikelt/osanikelt/aktsionäridelt või krediidiandjatelt saadud vahenditega peatada kahjumit, mis ametivõimude sekkumiseta viiks lühema või keskmise ajavahemiku jooksul peaaegu kindlasti äriühingu tegevuse lõpetamiseni.

(82) Seejärel on päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 10 alapunktis a selgitatud, et piiratud vastutusega äriühingut loetakse raskustes olevaks siis, kui ta on kaotanud üle poole oma osa- või aktsiakapitalist ja üle veerandi sellest kapitalist viimase 12 kuu jooksul.

(83) Komisjon täheldab, et Air Malta on piiratud vastutusega äriühing, mis on kaotanud peaaegu kogu oma aktsiakapitali ja mis ei suuda täita oma kehtivaid kohustusi. Air Malta leiti olevat raskustes olev äriühing juba otsuses, millega kiideti heaks äriühingule antav päästmisabi<sup>(1)</sup>. Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 25 kohaselt peab asjaomane liikmesriik edastama komisjonile hiljemalt kuus kuud pärast päästmisabimeetme lubamist ümberkorralduskava või likvideerimiskava või tõendi laenu täieliku tagasimaksmise kohta. Malta esitas Air Malta ümberkorralduskava nõuetekohaselt kuuekuulise tähtaja jooksul. Arvestades asjaolu, et selle suhteliselt lühikese aja jooksul ei ole Air Malta olukord märgatavalt muutunud, millest tulenevalt vajab ta oma elujõulisuse taastamiseks päästmisabi, võib järeldada, et äriühing vastab jätkuvalt selgelt päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 10 alapunktis a sätestatud kriteeriumidele ning seega saab teda lugeda raskustes olevaks äriühinguks samadel põhjustel, millele on viidatud päästmisabi otsuses (punktid 7–13 ja 45).

(84) Suuniste punktis 12 on sätestatud, et vastasutatud äriühing ei ole päästmis- või ümberkorraldamisabikõlblik isegi sel juhul, kui tema esialgne finantsseisund on

ebakindel. Põhimõtteliselt loetakse äriühingut vastasutatuks esimese kolme aasta jooksul pärast tegevuse alustamist vastavas valdkonnas.

(85) Air Malta asutati 1974. aastal ja seega ei saa teda lugeda vastasutatud äriühinguks.

#### Kontsern

(86) Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 13 on sätestatud, et suuremasse kontserni kuuluv või selle poolt ülevõetav äriühing ei ole tavaliselt päästmis- või ümberkorraldamisabikõlblik, välja arvatud juhul, kui suudetakse näidata, et raskused on äriühingusisesed ega tulene kontserni omavolilisest kulude paigutusest ning on nii tõsised, et kontsern ei saa neist ise üle. Kui raskustes olev äriühing loob tütarettevõtja, loetakse tütarettevõtjat koos teda kontrolliva raskustes oleva äriühinguga kontserniks ning ta võib saada abi käesolevas punktis sätestatud tingimustel.

(87) Air Malta plc moodustab koos oma tütarettevõtjatega kontserni (vt punkt 10). Kontserni raamatupidamisaruanded näitavad, et kuigi lennuettevõtja kuulub suuremasse kontserni, annab ta tegelikult 94 % Air Malta kontserni kogukäibest ning seega ei ole ühelgi muul kontserni kuuluval äriühingul võimalik lennuettevõtja ümberkorraldamist rahastada. Lisaks tõendavad raamatupidamisaruanded, et lennuettevõtja kahjum on lennuettevõtjasisene ja seega ei saa seda omistada muudele kontserni kuuluvatele äriühingutele.

(88) Seega leiab komisjon, et Air Malta raskused ei tulene kontserni omavolilisest kulude paigutusest, vaid enamjaolt lennuettevõtja põhitegevusest saadavast väikesest tulust. Raskused on nii tõsised, et kontsern ei saa neist ise üle, eelkõige seetõttu, et paljud kontserni kuuluvad tütarettevõtjad teenivad kahjumit ning kasumis olevate tütarettevõtjate positiivne panus on Air Malta põhitegevusest tuleneva kahjumi kompenseerimiseks liiga väike.

#### 6.2.2 Pikaajalise elujõulisuse taastamine

(89) Esiteks peab ümberkorraldamiskava, mille kestus peab olema võimalikult lühike, päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 35 kohaselt mõistliku aja jooksul ning tulevaste tegevustingimustega seotud realistlike oletuste alusel taastama äriühingu pikaajalise elujõulisuse.

(90) Kava peab pakkuma sellist pööret, mis võimaldaks äriühingul pärast ümberkorraldamise lõppemist kõik kulud ise kanda, kaasa arvatud amortisatsioon- ja finantseerimiskulud. Ümberkorraldatud äriühingu eeldatav

<sup>(1)</sup> N 504/2010 Air Malta plc, [http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case\\_details.cfm?proc\\_code=3\\_N504\\_2010](http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_N504_2010).

- kapitalitasuvus peab olema küllaldane võimaldamaks tal turul omal jõul konkureerida (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 37).
- (91) Viieaastast ümberkorraldusperioodi hõlmava ümberkorralduskava eesmärk on taastada kasumlikkus alates 2014. majandusaastast, tagades seeläbi pikaajalise elujõulisuse.
- (92) Peale selle rakendatakse nii kõige tähtsamad ümberkorraldusmeetmed kui ka kompensatsioonimeetmed ümberkorraldusperioodi esimesel poolel. Ent mõni ebaolulisem ümberkorraldusmeede ning samuti teatatud kapitalisüst tõendasid, et ümberkorralduskavas sisalduv strateegia kehtestati viieaastaseks ajavahemikuks, olles eelnevalt hoolikalt hinnanud äriühingu pikaajalise elujõulisuse taastamiseks vajalikku lühimat aega, mille puhul võeti arvesse võimalikke tulevasi tegevustingimusi.
- (93) Komisjon märgib, et teatatud viieaastane ümberkorraldusperiood on eriti vajalik Air Malta ümberkolimise tõttu. Tõepoolest, Air Malta pidi ümberkorraldusperioodi esimeses pooles esmalt rakendama oma vabatahtliku koondamiskava ja ennetähtaegselt pensionile jäämise kava (pärast ametiühingutega peetud läbirääkimisi). Seejärel on äriühingu väiksemaarvulisel personalil võimalik kolida uude peakontorisse. Seega saab omapanuse põhielement – maa müük – toimuda alles ümberkorraldusperioodi teises pooles (majandusaastad 2012–2014). Peale selle katvab Malta eelarvepiirangute tõttu maksta abisumma välja alles ümberkorraldusperioodi teises pooles (vt punkt 43). Veel täheldab komisjon, et praegustes majandusoludes tuleb eelkõige lennustranspordisektoris saavutada tegevuse ja teenuste tulemlikkuse stabiliseerumine, tagamaks tulevase kasvu usaldusväärse alusena *pikaajaline* elujõulisus, mitte üksnes lühiajaline pööre. Selleks kulub paratamatult mitu aastat. Komisjon märgib, et varasemate juhtumite puhul on peetud vastuvõetavaks viieaastast või pikemat ümberkorraldusperioodi<sup>(1)</sup>. Seepärast leiab komisjon kõiki asjaolusid arvesse võttes, et kõnealune suhteliselt pikk ümberkorraldusperiood (2010. aasta novembrist kuni 2015. aasta novembrini) on vastuvõetav.
- (94) Air Malta olukorra muutmiseks on ümberkorralduskavas ette nähtud oluline kulude vähendamine, eeskätt veomahu ja töötajate arvu vähendamise, aga ka kulude parema haldamise teel. Prognooside kohaselt paraneb kasumlikkus tänu kuludega seotud algatustele ümberkorraldusperioodi lõpuks kokku [42–52] miljonit eurot aastas, mis tähendab seda, et majandusaastatel 2010–2016 vähenevad kogukulud [9–11] % võrra või tegevuse kogukulud reisija kohta [8–10] % võrra.
- (95) Ümberkorralduskavast nähtub, et kulud kahanevad märkimisväärselt eelkõige tänu veomahu vähendamisele, milleks vähendatakse lennukiparki kaheteistkümnelt lennukilt kümneni ning selle tagajärjel pakutavate istekohtade arvu kilomeetri kohta.
- (96) Ümberkorraldamisega seotud sotsiaalsed kulud koosnevad äriühingu juriidilistest kohustustest koondatavate töötajate ees. Äriühing on juba lõpetanud läbirääkimised oma kolme ametiühinguga, kuhu kuulub 85 % töötajatest. Läbirääkimised viimase ametiühinguga (Malta liinilendurite liit) on lõppjärgus. Komisjon märgib, et lennuettevõtja on ületanud oma eesmärgi saada 500 vabatahtlikku taotlust ennetähtaegselt pensionile jäämise kavas ja vabatahtlikus koondamiskavas osalemiseks. Töötajate arvu on juba praegu vähendatud 40 % võrra.
- (97) Kulude vähendamine lepingute haldamise teel, millega eeldatavalt hoitakse kokku [7–9] miljonit eurot, tundub olevat saavutatav, sest seni lõpuleviidud läbirääkimiste tagajärjel on kohustustega juba seotud [4–6] miljonit eurot aastas ning Malta ametiasutuste sõnade kohaselt on läbirääkimised enamjaolt eraaktsionäridele kuuluva Malta rahvusvahelise lennujaamaga, mis annavad kulude kokkuhoiust suurima osa ([...]), 90 % ulatuses lõpule viidud.
- (98) Seoses lisatuluga tõendasid Malta ametiasutused, et eelduseks võetud arvandmed (2016. majandusaastal [3–5] % kogutulust või [3–5] % reisijateveost saadavast tulust) on oluliselt väiksemad teiste lennuettevõtjate, sealhulgas odavlennuettevõtjate ja võrgustikku kuuluvate lennuettevõtjate saavutatud protsendimääradest. Peale selle on Air Malta edukalt alustanud mõne lisatuluga seotud algatuse rakendamist, mille tulemused on kooskõlas ümberkorralduskavas sisalduvate prognoosidega või isegi ületavad neid.

#### Stsenaariumide analüüs

- (99) Kõnealused tulemused põhinevad realistlikel eeldustel. Komisjon märgib positiivse asjaoluna, et pärast menetluse algatamise otsust vaadati läbi kõik ümberkorralduskavas sisalduvad prognoosid ja kohandati mitut tähtsat eeldust. Täpsemalt tehti järgmist.

- a) SKPd ja turgu käsitlevad prognoosid vaadati läbi, et need kajastaksid halvenevat majandusolukorda Euroopas. Malta lennutranspordituru 5,9 % kasvumäära aastas vähendati kuni 2016. aastani 4 %ni aastas, võttes arvesse IMFi ja Eurostati läbivaadatud SKP kasvuprognoose.

<sup>(1)</sup> Vt komisjoni otsused juhtumites Austrian Airlines (C 6/09), ELT L 59, 9.3.2010, lk 1, punkt 296 (kuueaastane ümberkorraldusperiood) ja Royal Mail Group (SA.31479), C(2012) 1834 (final), punkt 217 (viieaastane ümberkorraldusperiood).

- b) Seoses prognoositud tuluga tõendas Malta, et eelduseks võetud alla 2 % tulu keskmine kasv on kooskõlas mitme Euroopas tegutseva võrgustikku kuuluva lennuettevõtja prognoosiga (2012. aastaks prognoosib nt Lufthansa 1,3 %, Air France-KLM 1,0 % ja IAG 2,9 % kasvu) ning väiksem kui otsestest konkurentidest odavlennuettevõtjate easyJeti ja Ryanairi prognoosid (2012. aastaks vastavalt 3,4 % ja 5 %).
- c) Seoses inflatsiooni käsitlevate eeldustega vaatas Air Malta oma prognoosid läbi ja korrigeeris need inflatsiooniga, lisades lennukite rendi püsikomponendile kulude 1,2 % kasvu aastas. Rendilepingute inflatsioonikomponendi läbivaatamise tagajärjel korrigeeritakse inflatsiooniga 60 % lennuettevõtja tegevuskulude baasist (personalikulud, kütus ja rendilepingud). Lähtudes konservatiivsusest, ei ole tulude puhul inflatsiooni eeldatud ega võetud arvesse ostujõu kasvu pikas perspektiivis. Peale selle on ümberkorralduskavas ette nähtud ka palgatõus (palgakulud on Air Malta jaoks suuruselt teine kuluartikkel).
- d) Lennuettevõtja suurimat kuluartiklit – kütusekulusid – on väljendatud reaalkaartuses. Kütusehinna prognoosi on muudetud, et paremini kajastada naftahinna viimaseid pikaajalisi prognoose.
- (100) Peale selle esitas Malta stsenaariumide analüüsi, mis lisaks eespool nimetatud kõige realistlikematele eeldustele (alusstsenaarium) sisaldab ka parimat ja halvimat stsenaariumi, mille puhul on muudetud eeldusi seoses mitme põhinäitajaga, nagu lepingute üle uute läbirääkimiste pidamise teel saavutatav kulude prognoositud vähenemine, töötajate arvu vähenemine, reisijate arv, tulu reisija kohta, kütusehind ja vahetuskursid.
- (101) Punktis 99 kirjeldatud mitme põhieelduse läbivaatamise ja kohandamise tagajärjel koostati alusstsenaariumi kohta muudetud finantsprognoosid, mille põhjal vähenes 2015. majandusaasta tegevuskasum [11–13] miljonilt eurolt [9–11] miljoni euroni ning 2016. majandusaasta tegevuskasum [13–15] miljonilt eurolt [9–11] miljoni euroni. Koos esitatud selgitustega annavad kohandatud eeldused ja läbivaadatud prognoosid nüüd realistlikuma ja usaldusväärse ülevaate Air Malta edasisest arengust.
- (102) Air Malta eesmärk on saavutada majandusaastatel 2015 ja 2016 vastavalt [4–6] % ja [4–6] % omakapitali tootlus ning [4–6] % ja [4–6] % kasutatud kapitali tasuvus. Sellised kasumlikkuse näitajad on kooskõlas teiste suurte Euroopa lennuettevõtjate viimaste aastate näitajatega.
- (103) Mõni suur Euroopa lennuettevõtja (nt British Airways, Iberia või easyJet) on seadnud eesmärgi saavutada järgmistel aastatel palju suurem kasutatud kapitali tasuvus (12 % <sup>(1)</sup>). Komisjon märgib aga, et Air Malta kui väike lennuettevõtja, kelle lennukipark koosneb ainult kümnest lennukist ja kellel on vähe võimalusi saada kasu koostööst ning kes peale selle kavatseb täita Malta ääremaisest geograafilisest asukohast tingitud erivajadusi, ei ole võrreldav suurte riiklike lennuettevõtjate või odavlennuettevõtjatega. Käesoleva juhtumi üksikasju arvesse võttes tundub [4–6] % suurune kasutatud kapitali tasuvus olevat piisav, et võimaldada tal turul omal jõul konkureerida.
- (104) Peale selle on Air Malta teinud ümberkorraldamises siiani edusamme, mis näitab, et võetud ümberkorraldusmeetmed on juba osutunud tõhusaks. 2011. aasta andmed näitavad tulu 1,6 % kasvu võrreldes 2010. aastaga (vaatamata veomahu 8 % vähendamisele), mis on 2,9 % võrra enam ümberkorralduskavas algselt prognoositud tasemest <sup>(2)</sup>. Air Malta finantstulemused 2011. aasta detsembris lõppenud aastal olid eelmise aastaga võrreldes paranenud 13 miljoni euro võrra ning ületasid ümberkorralduskavas sisalduvaid prognoose ligikaudu 1 miljoni euro võrra. Muud sama perioodi käsitlevad põhiandmed näitavad, et istekohtade täitumus on kasvanud [3–5] %, reisijate arv [1–3] % ja keskmised piletihinnad [0–2] % võrra, samas kui kulu iga kilomeetri kohta pakutava istekohta puhul on [0–2] % võrra väiksem.
- (105) Sellises olukorras leiab komisjon, et läbivaadatud ümberkorralduskava võimaldab Air Malтал taastada mõistliku aja jooksul oma pikaline elujõulisus.
- 6.2.3 Põhjendamatu konkurentsimoonetuste vältimine (kompensatsioonimeetmed)
- (106) Teiseks tuleb päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 38 kohaselt võtta kompensatsioonimeetmeid selleks, et vähendada nii palju kui võimalik kahjulikku mõju kaubandustingimustele. Kõnealused meetmed võivad sisaldada vara loovutamist, tootmisvõimsuse või turuosa piiramist ning turutõkete vähendamist asjaomastel turgudel (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 39).
- (107) Sellega seoses ei loeta kompensatsioonimeetmete hindamisel tootmisvõimsuse või turuosa piiramiseks kahjumit tekitavast tegevusest loobumist, mis on igal juhul tarvilik elujõulisuse taastamiseks (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 40).

<sup>(1)</sup> Vt IAG 2. märtsi 2012. aasta märkusi.

<sup>(2)</sup> Ümberkorralduskavas eeldati, et 2011. aasta detsembris moodustavad tulud 169,939 miljonit eurot, samas kui tegelike andmete kohaselt moodustasid need 174,896 miljonit eurot (s.o 2,9 % võrra rohkem).



(108) Air Malta on pakkunud välja järgmised kompensatsioonimeetmed:

- reisijateveo absoluutmahu vähendamine;
- kasumlikest ja potentsiaalselt kasumlikest marsruutidest loobumine;
- maandumisaegadest loobumine lennuoperatsioone koordineerivates Euroopa lennujaamades;
- lastilendude vähendamine;
- tütarettevõtjate müük.

*Reisijateveo absoluutmahu vähendamine*

(109) Air Malta esimene kompensatsioonimeede on reisijateveo mahu vähendamine. Veomahtu vähendatakse kokku 19,7 % võrra (ajavahemikul 2009. aasta suvest kuni 2012. aasta suveni) või 20,9 % võrra (2010. majandusaastast kuni 2013. majandusaastani). Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 40 alusel ei ole veomahu üldine vähendamine vastuvõetav, sest see hõlmab ka kahjumlike marsruutide vähendamist ja nende teenindamise lõpetamist.

*Kasumlikest ja potentsiaalselt kasumlikest marsruutidest loobumine*

(110) Ametliku uurimismenetluse käigus esitatud teabe põhjal suudab komisjon teha kindlaks 14 kasumlikku marsruuti<sup>(1)</sup>, mille puhul on kavas veomahtu vähendada või teenindamine lõpetada, samuti mitu tellimuslendu, mis on kompensatsioonimeetmena vastuvõetavad.

(111) Regulaarlennuliinide kasumlikkus määratakse kindlaks nn brutomarginaali põhjal, mille arvutamiseks lahutatakse tuludest tegevuse otsesed muutuvkulud ja tegevuse otsesed püsikulud. Marsruudid on kasumlikud juhul, kui nende brutomarginaal on võrdne 0ga või sellest suurem. Nn netomarginaalis on arvestatud ka üldkulusid. Komisjoni seisukohast tundub brutomarginaal olevat asjakohane näitaja, sest selles võetakse arvesse kõiki kulusid, mis on otseselt seotud asjaomase marsruudiga. Netomarginaali kasutamine oleks liiga range, sest üldkulude suhe lennukipargi suuruse ja veomahuga ei ole lineaarne ning võttes arvesse asjaolu, et mõni tegevus ja funktsioon on vajalik ükskõik kui suure lennuettevõtja tavapäraseks toimimiseks, ei ole seda võimalik teatavast tasemest alla poole viia.

(112) Komisjon ei võta arvesse nn piiripealseid marsruute, st marsruute, mille praegune brutomarginaal jääb vahemikku 0 % kuni -10 %, kuid millel on õige juhtimise

ning ärilise tähelepanu pööramise ja investeringute korral potentsiaal tulevikus kasumlikuks muutuda, sest päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 40 on viidatud ümberkorralduskava esitamise ajal „kahjumit tekitavale tegevusele”.

(113) Seoses tellimuslendude kasumlikkusega kinnitasid Malta ametiasutused, et kõik tellimuslennud on kasumlikud. Tellimuslendude üldine kasumlikkus oli 2010. majandusaastal [5–8] % (brutomarginaal).

(114) Komisjon arvestab majandusaastatel 2010–2013, mitte ajavahemikul 2009. aasta suvest kuni 2012. aasta suveni toimunud muudatusi käsitlevaid andmeid, sest võttes arvesse asjaolu, et ümberkorraldusperiood algas 2010. aasta sügisel, on 2010. majandusaasta lõpp (st 2010. aasta märts) asjakohasem lähtepunkt kui 2009. aasta suvi, st kuus kuud varem. Komisjon märgib, et Malta ametiasutuste kinnitusel peaks marsruutide võrgustik püsima alates 2013. majandusaastast stabiilne, seega kehtib asjaomane veomahu vähendamine tervel ümberkorraldusperioodil.

(115) Tuginedes 2010. majandusaasta üldisele veomahule (4 145 522 pakutatavat istekohta kilomeetri kohta), vähendatakse nii kasumlike regulaarlennuliinide kui ka tellimuslendudega seotud veomahtu kokku [...] pakutava istekoha võrra kilomeetri kohta, millele lisandub veomahu eeldatav suurendamine [...] pakutava istekoha võrra kilomeetri kohta. Seega moodustab kompensatsioonimeetmena vastuvõetav reisijateveo mahu üldine vähenemine (kasumlike marsruutidega seotud veomahu vähenemine, millest on maha arvatud veomahu suurenemine) 2010. majandusaastast kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni 5 % 2010. aasta veomahust.

*Maandumisaegadest loobumine lennuoperatsioone koordineerivates Euroopa lennujaamades*

(116) Air Malta võrgustikus tehtud muudatuste ja lendude sageduse vähendamise ning teatavate marsruutide teenindamise lõpetamise tagajärjel loobutakse [...] paarist teenindusajast<sup>(2)</sup> lennuoperatsioone koordineerivates Euroopa 3. taseme lennujaamades<sup>(3)</sup>. Komisjon märgib, et kõnealustest maandumisaegadest loobumine võimaldab konkureerivatel lennuettevõtjatel suurendada oma veomahtu asjaomastes lennuoperatsioone koordineerivates lennujaamades (sõltumata konkreetsest marsruudist, mille teenindamine on lõpetatud) ning seega on tegemist turutõkete vähendamisega asjaomasel turul. Seepärast on kõnealune meede kompensatsioonimeetmena vastuvõetav.

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

<sup>(3)</sup> Vt määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 2 punkt g ning Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni teenindusaegu käsitlevate ülemaailmsete suuniste punkt 5 seoses „3. taseme lennujaama” mõistega ([www.iata.org/wsg](http://www.iata.org/wsg)).

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



*Lastilendude vähendamine*

- (117) Ametliku uurimismenetluse käigus pakkus Malta täiendava kompensatsioonimeetmena välja lastilendude veomahu 20 % vähendamise. Malta sõnade kohaselt on kõik asjaomased lastilennud olnud kasumlikud. Air Maltal on kohalikul lasti- ja kaubalendude turul oluline positsioon (tema turuosa Maltale suunduvate ja sealt väljuvate lendude puhul on 28 %). Seepärast võtab komisjon kõnealust vähendamist kompensatsioonimeetmena arvesse.

*Tütarettevõtjate müük*

- (118) Lisaks veomahu vähendamisele tegi Air Malta ettepaneku müüa kompensatsioonimeetmena selliseid varasid, mis ei teeni kahjumit. Nende hulka kuuluvad äriühingu tütar-ettevõtjad Shield Insurance Company Ltd. (edaspidi „Shield Insurance”) ja Osprey Insurance Brokers Company Ltd. (edaspidi „Osprey Insurance Brokers”). Shield Insurance on Guernsey’l tegutsev allutatud kindlustusandja, kes asutati peamiselt selleks, et pakkuda Air Malta ääremaiste lendude kindlustuspoliise. Tal on aga ka juurdepääs rahvusvahelisele kindlustusturule ning litsents pakkuda mitmesuguseid kindlustusliike nii Air Malta kontserni kui ka kolmandate isikute puhul. Osprey Insurance Brokers on kindlustusmaakler, kes on spetsialiseerunud keskmistele kuni suurtele majandusvaldkonnas tegutsevatele klientidele, pakkudes kõiki kindlustusliike, sealhulgas lennukindlustust.
- (119) Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 40 kohaselt peaksid kompensatsioonimeetmed toimima eelkõige turul, kus äriühingul on pärast ümberkorraldamist oluline turuosa.
- (120) Turg, kus Air Maltal on praegu ja ka edaspidi oluline turuosa, on Malta lennutransporditurg (nii reisi- kui ka lastilennud). Sama ei kehti kindlustussektori puhul. Kindlustustegevus ei kuulu äriühingu põhitegevuse hulka ega ole lennutranspordi valdkonnaga rangelt seotud. Tegelikult lõpeb koos Shield Insurance’i ja Osprey Insurance Brokersi müügiga Air Malta kontserni tegevus kindlustusturul. Seepärast ei saa ei Shield Insurance’i ega Osprey Insurance Brokersi müüki käsitada kompensatsioonimeetmena.

*Kavandatud kompensatsioonimeetmete asjakohasus*

- (121) Kompensatsioonimeetmete asjakohasust hinnates võtab komisjon arvesse turustruktuuri ja konkurentsitingimusi kindlustamiseks, et ükski meede ei vii turustruktuuri halvenemisele (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 39).

- (122) Kompensatsioonimeetmed peavad olema võrdelised abi moonutava mõjuga ja eriti äriühingu suuruse ning suhtelise tähtsusega turul või turgudel. Vähendamise astet kaalutakse iga üksikjuhtumi puhul eraldi (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 40).

- (123) Air Malta on Euroopa lennundusturul väga väike lenn-ettevõtja, kelle arvele langeb üksnes 0,25 % terve Euroopa lennundussektori veomahust ja väljundist (reisijate arvu poolest). Kuigi Air Maltal on jätkuvalt juhtpositsioon Malta lennundusturul, tooks Air Malta turult lahkumine kasu eeskätt sellistele suurtele odavlennuettevõtjatele nagu Ryanair ja easyJet, kellel juba on Euroopa lennundusturul märkimisväärne turuosa.

- (124) Komisjon märgib, et Air Malta taolise väikese lenn-ettevõtja puhul kahjustaks lennukipargi edasine vähendamine lenn-ettevõtja elujõulisust, andmata seejuures konkurentidele olulisi turuvõimalusi. Air Malta lennukipark võib olla liiga väike koostoime saavutamiseks ning mitut liiki lennukitest koosneva lennukipargi loomiseks, et tegutseda suuremal turul ja pääseda võimalikele turgudele. Air Malta jaoks on väga keeruline pakkuda maksimaalse kasumi saavutamiseks oma lennukite pardal mitmesuguseid tooteid ja mitmekesist istekohtade paigutust. Peale selle seab Air Malta väiksus ta halvemusse lennukite rahastamisel, lepingute haldamisel ja muudes küsimustes, mille puhul mastaabisääst annab käegakatsutavaid finants- ja konkurentsieeliseid. Veomahu igasugusel edasisel vähendamisel võib olla kumulatiivne kahjulik mõju lenn-ettevõtja suutlikkusele konkureerida suuremate konkurentidega.

- (125) Peale selle on Malta piirkond, mis on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti a alusel abikõlblik. Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 56 kohaselt võivad abi andmise tingimused kompensatsioonimeetmete rakendamise suhtes olla seal leebemad.

- (126) Lisaks peab komisjon võtma kavandatud kompensatsioonimeetmete asjakohasuse hindamisel arvesse käesoleva juhtumi eripära. Malta ääremaine geograafiline asukoht saarena tekitab probleeme seoses juurdepääsuga ülejäänud Euroopa Liidule. Komisjon tunnistab, et Malta saared on geograafiliselt eraldatud ning seepärast piirduvad piiriülesed sidemed Euroopa mandriosaga ja ülejäänud maailmaga mere- ja õhustranspordiga. Sobilik lennuühendus on ülioluline Malta majanduse jaoks,

võttes arvesse riigi majanduse suurt avatust<sup>(1)</sup> (mistõttu on vajalik usaldusväärne transpordiühendus ärireisijatele) ning tähtsust turismisektorile<sup>(2)</sup>. Samuti on see äärmiselt oluline Malta majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse jaoks nii riigisiselt kui ka ülejäänud ELiga, tagades posti ja kauba, sealhulgas kergrikneva kauba igapäevase transpordi saarte ja Euroopa mandriosa vahel, samuti meditsiinilist abi vajavate reisijate transpordi kanderaamid ja inkubaatorites (juhul, kui vajalik eriarstiabi ei ole Maltal kättesaadav).

- (127) Oma 7. märtsi 2007. aasta otsuses Cyprus Airwaysi kohta<sup>(3)</sup> leidis komisjon kompensatsioonimeetmete asjakohasuse hindamisel, et Kuproasel on

„mitmed territoriaalsed ja seega alalised iseärasused, mis mõjutavad tema sotsiaalmajanduslikku arengut. Kuproase paiknemine ELi lõunapiiril tekitab otseseid probleeme seoses juurdepääsuga ülejäänud Euroopa Liidule ja põhjustab seetõttu suure sõltuvuse õhu- ja meretranspordist, kuid eelkõige õhutranspordist. See on oluline, kuna Kuproase puhul on õhutransport ainus elujõuline ärireisijate transportimise viis”.

- (128) Komisjon täheldab, et ääremaisuse, juurdepääsu ja lennutranspordist sõltuvuse osas on Malta olukord võrreldav Kuproosega.
- (129) Komisjon märgib, et kuna Air Malta on Euroopa lennundusturul väga väike lennuettevõtja ning kuna teatatud abi ei võimalda Air Maltal ellu viia agressiivset laienemispoliitikat ega oma mõõtmeid suurendada, on teatatud meetme moonutav mõju piiratud.

<sup>(1)</sup> Malta majandus on väga avatud – 2009. aastal moodustasid eksport ja import ligikaudu 77 % ja 73 % SKPst. Eksportikaubandusest 58 % toimus lennutranspordi teel. Impordikaubanduseks kasutatakse küll valdavalt meretransporti, ent ka lennutransport moodustab sellest olulise osa (30 %).

<sup>(2)</sup> Malta sõltub väga suurel määral turismist, mis omakorda sõltub lennutranspordist. Turismisektor on pikka aega olnud üks Malta majanduse tugisammas ning on kõige olulisem teenindusvaldkond nii töökohtade loomise kui ka välisvaluutatulude seisukohast. Turism annab ligikaudu 25 % Malta SKPst. 2009. aastal külastas Maltat umbes 1,2 miljonit turisti, kes kulutasid seal 638 miljonit eurot. Euroopa statistika 2010. aasta väljaande kohaselt oli rahvusvahelisest turismist saadud laekumiste määr SKPs suurim just Maltal (11,4 %). Samuti on Malta suures sõltuvuses hotellide, restoranide ja toitlustuse sektorist. ELi tööjõu-uuringu andmetel töötab turismiga otseselt seotud hotellide, restoranide ja toitlustuse sektoris lausa 8,6 % töötavast elanikkonnast (suurim näitaja EL 27 riikides) võrreldes 4,3 % EL 27s. Turismi tähtsust Malta jaoks kajastab asjaolu, et turismi intensiivsus (turistide ööbimiste arv elaniku kohta) oli 19,4 %, samas kui EL 27 keskmine oli 4,6 %. Ligikaudu 98 % turistidest kasutas reisimiseks lennutransporti, mitte meretransporti.

<sup>(3)</sup> Komisjoni otsus C(2007) 300, 7. märts 2007 (ELT L 49, 22.2.2008, lk 25), punkt 132.

- (130) Komisjon leiab, et reisijateveo mahu 5 % vähendamine kasumliku tegevuse puhul (mis on seotud lennukipargi vähendamisega 12 lennukist kahe võrra) võib esmapilgul tunduda liiga väike. Arvestades aga Air Malta väiksust võrreldes Euroopa lennundussektori veomahu ja väljundiga (reisijate arvu poolest) ning Air Malta väikest lennukiparki, on komisjon seisukohal, et selline veomahu vähendamine ei ole ebaoluline. Peale selle märgib komisjon, et prognooside kohaselt kahaneb Air Malta turuosa Malta lennutransporditurul veomahu üldise vähendamise tagajärjel 51 %lt 2010. aastal vähem kui 40 %ni 2016. aastal<sup>(4)</sup>.

- (131) Eespool kirjeldatud olukorda silmas pidades ja võttes samuti arvesse asjaolu, et Air Malta loovutab mitu olulist teenindusosa lennuoperatsioone koordineerivates lennujaamades, mis loob kohe uusi ärivõimalusi tema konkurentidele, veomahu märkimisväärset 20 % vähendamist lastivedude sektoris (mis mõjutab Air Malta olulist turupositsiooni kohalikul lasti- ja kaubalendude turul) ning Malta eriolukorda seoses ääremaisuse, juurdepääsu ja lennutranspordist sõltuvusega, teeb komisjon järelduse, et kavandatud kompensatsioonimeetmed on asjakohased abi moonutava mõju minimeerimiseks ja proportsionaalsed sellise mõju ning Air Malta suuruse ja olulisusega.

#### 6.2.4 Miinimumiga piirduv abi (omapanus)

- (132) Kolmandaks peab abisaaja päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 43 kohaselt tegema omavahenditest olulise makse ümberkorraldamiskava heaks, et toetuse suurus oleks rangelt piiratud ümberkorraldamiseks vajamineva miinimumiga. Sellise makse võib teha äriühingu säilimiseks ebaolulise vara müügi või turutingimustel toimuva välisfinantseerimise kaudu.

- (133) Suurettevõtjate puhul peab komisjon tavaliselt asjakohaseks panust, mis moodustab vähemalt 50 % ümberkorralduskuludest. Erakorraliste asjaolude ja eriliste raskuste puhul võib komisjon aga nõustuda ka väiksema panusega (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 44).

- (134) Omapanus peab olema tegelik ja ajakohane, välistades tulevase oodatava kasumi (nt rahavood) (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 43). Omapanus ei tohi loomulikult sisaldada täiendavat riigiabi.

<sup>(4)</sup> Komisjon täheldab, et varasemates ümberkorraldamist käsitlevates otsustes ei ole veomahu vähendamise kui kompensatsioonimeetme asjakohasuse hindamisel kasumlikku ja kahjumlikku tegevust eristatud.

(135) Nagu on kirjeldatud eespool punktis 2.4, koosneb Air Malta kavandatud omananus maa, tütarettevõtjate ja mootorite müügist ning pangalaenust.

#### Maa müük

(136) Äriühingu omananuse suurim osa (66,2 miljonit eurot) saadakse Malta rahvusvahelise lennujaama vahetus läheduses asuva maa müügist Malta riigile. Müügitehingut kinnitav kokkulepe sõlmiti 7. detsembril 2011.

(137) Müüki ei korraldata avatud, läbipaistva ja võrdset kohtlemist tagava pakkumise teel. Ent kooskõlas valitsuse üldiste tegevuspõhimõtete ja riigi õigusnormidega peab valitsus alati soetama kinnisvara õiglase avatud turuväärtusega, mis kajastab hinda, mida maksaks erainvestor tavapärastel tingimustel.

(138) Air Malta on selgitanud, et ümberkorraldamist arvesse võttes on osa tema kinnisvarast muutunud üleliigseks – näiteks peakontor, mis jääb vähenenud personali jaoks liiga suureks. Uutesse ruumidesse kolimisega soovib äriühing edendada ka oma kultuurilist muutumist nüüdisaegseks ja dünaamiliseks lennuettevõtjaks.

(139) Malta valitsus on väljendanud strateegilist huvi Malta rahvusvahelise lennujaama läheduses asuva Air Maltale kuuluva kinnisvara omandamiseks, sest asjaomaste maatükkide näol on tegemist haruldase ressursiga. Malta selgitas oma pikaajalist arengustrateegiat seoses Malta lennundusvaldkonnaga seotud tegevusega, sealhulgas lastilendude keskuse loomist laiendatud lennunduspargi raames, mis hõlmab ka lennukite remonditöökodasid ja muid seotud rajatisi.

(140) Komisjon tunnistab, et maa müügi järgib Malta oma strateegiat arendada Malta lennundusega seotud sektorit, mille eesmärk on suurendada selles valdkonnas tööhõivet. Seepärast leiab komisjon, et maa müümise peamine põhjus ei ole suunata Air Maltale uusi rahalisi vahendeid, vaid sellega taotletakse tõsiselt võetavaid poliitilisi eesmärgi.

(141) Maa väärtus põhineb 25. novembri 2011. aasta sõltumatul hindamisaruandel, mille koostas [...], valitsuse poolt sel eesmärgil määratud sõltumatu hindaja. [...] on pikaajalise rahvusvahelise ja kohaliku kogemusega mainekas kinnisvaraväärtustaja. Komisjon analüüsis hinnangut ja leidis selle olevat nõuetekohase. Hinnang ei anna põhjust muresemiseks, sest selles ei avastatud ilmseid vigu, kohaldatud on tunnustatud meetodeid –

kasutatud hindamisstandardid on kehtestanud rahvusvaheline hindamisstandardite nõukogu – ning hinnangu alus on usaldusväärsed eeldused. Seepärast leiab komisjon, et asjaomase hindamisaruande tulemused kujutavad endast maa tegeliku turuhinna asjakohast ligilähedast väärtust.

(142) Eespool kirjeldatud arvesse võttes nõustub komisjon, et maa müügist saadud tulu näol on tegemist omananusega.

#### Tütarettevõtjate müük

(143) Malta sõnade kohaselt peaks tütarettevõtjate [...] müük tooma sisse vähemalt [10–12] miljonit eurot.

(144) Tütarettevõtjate väärtus põhineb soovituslikel väärtustel, mille [...] tegi kindlaks 24. juuni 2011. aasta dokumendis „Ülevaade vara võimalikust võõrandamisest”.

(145) Malta kinnitas, et kogu müük ja kõik tehingud toimuvad konkurentsi tingimustel, avatud, läbipaistval ja võrdset kohtlemist tagaval viisil. Müügiotsuse juhivad sõltumatu nõustaja. Avalikul pakkumisel põhinev müügiotsus algab konkursikutsu avaldamise ja elektroonilise andme-ruumi avamisega. Pärast pakkujate esialgset väljavalimist avatakse andmeruum neile uuesti, et tagada nõuetele vastavus. Esialgselt väljavalitud pakkujatel palutakse esitada lõplik pakkumine. Sobiva pakkuja valib välja ja kiidab heaks Air Malta direktorite nõukogu, lähtudes vara väärtuse maksimeerimisest. Läbipaistva ja võrdset kohtlemist põhineva menetluse tagamiseks teavitatakse kõige olulisematest sammudest ka neid pakkujaid, keda välja ei valitud. Kooskõlas eespool kirjeldatud menetlusega on juba algatatud kaks müügiotsust: Selmun Palace'i ja Holiday Malta müük.

(146) Komisjon märgib, et ühe tütarvõtja, Holiday Malta kohta esitatud esialgsed pakkumised olid soovituslikust väärtusest oluliselt [...]. Selmun Palace'i hiljutine hindamine detsembris 2011 – [...] – kinnitab aga, et selle väärtus jääb vahemikku [...] kuni [...] miljonit eurot.

(147) Kuigi Air Malta esitas konservatiivse seisukoha – ümberkorralduskavas sisalduvad eeldused hõlmavad 15 % korrigeerimist riski arvessevõtmiseks (müügitulu on [12–14] miljoni euro asemel [10–12] miljonit eurot) –, leiab komisjon, et tütarvõtjate hindamise kohta esitatud teave ei ole piisav. Hindamisaruannete kvaliteet on suhteliselt kehv ja need ei võimalda komisjonil tütarvõtjate tegelikkust väärtust kahtlusteta kindlaks teha.

(148) Seda arvesse võttes ei ole komisjonil võimalik kvantifitseerida tütarettevõtjate müügist saadava tulu täpset summat. Komisjon märgib aga, et kättesaadava teabe põhjal on tütarettevõtjatel tõepoolest teatav väärtus. Seepärast suurendab igasugune tütarettevõtjate müügist saadav tulu omapanust.

#### *Mootorite müük*

(149) Äriühingu omapanus ümberkorralduskuludes peaks hõlmama tulu, mis saadakse kahe varumootori müügist [...], rahvusvahelisele eraõiguslikule varumootorite rahastamis- ja rendiettevõtjale. Seerianumbriga ESN [...] varumootori müük toimus 28. oktoobril 2010 ja tõi sisse [10–12] miljonit USA dollarit. Seerianumbriga ESN [...] varumootori müük toimus 17. detsembril 2010 ja tõi sisse [9–11] miljonit USA dollarit. Mootorite müügist saadud kogutulu moodustas [19–23] miljonit USA dollarit (ligikaudu [15–17] miljonit eurot). Tuleb aga tähele panna, et kui mootor nr [...] oli täielikult Air Malta omanduses, siis mootor nr [...] oli äriühingu renditud vara. Lennuettevõtjal oli võimalus osta mootor nr [...] [5–7] miljoni euro eest, mida ta ka tegi, millele järgnevalt müüdi mootor äriühingule [...] ja võeti seejärel uuesti rendile.

(150) Omapanuse arvutamisel on Air Malta kasutanud mootorite müügist saadud netotulu ja on seepärast arvestanud kõnealused [5–7] miljonit eurot kuludeks. Netotulu arvutatakse äriühingule [...] müüdnud mootorite eest saadud tuluna ([10–12] miljonit USA dollarit + [9–11] miljonit USA dollarit = [19–23] miljonit USA dollarit ehk [15–17] miljonit eurot), millest on maha arvatud mootori nr [...] ostmise kulu ([5–7] miljonit eurot), saades omapanuse netoväärtuseks [10–12] miljonit eurot.

(151) Komisjon märgib, et mootorite müük toimus ümberkorraldusperioodil või vaid mõni päev enne selle algust. Seepärast saab omapanusena arvesse võtta kogu asjaomastest müügitehingutest saadud tulu. Peale selle on komisjon nõus müügitulu tegeliku summa kavandatud arvutusviisiga ning nõustub omapanusega summas [9–12] miljonit eurot.

#### *Pangalaen*

(152) 2014. aasta keskepaigas peaks lennuettevõtja saama [20–25] miljoni euro suuruse laenu äriühingutelt [...].

(153) Malta on esitanud kahe asjaomase pangaga 24. ja 29. novembril 2011 sõlmitud eellepingud. Seni ei ole aga sõlmitud õiguslikult siduvat lepingut, sest Malta väitel ei võta pangad oma äripoliitikast lähtuvalt siduvaid kohustusi varem kui kaks aastat enne tehingu toimumist. Kuna siduvaid lepinguid ei ole esitatud, ei saa asjaomast

pangalaenu käsitada tegeliku ja ajakohase omapanusena, nagu on nõutud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 43.

(154) Komisjon märgib aga, et 2011. aasta detsembris sõlmis Air Malta juba lepingu [25–30] miljoni euro suuruse kolmeaastase tähtajaga sildfinantseerimise kohta, mis teostati ilma Malta ametiasutuste igasuguse abita. Kõnealuse laenu eesmärk on rahastada Air Malta ümberkorraldamist lühiajaliselt kuni 2014. aastani, mil ootuste kohaselt laekub maa müügist saadav tulu.

(155) Laenu annavad [...]. Mõlemat panka tuleb käsitada erapangana. [...]

(156) Air Malta makstav intressimäär on praegu [4–6] % aastas (st [150–350] baaspunkti rohkem [...] võrdlusemäärana kasutatavast baasintressimäärast, milleks praegu on 2,5 %), millele lisanduvad teenustasud, mis moodustavad [1–1,5] % aastas. Laen on tagatud [25–30] miljoni euro suuruse hüpoteebiga.

(157) Komisjon täheldab, et kõnealune 2011. aasta detsembris sõlmitud laenuleping tõendab Air Malta suutlikkust tagada turutingimustel välisfinantseerimine ilma igasuguse abita Malta ametiasutustelt. Selline rahastamine näitab, et turg usub elujõulisuse kavandatud taastamise võimalikkusse. Seega käsitab komisjon [25–30] miljoni euro suurust laenu osana omapanusest.

#### *Kavandatud omapanuse asjakohasus*

(158) Eespool kirjeldatud arvesse võttes loeb komisjon asjakohaseks ja vastuvõetavaks omapanuseks tulu, mis saadakse maa müügist (66,2 miljonit eurot) ja mootorite müügist ([9–12] miljonit eurot) ning pangalaenu, mille kohta sõlmiti leping 2011. aasta detsembris (30 miljonit eurot). Seega on omapanus kokku 107 miljonit eurot, mis moodustab 45 % ümberkorraldamise kogukuludest. Peale selle märgib komisjon, et kui laekub oodatav tulu tütarettevõtjate müügist, tõuseb omapanuse tase [10–12] miljoni euro võrra ning seega moodustab omapanus kokku 49,5 % ümberkorraldamise kogukuludest.

(159) Malta on piirkond, mis on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti a alusel abikõlblik. Abistatavates piirkondades võivad abi andmise tingimused olla abisaaja panuse suhtes leebemad (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 56). Peale selle



tuleb arvesse võtta, et Malta ääremaine geograafiline asukoht tekitab probleeme seoses juurdepääsuga ülejäänud ELile, mille tulemusel on riik äärmiselt sõltuv lennutranspordist (vt punkt 126 eespool).

- (160) Käesoleva juhtumi eripära tõttu tundub olevat vastu võetav omapanus, mis on natuke väiksem kui 50 %. Kuna ümberkorralduskava ja eelkõige esitatud rahastamiskava näitab, et kooskõlas päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 45 sätestatuga ei ole abisumma selline, mis võimaldaks Air Maltal kasutada ülemääraste rahalisi ressursse agressiivseks turgu moonutavaks tegevuseks, mis ei ole seotud ümberkorraldusprotsessiga, ning et abi ei kasutata selliste uute investeeringute rahastamiseks, mis ei ole äriühingu elujõulisuse taastamiseks olulised, teeb komisjon järelduse, et käesoleva juhtumi puhul on vähemalt 45 % suurune omapanus asjakohane.

#### 6.2.5 Ühekordse abi põhimõte

- (161) Lõpuks kehtib abiandmise suhtes ühekordse abi tingimus. Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 72 on sätestatud, et päästmis- ja ümberkorraldusabi ei ole õigust saada sellistel äriühingutel, kellele on viimase kümne aasta jooksul päästmis- ja ümberkorraldusabi antud.
- (162) 2004. aasta aprillis, enne ELiga ühinemist, suurendas Malta äriühingu kapitali 57 miljoni euro võrra. Kõnealune tehing ei olnud rahaline, hõlmates kinnisvara (maa ja hooned) üleandmist, mille eest saadi vastu Air Malta täiendavaid aktsiaid. Malta ametiasutused ei käsitanud seda meedet päästmis- või ümberkorraldusabina ning leidsid, et kapitali suurendamine on kooskõlas turumajanduslikult tegutseva investori põhimõttega.
- (163) Komisjoni teavitati sel ajal abist ühinemiseelse koostöö raames. Kuna meede võeti enne Malta ühinemist ELiga, ei olnud Maltal vaja saada komisjoni nõusolekut kapitali suurendamiseks 2004. aastal. Ent kooskõlas komisjoni järjepideva praktikaga<sup>(1)</sup> võtab komisjon järgnevate ümberkorraldusabi käsitlevate juhtumite puhul ühekordse abi põhimõtte kohaldamisel arvesse ka enne ühinemist antud ümberkorraldusabi.

<sup>(1)</sup> Komisjoni otsus 2007/509/EÜ, 20. detsember 2006, riigiabi C 3/2005 (ex N 592/2004 (ex PL 51/2004)) kohta, mida Poola kavatses anda Fabryka Samochodow Osobowych S.A.-le (endisele DAEWOO – FSO Motor S.A.-le) (ELT L 187, 19.7.2007, lk 30); komisjoni otsus 2010/174/EÜ, 10. märts 2009, riigiabi nr C 43/07 (ex N 64/07) ja C 44/05 (ex NN 79/05, ex N 439/04) kohta, mille Poola andis ettevõtjale Huta Stalowa Wola S.A. (ELT L 81, 26.3.2010, lk 1).

- (164) Selleks et teha kindlaks, kas kapitali suurendamine 2004. aastal andis Air Maltale majandusliku eelise ja meede hõlmab seetõttu riigiabi, peab komisjon hindama, kas äriühing „sai majandusliku eelise, mida ta ei oleks saanud tavapärastel turutingimustel”<sup>(2)</sup>. Selle väljaselgitamiseks kohaldab komisjon turumajanduslikult tegutseva investori põhimõtet. Nimetatud põhimõtte kohaselt ei ole riigiabiga tegemist juhul, kui turumajanduse tavatingimustes tegutsev eraõiguslik investor, kelle suurus on avaliku sektori asutustega võrreldav, oleks sarnastel asjaoludel võinud teha kõnealuse kapitali sissemaks. Seepärast peab komisjon hindama, kas eraõiguslik investor oleks sooritanud kõnealuse tehingu samadel tingimustel<sup>(3)</sup>. Lähtutakse eeldusest, et hüpoteetiline investor tegutseb ettevaatliku investeerijana<sup>(4)</sup>, kes tahaks saada maksimaalset kasumit, võtmata siiski saadava tuluga võrreldes liiga suuri riske<sup>(5)</sup>.

- (165) Peale selle „... tuleb avalik-õigusliku ja eraõigusliku investori tegevuse võrdlemisel lähtuda suhtumisest, mis oleks eraõiguslikul investoril olnud kõnealuse tehingu tegemisel, pidades silmas sel ajal kättesaadavat teavet ja prognoositud arenguid<sup>(6)</sup>”.

- (166) Komisjoni analüüs ja hinnang peavad sisaldama kõiki kõnealuse tehingu ja selle konteksti jaoks olulisi tegureid. See hõlmab abi saava äriühingu finantsolukorda asjaomasel turul, samas kui hilisemad muudatused või tulemused ei ole tähtsad, välja arvatud juhul, kui neid prognoositi juba investeeringu tegemise ajal<sup>(7)</sup>.

- (167) Kõnealuse tehingu raames andis valitsus Air Maltale üle kinnisvara (maa ja hooned), saades selle eest vastu Air Malta täiendavaid aktsiaid. Air Maltal oli pikka aega olnud asjaomase kinnisvara kasutamise õigus. Kõnealune maavaldus oli määramata ajaks sõlmitud rendilepingu alusel olnud Air Malta kasutuses alates 1979. aastast. Air Malta oli aastate jooksul suurendanud oma kuludega kinnisvara väärtust eeldusel, et see talle üle antakse.

<sup>(2)</sup> Otsus liidetud kohtuasjades T-228/99 ja T-233/99, punkt 251.

<sup>(3)</sup> Otsus liidetud kohtuasjades T-228/99 ja T-233/99: Westdeutsche Landesbank GZ vs. komisjon, EKL 2003, lk II-435 ja järgnev, punkt 245.

<sup>(4)</sup> Otsus kohtuasjas C-482/99: Prantsusmaa vs. komisjon, EKL 2002, lk I-4397, punkt 71.

<sup>(5)</sup> Otsus liidetud kohtuasjades T-228/99 ja T-233/99, punkt 255.

<sup>(6)</sup> Otsus liidetud kohtuasjades T-228/99 ja T-233/99, punkt 246. Vt ka otsus kohtuasjas T-16/96: Cityflyer Express vs. komisjon, EKL 1998, lk II-757, punkt 76.

<sup>(7)</sup> 5. juuni 2012. aasta otsus kohtuasjas C-124/10 P: komisjon vs. EDF, punkt 85.



- (168) Komisjon märgib, et asjaomast tehingut arutati ja valmistati ette mitme aasta vältel. Maa üleandmise kava koostati juba 1990. aastatel. Nimetatud tehingule on viidatud juhatare 2000. aasta dokumendis. Rakendamine lükkus edasi Malta rahvusvahelise lennujaama erastamise tõttu, mis viidi lõpule alles 2002. aastal.
- (169) Tehingu sõlmimisel lähtuti äriühingu strateegiast ja äriplaanist aastateks 2004–2007 (november 2003) ja kolmeaastasest finantsprognnoosist. Arvestades turukeskkonna soodsaid väljavaated, näiteks Malta lennutranspordituru eeldatavat kasvu ning istekohtade arvu ja tulumarginaalide suurenemist Euroopa lennundussektoris, aga ka julgustavaid tulemusi, prognoositi äriplaanis järgnevat aastateks reisijate arvu ja tulu märgatavat kasvu ning kasumlikkuse saavutamist 2007. majandusaastaks.
- (170) Nimetatud prognoosid kajastasid asjaomasel ajal lennundussektoris valitsevat üldist arvamust, mille kohaselt nähti ette lennutranspordisektori jõulist kasvu. Peale selle põhinesid positiivsed tulemused täiendavatel kasvuvõimalustel, mida oodati seoses asjaoluga, et Malta ühineb ELiga. Lisaks kapitalstruktuuri parandamisele pakuti äriplaanis välja mitu mõistlikku algatust, nagu standardse, nüüdisaegse ja kütusesäästliku lennukipargi loomine Airbus A319/A320 põhjal ning hoolduse tõhustamine. Komisjon märgib, et 2004. aastal ei tundnud Air Malta end oma põhiturul odavlennuettevõtjatest ohustatuna, sest Maltale suunduvaid ja sealt väljuvaid lende peeti odavlennuettevõtjate ärimudeli toimimiseks liiga pikaks. Kuigi tagantjärele osutusid prognoosid üleliia optimistlikuks ja turul esinevaid probleeme alahindavaks, leiab komisjon, et 2004. aastal kättesaadavat teavet ning lennundussektori üldisi seisukohti arvestades olid äriplaanis ja kolmeaastasest finantsprognnoosis sisalduvad eeldused asjaomasel ajal usaldusväärsed.
- (171) Tulenevalt asjaolust, et Malta valitsus kui Air Malta põhiaktsionär panustas äriühingu loomise ajal 1974. aastal üksnes minimaalse aktsiakapitali, oli Air Malta enne 2004. aasta aprillil teiste riiklike lennuettevõtjatega võrreldes tohutult alakapitaliseeritud ning vajas kapitali-struktuuri, mis oleks tema tegevusega proportsionaalne. Maa üleandmise kujul toimunud mitterahalise kapitali-suurendamise eesmärk oli tagada äriühingule tasakaalustatud finantsstruktuur, et tal oleks võimalik järgida kasvustrateegiat, ning võimaldada käibekapitali tõhusama haldamise korraldusega täiendavat omakapitali võimendust.
- (172) Tehing põhines turuväärtusel ja seda nõustas PriceWaterhouseCoopers, kes väitis, et „äriühingule eraldatava vara väärtus vastab vähemalt äriühingu poolt Malta valitsusele välja lastud aktsiate nimiväärtusele ja nende ülekursile”.
- (173) Peale selle märgib komisjon, et 2004. aasta aprillis ei olnud Air Malta raskustes olev äriühing. Kuigi Air Malta oli kahjumis, sest tütaretevõtja Azzura Air kandis 11. septembri 2001. aasta sündmuste tagajärjel kahjusid, olid Air Maltal asjaomasel ajal märkimisväärsed sularahavarud. 31. juuli 2003. aasta andmete põhjal moodustas Air Malta omakapital kokku 45,7 miljonit eurot (11,7 miljoni euro väärtuses emiteeritud aktsiakapitali pluss kasumiaruande positiivne saldo). 29. veebruaril 2004 lõppenud seitsme kuu tulukalkulatsiooni järgi moodustas selle ajavahemiku kahjum 15,5 miljonit eurot ja terve majandusaasta kahjumiks prognoositi 19,2 miljonit eurot. Kohustuslike raamatupidamisaruannete sulgemisel 2004. aasta juulis tunnistati täiendavaid kahjusid, mis arvatati välja 2005. aasta alguses. 2004. aasta aprillis ei olnud sellised kahjud aga teada ja neid ei osatud ette näha.
- (174) Lisaks suutis Air Malta saada ilma igasuguse valitsusepoolse abita välislaenu kolmelt erapangalt.
- (175) Lõpuks osalesid eraõiguslikud vähemusaktsionärid kapitali suurendamises proportsionaalselt oma osalusega (alla 5 % kogu kapitalist).
- (176) Seda arvesse võttes puuduvad komisjonil veenvad tõendid, mis näitaksid, et 2004. aasta aprillis toimunud tehing ei vastanud turumajanduslikult tegutseva investori põhimõttele, sest tundub olevat mõistlik eeldada, et erainvestor oleks sarnastel asjaoludel käitunud samamoodi kui Malta valitsus. Seepärast ei kujutanud 2004. aasta tehing riigiabi Air Maltale.
- (177) Samuti on Malta ametiasutused kinnitanud, et Air Malta ei ole viimase kümne aasta jooksul saanud mingisugust päästmis- ega ümberkorraldusabi. Seepärast järeltab komisjon, et järgitid on ühekordse abi põhimõtet.

### 6.3 Järeldus

- (178) Eespool kirjeldatud arvesse võttes leiab komisjon, et kavandatud 130 miljoni euro suurune abi ja ümberkorralduskava vastavad päästmise ja ümberkorraldamise suunistega nõutavatele tingimustele. Seega leiab komisjon, et abi on siseturuga kokkusobiv,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

*Artikkel 1*

Malta teatatud ümberkorraldusabi, mis seisneb Air Maltale omakapitali näol 130 miljoni euro suuruse summa andmises, sealhulgas 52 miljoni euro suuruse heakskiidetud päästmislaenu aktsiateks konverteerimises, kujutab endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Kõnealune riigiabi on siseturuga kokkusobiv Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.

*Artikkel 2*

Käesolev otsus on adresseeritud Malta Vabariigile.

Brüssel, 27. juuni 2012

*Komisjoni nimel*  
*asepresident*  
Joaquín ALMUNIA

---