

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 27 juni 2012

om Statligt stöd Nr SA.33015 (2012/C) som Malta planerar att genomföra till förmån för Air Malta plc.

[delgivet med nr C(2012) 4198]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2012/661/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

5 mars 2012. Kommissionen ställde ytterligare frågor i en skrivelse daterad den 19 mars 2012 som Malta besvarade den 19 april 2012.

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionsätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

(3) Beslutet om att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 21 februari 2012. Kommissionen bad berörda parter att inkomma med synpunkter.

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

(4) Sex berörda parter inkom med synpunkter till kommissionen. Kommissionen vidarebefordrade dem till Malta som gavs möjlighet att bemöta synpunkterna och kommentarerna mottogs genom en skrivelse daterad den 27 april 2012.

med beaktande av kommissionens beslut att inleda förfarandet som fastställs i artikel 108.2 i EUF-fördraget med hänsyn till stöd SA.33015 ⁽¹⁾,

2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN OCH OMSTRUKTURERINGSPLANEN

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig, och

2.1 Omstruktureringsstöd

av följande skäl:

(5) Malta underrättade Air Malta om ett omstruktureringsstöd på 130 miljoner euro i form av kapital som omfattar ett utbyte av skulder mot aktier av det godkända undsättningsstödet på 52 miljoner euro enligt omstruktureringsplanen som beskrivs nedan och som trädde i kraft i november 2010 (efter godkännandet av undsättningslånet) och som omfattar en tidsperiod på fem år från hösten 2010 till hösten 2015.

1. FÖRFARANDE

(1) Genom skrivelsen, daterad den 16 maj 2011, underrättade Malta kommissionen om omstruktureringsstödet till Air Malta plc efter ett undsättningslån på 52 miljoner euro som godkändes genom kommissionens beslut av den 15 november 2010 (N 504/2010, nedan kallat *beslutet om undsättningsstöd*). Genom skrivelser daterade den 5 juli och den 1 september 2011 begärde kommissionen ytterligare information som de maltesiska myndigheterna besvarade genom skrivelser den 2 augusti och den 22 september 2011.

2.2 Stödmottagare

(2) Genom en skrivelse, daterad den 25 januari 2012 informerade kommissionen Malta om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avseende stödet (nedan kallat *beslutet att inleda förfarandet*). Malta överlämnade synpunkter på beslutet genom en skrivelse daterad den

(6) Air Malta plc är ett nationellt lufttrafikföretag i Malta som startades 1974. Vid omstruktureringsprocessens början hade Air Malta 12 passagerarflygplan i trafik som trafikerade 43 reguljära destinationer i Europa, Nordafrika och östra Medelhavet. Air Malta ägs till 98 % av den maltesiska regeringen och till 2 % av privata investerare.

(7) Air Malta är en mycket liten aktör på den europeiska luftfartsmarknaden (cirka 1,8 miljoner passagerare 2010) som utgör endast 0,25 % av den europeiska luftfartsindustrins kapacitet och produktionsresultat (sett till antalet passagerare). Med den planerade minskningen med två flygplan i Air Maltas flotta kommer företaget att bli en ännu mindre aktör på den växande europeiska luftfartsmarknaden. Air Malta planerar att ansluta sig till en global allians för att förbättra anslutningarna trots den minskade flottan och för att kunna utnyttja flottan bättre.

⁽¹⁾ Kommissionens beslut C(2012) 170 final av den 25 januari 2012 (EUT C 50, 21.2.2012, s. 7).

- (8) Air Malta är dock det viktigaste flygbolaget för trafik till och från Malta med marknadsandelar på 51 % (passagerare) respektive 28 % (gods). Enligt Malta är omstruktureringen av Air Malta viktig eftersom företaget förser Malta med en reguljär och tillförlitlig länk till europeiska och nordafrikanska områden samtidigt som det ger stöd till ekonomin via tjänster som transport av post, gods och patienter för behandling utomlands. Rollen uppfylls inte av Air Maltas huvudsakliga konkurrenter, som i första hand är lågprisföretag som Ryanair och easyJet.
- (9) Air Malta har gått med förlust inom sina huvudsakliga luftfartstjänster under flera år och uppvisade ett driftsresultat med en förlust på 23,1 miljoner euro under räkenskapsåret ⁽¹⁾ 2010 och 37,3 miljoner euro under räkenskapsåret 2011 (se tabell 2).
- (10) Air Malta plc har följande dotterbolag ("Air Malta Group"):

Tabell 1

Struktur för Air Malta Group

Dotterbolag	Andel i Air Malta plc.	Vinst före skatt för räkenskapsår 2010 (i 000 euro)
<i>Osprey Insurance Brokers Ltd.</i> (försäkringsmäklare)	100 %	618
<i>Shield Insurance Company Ltd.</i> (captiveförsäkringsbolag)	100 %	1,165
<i>Selmun Palace Hotel Co. Ltd.</i> (fyrstjärnigt hotell i Malta)	100 %	(879)
<i>Holiday Malta</i> (specialresearrangör i Storbritannien)	100 %	(GBP 1 081)
<i>World Aviation Group</i> (försäljningsagent för Air Malta och andra flygbolag)	50 %	241
<i>Lufthansa Technik Malta</i> (samriskföretag med Lufthansa Technik AG som utför underhåll och reparationer på flygplan)	8 %	(10,896)

2.3 Omstruktureringsplan

- (11) Med omstruktureringsplanen (daterad den 29 november 2011) och tillhörande uppdatering av den 28 februari 2012 vill man försöka göra Air Malta vinstgivande till räkenskapsår 2014 så att företaget kan återställa sin långsiktiga lönsamhet till 2015. Omstruktureringsplanen gäller under fem år, från hösten 2010 till hösten 2015.
- (12) I planen räknar man med att det är möjligt att vända de befintliga förlustnivåerna från det negativa driftsresultatet på 37,3 miljoner euro och en nettoförlust på 88,9 miljoner euro för räkenskapsåret 2011 till ett positivt driftsresultat på [...] (*) miljoner euro och en nettovinst på [...] miljoner euro för räkenskapsåret 2014 samt förbättra vinsten ytterligare under 2015 och 2016 (se tabell 2).

Tabell 2

Resultaträkning 2008–2016

(i miljoner EUR)

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

- (13) Med planen räknar man med att uppnå en räntabilitet på sysselsatt kapital (ROCE) ⁽²⁾ på [4–6] % och en avkastning på eget kapital (ROE) ⁽³⁾ på [5–7] % för år 2016.

⁽¹⁾ Air Maltas räkenskapsår börjar den 1 april. Detta innebär att räkenskapsåret 2011 sträcker sig från den 1 april 2010 till den 31 mars 2011 och att räkenskapsåret 2016 sträcker sig från den 1 april 2015 till den 31 mars 2016.

(*) Affärshemlighet

⁽²⁾ ROCE = Nettovinst/(Skuld + avkastning).

⁽³⁾ ROE = Nettovinst/avkastning.

Tabell 3

ROCE och ROE 2012–2016

ÅR	2012	2013	2014	2015	2016
Avkastning på eget kapital (ROE)	ej tillämpligt	- [30– 20] %	[2–6] %	[4–6] %	[5–7] %
Räntabilitet på sysselsatt kapital (ROCE)	- [60– 50] %	- [20–10] %	[0–5] %	[4–6] %	[4–6] %

- (14) För att dessa resultat ska uppnås föreslår Air Malta följande huvudåtgärder:

Linje- och nätverksstrategi

- (15) Målet är att skapa ett mer kostnadseffektivt schema. Därför kommer Air Malta att avsluta vissa linjer – både lönsamma linjer och sådana som går med förlust – och öka frekvensen på utvalda huvudlinjer.

- (16) Air Malta har redan vidtagit åtgärder för att stoppa linjerna till Leipzig, Tunis, Damaskus, Palermo och Turin i början av 2011 eftersom de gick med förlust.

- (17) Från och med hösten 2011 har Air Malta även avslutat vissa linjer eller minskat kapaciteten på de linjer som erbjuds som kompensationsåtgärder enligt gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter⁽¹⁾ (nedan kallade *riktlinjerna*). Detta leder även till lediga ankomst- och avgångstider på flera utländska flygplatser eftersom Air Malta fransäger sig dessa hävdvunna rättigheter. Under 2013 [...] kommer bolagets ankomst- och avgångstider vid samordnade flygplatser⁽²⁾ som London Gatwick, Manchester, Amsterdam, Frankfurt, Genève, Catania, Stuttgart, London Heathrow och München att upphöra. När flygbolaget drar in linjer eller minskar sin frekvens kan andra flygbolag utnyttja detta och öka sin beläggingsgrad och/eller sina genomsnittsintäkter per passagerare.

- (18) När det gäller de olika linjernas lönsamhet har Malta tillkännagivit bruttomarginalen för alla linjer mellan 2010–2013 samt för sommaren 2009 till sommaren 2012. Bruttomarginalen beräknas enligt följande: Intäkter minus rörliga driftskostnader minus fasta driftskostnader. Linjerna betraktas som lönsamma om de har en bruttomarginal som är 0 % eller högre. Linjerna anses vara "marginellt lönsamma" om deras bruttomarginal som

för närvarande är lägre än 0 % men högre än -10 % men som kan bli vinstgivande i framtiden. Enligt Malta har både lönsamma linjer och "marginellt lönsamma" linjer klassificerats som relevanta kompensationsåtgärder.

- (19) Förändringarna i linjenätverket mellan 2010–2013 innebär en övergripande kapacitetsminskning på 20,9 % av erbjudna personkilometer⁽³⁾ av den totala kapaciteten för 2010. Detta innebär en kapacitetsminskning på [27–33] % ([12,5–15,5] %⁽⁴⁾) på linjer som betraktas som lönsamma, [5,5–7,5] %⁽⁵⁾ för "marginellt lönsamma linjer" och [9–11] %⁽⁶⁾ för olönsamma linjer) och en kapacitetsökning genom lansering av nya destinationer och en ökning av befintliga tidtabeller med [8–10] %.

Tabell 4

Kapacitetsförändring 2010–2013

Kapacitetsförändring	ASK	% av 2010
Total ASK (2010)	4 145 522	
Kapacitetsminskning för ASK	[...]	[27–33] %
Kapacitetsökning för ASK	[...]	[8–10] %
Total ASK (2013)	3 275 710	79 %
Total kapacitetsminskning (2010–2013)	869 812	20,9 %

- (20) Anslutningar till internationella navflygplatser är särskilt viktiga för att Malta ska få tillgång till globala marknader. Därför har Air Malta ingått avtal om gemensam linjebe-teckning med flera flygbolag. Dessutom planerar Air Malta att delta i en global allians för att förbättra anslutningsmöjligheterna och användningen av flottan.

⁽¹⁾ EUT C 244 av den 1.10.2004 s. 2.

⁽²⁾ Med samordnade flygplatser avses flygplatser där ankomst- och avgångstider hanteras av en samordnare enligt förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1).

⁽³⁾ ASK= available seat – kilometre.

⁽⁴⁾ 17,9 % i jämförelse med förändringen mellan sommaren 2009 och sommaren 2012.

⁽⁵⁾ 9,8 % i jämförelse med förändringen mellan sommaren 2009 och sommaren 2012.

⁽⁶⁾ 1,7 % i jämförelse med förändringen mellan sommaren 2009 och sommaren 2012.

Kostnadsinitiativ

- (21) Kostnadsinitiativen fokuserar på att förbättra Air Maltas driftseffektivitet för att minska kostnaderna genom att anpassa den huvudsakliga verksamheten och på så sätt hantera ineffektivitet i verksamheten samt föra flygbolaget till en konkurrenskraftig och hållbar position på marknaden. De årliga förbättringarna i lönsamheten med hjälp av kostnadsinitiativen beräknas till [42–52] miljoner euro i slutet av omstruktureringsperioden vilket innebär en minskning av företagets totala kostnader med [10–12] % och en minskning av den totala driftskostnaden per passagerare med [7,5–10] % (samtidigt som det totala antalet passagerare under samma period i stort sett är oförändrat). De stora posterna omfattar nätverksbaserade minskningar ([21–27] miljoner euro), minskad personalstyrka ([9–11] miljoner) och avtalsförvaltning ([7–9] miljoner euro).
- (22) Den planerade kapacitetsminskningen på 20,9 % påverkar de fasta och rörliga direkta driftskostnaderna som bränsle på cirka [...] miljoner gallon ([...] miljoner euro), minskningen av antalet flygtimmar som leder till en minskning av de totala underhållskostnaderna [...] och en minskning av kostnaderna för landning, hantering och navigering samt undervägsavgifter [...].
- (23) Flygbolaget kommer att minska sin flotta från tolv till tio flygplan. Ett flygplan har redan hyrts ut i andra hand till ett mexikanskt flygbolag från [...] och ett annat flygplan som för närvarande är uthyrt i andra hand på korttidskontrakt har hyrts ut i andra hand till ett polskt flygbolag från [...] till [...]. Båda flygplanen kommer att hyras ut och därför kommer Air Maltas totala hyreskostnader att minska. Den totala hyreskostnaden förväntas minska med [2,5–3,5] miljoner euro.
- (24) Det minskade nätverket beräknas emellertid ge en negativ effekt på passagerar- och godstransporterna innan initiativen har genomförts. Man räknar med att antalet passagerare (reguljär- och charterflyg) minskar från 1,75 miljoner under 2011 till [1,5–1,7] miljoner 2013 vilket skulle minska intäkterna med [11–13] miljoner euro. Även intäkterna för godstransporter förväntas minska med [1–2] miljoner euro på grund av nätverksminskningen.
- (25) Air Malta håller på att omförhandla avtalen med sina största leverantörer. Det övergripande målet för besparingar gällande avtal är cirka [7–8] miljoner euro. Över-

synen har inletts med tio affärspartners. En stor del av besparingarna [...] har redan gjorts genom förhandlingar med Maltas internationella flygplats (¹).

Intäktsinitiativ

- (26) Air Malta planerar att öka sina intäkter genom att skapa extra intäkter från ytterligare betaltjänster (som liknar lågprisföretagens tillvägagångssätt) samtidigt som man förbättrar sin intäkts hantering och sin prissättning.
- (27) Eftersom Air Maltas marknad är säsongbetonad ligger intäktsinitiativets fokus på att förbättra avkastningen under sommaren, när lastfaktorn är hög, och att skapa intäkter på vintern genom riktad marknadsföring, kampanjer och rabatter på flygbiljetter. Den totala intäkten per passagerare (inklusive extra intäkter) beräknas öka till [110–120] euro år 2016 jämfört med [100–105] euro år 2011. De extra passagerarintäkterna utgör då [3–4] % av de totala intäkterna år 2016, i jämförelse med cirka 20 % för företagets huvudkonkurrenter easyJet och Ryanair. De huvudsakliga intäktsinitiativen omfattar en förbättrad lastfaktor ([9–10] miljoner euro), flexibel prissättning, sk. *yield management* ([8–10] miljoner euro) och extra intäkter ([9–11] miljoner euro).

Beläggningsgrad

- (28) Air Malta har utvecklat en ny affärsstrategi för att förbättra sin konkurrenskraft och sin beläggningsgrad. Strategin innebär att man förenklar och standardiserar processer och erbjudanden och marknadsför Air Malta som ett "destinationsflygbolag" (ett närmare samarbete med Maltas turistmyndighet) för att få trogna kunder och återkommande affärsmöjligheter, använda gerillamarknadsföring och distribution samt erbjuda innovativa produkter och erbjudanden.
- (29) Med den nya strategin och den förbättrade marknadsföringen hoppas man kunna öka sina intäkter. Enligt omstruktureringsplanen för Air Malta, som visas i tabell 5, kommer passagerarantalet att minska mellan 2011 och 2013 på grund av den minskade kapaciteten. Man räknar dock med att det minskade passagerarantalet har justerats till 2016 med hjälp av riktad marknadsföring [...], genom ansträngningarna för att öka antalet passagerare under vinter- och mellansäsongerna och genom tillväxt på marknaden.
- (30) Med en beräknad ökning av antalet passagerare med cirka [90 000–100 000] och med lägre passagerarkostnader förväntas intäkterna öka med [7–9] % från 205,4 miljoner euro 2011 till [200–240] miljoner euro 2016.

(¹) Den tidigare statsägda flygplatsen har nu privatiserats. Den största aktieägaren är ett privat konsortium som ägs av Austrian Flughafen Wien AG. Den maltesiska regeringen är endast minoritetsaktieägare (20 %).

Tabell 5

Beläggingsgrad, 2011–2016

ÅR	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Intäkter (000 euro)	205 369	[180 000 till 220 000]	[180 000 till 220 000]	[190 000 till 240 000]	[200 000 till 240 000]	[200 000 till 240 000]
Passagerarantal (miljoner) ⁽¹⁾	1,75	[1,6 till 1,8]	[1,6 till 1,8]	[1,6 till 1,8]	[1,6 till 1,8]	[1,6 till 1,8]
Totalt antal platser (miljoner)	[2,5 till 3]	[2 till 2,5]	[2 till 2,5]	[2 till 2,5]	[2 till 2,5]	[2 till 2,5]
Beläggingsgrad ⁽²⁾	[72–75] %	[72–75] %	[72–75] %	[72–75] %	[73–78] %	[73–78] %

⁽¹⁾ Baseras på Air Maltas flyglinjer inklusive reguljärtrafik och charter (drift i Malta och Storbritannien).

⁽²⁾ Beräkningen av beläggingsgrad baseras på uppskattat antal platser och passagerare.

(31) Ökningen av den beräknade beläggingsgraden avspeglar flygbolagets förbättrade marknadsstrategi och att man fokuserar på flexibel prissättning. De viktigaste drivkrafterna för en förändrad beläggingsgrad är ökad trafik (som baseras på en beräknad marknadstillväxt på 5,9 % enligt Eurocontrol), minskade avgifter för att förbättra konkurrenskraften som lett till minskad avkastning på [4–6] % och en ökning av antalet passagerare, en ny utvärdering av nätverket för att endast fokusera på ekonomiskt lönsamma linjer, flera avtal och samarbeten med [...], upphörande med erbjudande av kostnadsfria biljetter till förmånstagare samt en förväntad förbättring av den politiska situationen i Libyen (i planen räknar man med att flygningarna till Libyen dras in under 2012 på grund av den nuvarande krisen).

(32) Efter flera förändringar i tillvägagångssättet för verksamheten och en linjestrategi som redan tillämpades vid omstruktureringsprocessens början har flygbolaget redan ökat sin beläggingsgrad med [6–8] % (från [65–67] % år 2010 till [72–75] % år 2011).

Flexibel prissättning

(33) Air Malta kommer att använda sig av branschpraxis för att hantera intäkter och prissättning och för att fokusera ytterligare på möten, incitament, konferenser och utställningar samt företagsresor och relationer med researrangörer. Man räknar med att detta arbete kommer att ge ökade intäkter på [8–10] miljoner euro.

(34) Prissättningen för intäktsalternativen omfattar: ändringar i prisstrukturen, fokus på att öka passagerarvolymerna under lågsäsong och att förbättra kapaciteten under högsäsongen samtidigt som man skapar ett strategiskt ramverk för samarbete med researrangörer ([3–4] miljoner euro).

(35) Åtgärderna för intäktsshantering omfattar förenklade förfaranden och hantering av marknaden i stort och inte av enskilda flygningar ([4–5] miljoner euro).

Extra intäkter före och under flygningar

(36) Air Malta följer lågprisföretagens metoder och kommer att avgiftsbelägga extratjänster före och under flygningarna, vilket förväntas öka intäkterna med [9–11] miljoner euro 2016.

(37) I intäkterna före flygningar ingår följande:

— Olika serviceavgifter hos försäljningskanalerna (researrangörer, global distribution, kundtjänst och på internet) mellan 10 och 15 euro för att verksamheten i försäljningskanalerna ska bli billigare och generera mer intäkter på exempelvis internet (ökad lönsamhet per år: [1–2] miljoner euro).

— Ökade intäkter genom extra tjänster som bokas via flygbolagets nya bokningsmotor på internet ([1–2] miljoner euro per år).

— Extra avgifter för väskor på [35–45] euro om passageraren har två eller flera väskor med sig, där man räknar med att 3 % av alla passagerare reser med mer än en väska ([1–2] miljoner euro per år).

— Ytterligare intäkter ska även skapas genom en platsreservationsavgift på [9–11] euro för varje bokning där man räknar med att cirka 10 passagerare per sektor gör en platsreservation.

— Tillträdesavgift till lounge på [9–11] euro med en beräknad utnyttjandedel på 1 % ([100 000–200 000] euro per år).

— Intäkter från väskförsäkringar på [3–5] euro som erbjuds när resenärerna bokar sin resa på internet med en beräknad utnyttjandedel på 1 % ([50 000–100 000] euro per år).

(38) I intäkterna under flygningar ingår följande:

— Betald cateringtjänst ([4–5] miljoner euro per år).

— Taxfreeförsäljning och övrig försäljning av varor ([1–2] miljoner euro per år).

Minskning av personal och organisationsförändringar

(39) Air Malta kommer att omstrukturera hela sin organisation för att minska kostnaderna för administration och support men även för att öka produktiviteten hos de viktiga driftsfunktionerna. Övergången till den nya organisationen kommer att göra att man kan minska personalstyrkan med vad som motsvarar cirka 430 heltidsanställda, vilket gör att man sparar [9–11] miljoner euro. Övergångsprocessen kommer att ta cirka 18–24 månader vilket gör att den totala besparingen inte kommer att påverka resultat och förlust förrän 2014. Det bör emellertid nämnas att den här besparingen kommer att vägas upp av de avtalade löneökningarna på [2–3] % per år för de anställda från 2013 och framåt.

(40) De fyra fackföreningarna har ett gällande kollektivavtal vilket gör att personalen har möjlighet till förtidspensionering. Endast personal från [...] kan ansöka om förtidspension.

(41) Air Malta kommer dessutom att erbjuda ett system för frivillig avgång som kan tillämpas av personalen och där företaget har rätt att godkänna eller avslå personalens ansökningar. Medarbetarna kan ansöka om frivillig avgång när de har arbetat under en sammanhängande period hos Air Malta under minst [...] år. Frivillig avgång ger en ersättning på upp till [...] euro per medarbetare [...].

(42) Företaget har även genomgått en organisatorisk strukturförändring och rekryterat nya huvudansvariga personer till ledningen.

2.4 Statligt stöd och finansiering av omstruktureringskostnaderna

(43) Mot bakgrund av den totala omstruktureringskostnaden på 238 miljoner euro vill Maltas regering tillskjuta nytt kapital på 130 miljoner euro till bidragstagaren enligt följande schema: 60 miljoner euro från nya andelar under 2013; 15 miljoner under 2014; 3 miljoner under

2015 utöver de 52 miljoner euro som man lånar från regeringen, vilket ersätter undsättningslånet och som redan utbetalats för att omvandlas till kapital.

(44) Air Malta föreslår att det kvarvarande beloppet (dvs. det egna bidraget på 45 %) ska finansieras genom försäljning av mark (66,2 miljoner euro), försäljning av dotterbolag ([9–12] miljoner euro), försäljning av motorer ([9–12] miljoner euro) och ett banklån ([20–25] miljoner euro).

(45) Den största delen av företagets egen finansiering kommer från försäljningen av mark. Air Malta arrenderar värdefull mark i anslutning till Maltas internationella flygplats. Maltas regering har uttryckt sitt intresse för att förvärva Air Maltas egendomar nära flygplatsen. Marken utgör en knapp resurs som regeringen skulle vilja utveckla i linje med det långsiktiga arbetet med att utarbeta verksamheter med koppling till luftfarten i Malta, vilket även omfattar en navflygplats för godstransport som en del av en större luftfartspark med reparationer av flygplan samt andra verksamheter. Försäljningen skulle inte genomföras genom ett öppet och icke-diskriminerande anbudsförfarande. I linje med regeringens allmänna principer och nationella riktlinjer ska däremot alla egendomsförvärv som genomförs av regeringen genomföras med ett öppet marknadsvärde som avspeglar det belopp som en oberoende privat investerare skulle erlägga. I planen utgår man från att försäljningen av mark i anslutning till flygplatsen kommer att ge totalt 66,2 miljoner euro 2012–2014. Värdet baseras på en oberoende värderingsrapport från november 2011 av [...] som är en oberoende värderingsman som utsetts av regeringen för detta syfte.

(46) Air Malta erhöll ett privatlån på [25–30] miljoner euro från [...] under december 2011. Detta temporära lån kommer att underlätta övergången till den slutliga intäktsstrukturen under de kommande tre åren.

(47) Air Malta uppskattar att man kommer att skapa intäkter på [9–11] miljoner euro genom försäljning av dotterbolaget [...].

(48) Försäljningen av reservmotorer [...] ägde rum den 28 oktober och den 17 december och gav intäkter på [19–22] miljoner dollar. Motor nr [...] var helägd av Air Malta medan motor nr [...] var en hyrd motor som Air Malta sedan köpt för [5–7] miljoner euro. Nettointäkten för försäljningen av motorerna gav [9–12] miljoner euro.

(49) Banklånet på [20–25] miljoner euro kommer att genomföras under 2014 men Air Malta har ännu inte avslutat förhandlingarna om detta.

Tabell 6

Källor och användning av finansiering 2011–2016

(i miljoner euro)

Användning	2011–2016	Källor	2011–2016
Återbetalning av undsättningslån	52 000	<i>Interna bidrag:</i> Markförsäljning	66 200
Återbetalning av lån till tredje part	[20 000 till 25 000]	Försäljning av dotterbolag	[9 000 till 12 000]
Avgångsersättning	[25 000 till 30 000]	Försäljning av motorer	[9 000 till 12 000]
Omstruktureringskostnader	[13 000 till 16 000]	<i>Bidrag från tredje part</i> Bankskuld	[20 000 till 25 000]
Investeringskostnader	[13 000 till 16 000]		
Förändringar i rörelsekapital/nettoförlust	[50 000 till 60 000]		
Betalning av reserv för underhållskostnader	[40 000 till 50 000]	<i>Regeringsfinansiering:</i> Regeringskapital	130 000
Totalt	238 000		238 000

2.5 Beslut om att inleda förfarandet

- (50) Den 25 januari 2012 inledde kommissionen sitt formella granskningsförfarande. I sitt beslut uttryckte kommissionen tvivel beträffande företagets långsiktiga lönsamhet, främst på grund av de optimistiska beräkningarna i den tidigare omstruktureringsplanen där man räknade med att företaget skulle bli vinstgivande 2016 och att man då skulle befinna sig på samma lönsamhetsnivå som de stora lågprisföretagen som Ryanair eller mer traditionella flygbolag som Lufthansa. Kommissionen ifrågasatte särskilt de förväntade effekterna av extra intäkter, minskade kostnader till följd av omförhandlade avtal, marknadens tillväxttakt, kapacitet och att Air Malta inte tagit hänsyn till ökade kostnader i sin omstruktureringsplan. Kommissionen uppmanade Malta att lämna förtydligande uppgifter om analysen.
- (51) Kommissionen tvivlar på att den föreslagna kapacitetsminskningen på 20 % av erbjudna personkilometer i de föreslagna kompensationsåtgärderna kan betraktas som åtgärder, eftersom de även innebär att icke lönsamma flyglinjer läggs ner för att återfå lönsamhet. Kommissionen bad även om förtydliganden för beräkningen av lönsamheten hos särskilda flyglinjer samt ytterligare information som kan styrka att de föreslagna åtgärderna är tillräckliga för att kompensera för den snedvridning av konkurrensen som det statliga stödet leder till.
- (52) Kommissionen tvivlar även på att flygbolaget förutom kapacitetsminskningen kan betrakta försäljning av inkomstbringande tillgångar som kompensationsåtgärd mot bakgrund av punkt 40 i riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter, och föreslår att kompensationsåtgärderna genomförs på marknaden där företaget har en viktig marknadsställning efter omstruktureringen.
- (53) Kommissionen uttryckte även sitt tvivel på Air Maltas egna finansiering och om den är verklig, dvs. att den omfattar alla framtida intäkter enligt punkt 43 i riktlinjerna. Kommissionen begärde även ett förtydligande av Air Maltas försäljning av dotterbolag, tillgängligheten för lånet på 20 miljoner euro och om försäljningen av motorer skedde under omstruktureringsperioden.
- (54) Slutligen begärde kommissionen ytterligare synpunkter om planen överensstämde med engångsvillkoret med tanke på det kapitaltillskott på 57 miljoner euro som Malta genomförde i april 2004.

3. SYNPKUNKTER FRÅN MALTA

- (55) I sitt svar på beslutet att inleda ett förfarande lämnade Malta synpunkter och förtydliganden för alla de punkter som kommissionen pekade ut i beslutet om att inleda ett förfarande och betonade samtidigt att omstruktureringsplanen överensstämmer med samtliga villkor i riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter. Dessutom lämnade Malta in en uppdatering om omstruktureringsprocessen som visar att betydande framsteg redan har gjorts.
- (56) När det gäller kommissionens tvivel avseende den beräknade vinsten reviderade Air Malta sina prognoser (se tabell 3) till en marginal för resultatet före finansiella intäkter och kostnader på [3–5] procent år 2016, vilket är lägre än de marginaler som uppnått tidigare av Ryanair och Lufthansa. Minskningen av vinsten beror huvudsakligen på justeringen av bränslekostnaderna.

- (57) Air Malta lämnade utförliga synpunkter om extraintäkterna och visade att de kommer att utgöra [3–5] % av passagerarintäkterna under 2016 vilket är en avsevärt lägre siffra än för konkurrerande lågprisföretag som Ryanair och easyJet samt andra nätverksflygbolag som tillämpar strategin med extraintäkter som Aer Lingus. När det gäller minskningen av kostnaderna genom omförhandling av avtal bekräftade Air Malta att man har sparat mer än [4–6] miljoner euro per år genom förhandlingar och att man dessutom har gjort ytterligare besparingar som skulle kunna leda till att man sparar [9–11] miljoner euro på avtalen istället för [7–9] miljoner euro som man tidigare räknat med.
- (58) Malta har även reviderat sina beräkningar för den maltesiska marknadstillväxten från 5,9 % per år till 4 % per år under perioden fram till 2016. Förutom en minskning av antalet passagerare med [2–4] % per år under perioden 2011–2013 har man räknat med följande (i linje med kapacitetsminskningen): Efter en sådan minskning skulle den beräknade ökningen av antalet passagerare på [2–4] % gälla för 2013–2016. Tillväxttakten är lägre än den genomsnittliga marknadstillväxten för den totala perioden.
- (59) Malta har förtydligat att man i omstruktureringsplanen räknar med en genomsnittlig ökning av intäkterna som är mindre än 2 % under den här perioden (passagerarintäkter som omfattar extra/totalt antal passagerare) som överensstämmer med prognosen för flera nätverksflygbolag i Europa som Aer Lingus och IAG och som är lägre än konkurrerande lågprisföretag som easyJet och Ryanair. Malta har även anpassat sina beräkningar till kostnadsinflationen, särskilt när det gäller hyra av flygplan och beräknade bränslekostnader, och man förtydligade även beräkningarna av analysen som omfattar en avvikelse från resultatet före finansiella intäkter och kostnader.
- (60) När det gäller de föreslagna kompensationsåtgärderna lämnade Malta detaljerad information om beräkningen av lönsamhet på linjer med hänsyn till fasta och rörliga direkta driftskostnader och omkostnader som linjerna bidrar till. Malta upprepade att försäljningen av de två vinstgivande försäkringsbolagen kan betraktas som en nödvändig kompensationsåtgärd eftersom den gjorde det möjligt för Air Malta att skapa kostnadseffektiva försäkringslösningar samtidigt som båda företagen spelade en viktig roll på den lokala luftfartsförsäkringsmarknaden. Air Malta är ett litet flygbolag och därför utgörs totalkostnaden till stor del av höga omkostnader, som beror på de funktionella kraven för att driva ett flygbolag. En alltför stor kapacitetsminskning skulle därför äventyra flygbolagets lönsamhet på sikt.
- (61) När det gäller den egna finansieringen anförde Malta att försäljningen av dotterbolagen ska genomföras på ett öppet och icke-diskriminerande sätt som främjar konkurrensen. Malta gav även ytterligare information om försäljningen av motorer och lånet på [20–25] miljoner euro som ska beviljas under 2014 samtidigt som man bekräftade avtalet om ett kortfristigt lån på [25–30] miljoner euro.
- (62) När det gäller engångsvillkoret lämnade Malta in en affärsplan som grundas på den ökning av kapitalet på 57 miljoner euro som genomfördes 2004 och betonade att transaktionen måste anses överensstämmande med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi.

4. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (63) Under det formella granskningsförfarandet mottog kommissionen synpunkter från sex berörda parter: Ryanair, International Airlines Group SA (IAG, dvs. holdingbolaget som äger British Airways och Iberia); Maltas företags-, industri- och handelskammare, Airline Pilots Association Malta (ALPA), Malta Hotels and Restaurant Association (MHRA) och en konsult som vill vara anonym.
- (64) I synpunkterna från Maltas handelskammare, ALPA och MHRA var man positivt inställd till att Air Malta skulle fortsätta verksamheten eftersom flygbolaget är viktigt för hela den maltesiska ekonomin och särskilt för turismen. Kommissionen ombads att ta de särskilda omständigheterna i det här fallet i beaktande samt Air Maltas ringa storlek vid bedömningen av omstruktureringsplanen.
- (65) De kritiska synpunkterna från Ryanair och IAG gällde främst de tvivel som kommissionen redan uttryckt i beslutet om att inleda förfarandet avseende lönsamheten och de underliggande beräkningarna. Ryanair hävdar att storleken på Air Maltas flygflotta hindrar bolaget från att dra nytta av stordriftsfördelar och integration. Den här nackdelen förstärks av minskningen av antalet flygplan. Dessutom kritiserar Ryanair och den anonyma konsulten att markförsäljningen inte genomförs genom öppna anbud och påpekar att transaktionen från Malta kommer att gynna Air Malta.
- (66) När det gäller transport av patienter för behandling utomlands och kopplingen till destinationer utanför EU som baseras på bilaterala avtal hänvisar Ryanair till lagsiftningen om allmän trafikplikt, särskilt förordning nr 1008/2008 där det fastställs att den allmänna trafikplikten ska gälla efter ett öppet anbudsförfarande och att den ska kompenseras mot bakgrund av en kostnadsanalys där ett välskött företag åtar sig arbetet med dessa villkor. Ryanair varnar för sena ansökningar om allmän trafikplikt för att rättfärdiga omstruktureringsplanen och ber kommissionen att granska frågan, särskilt för att fastställa om någon kompensation har fastställts.

5. MALTAS KOMMENTARER TILL SYNPKTERNA FRÅN BERÖRDA PARTER

- (67) Malta bemötte noggrant alla argument som lagts fram av tredje part. Malta tillbakavisade särskilt argumenten om att Air Malta inte skulle kunna bli lönsamt på sikt och betonade att flygbolagets förlusttendenser redan har bromsats upp.
- (68) Air Maltas marknadsstrategi är att vara ett "destinations-flygbolag" med en verksamhet som koncentreras kring den lokala flygplatsen. Flygbolaget kommer att bli lönsamt igen genom att man kan minska utsläpp och förluster samtidigt som man ändrar företagets arbetsrutiner.
- (69) När det gäller Air Maltas svårigheter att ta del av stordriftsfördelarna hävdar de maltesiska myndigheterna att det är normalt att driftskostnaderna i luftfartsbranschen varierar (man räknar med [60–70] % för Air Malta). Driftskostnaderna omfattar bränslekostnader, kostnader för hyra och underhåll av flygplan, landning, navigering och besättningskostnader som alla styrs av reglerade marknadspriser som i viss utsträckning begränsar de stordriftsfördelar som flygbolagen kan utnyttja.
- (70) När det gäller värdering och försäljning av strategisk egendom till regeringen betonar Malta att värderingen genomfördes av en oberoende extern värderingsman [...] utan intressekonflikter och att värderingen baseras på en detaljerad rapport som överensstämmer med internationella värderingsbestämmelser som fastställts av International Valuation Standards Council. Den här transaktionen krävs eftersom företaget har nya behov (minskade personalresurser) och en förändrad kultur som gör att arbetsstyrkan behöver moderna kontor. Därför säljer flygbolaget den egendom som inte längre behövs. Med tanke på de knappa landtillgångarna i Malta meddelar de maltesiska myndigheterna att strategin för att skapa en luftfartspark på det här området gör att Air Maltas omstrukturering kan ske flera år tidigare än beräknat.
- (71) När det gäller de allmänna tjänsterna bekräftade de maltesiska myndigheterna att den allmänna trafikplikten enligt förordning nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen inte har tillämpats tidigare och det finns inte heller några planer på att tillämpa den i framtiden. Därför har ingen statlig kompensation betalats ut och kommer inte heller att betalas ut. Air Malta har alltså inte fått någon ersättning från allmänna medel för någon av de tjänster som de tillhandahåller till och från Malta, vilket även omfattar transport av patienter.

6. BEDÖMNING AV STÖDET

6.1 Förekomst av statligt stöd

- (72) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget "är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av

vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden."

- (73) Begreppet statligt stöd gäller för fördelar som tilldelas direkt eller indirekt, och som finansieras med statliga medel som beviljas direkt av staten eller genom ett förmedlande organ som agerar enligt de befogenheter som det har tilldelats.
- (74) Mot bakgrund av detta ska de maltesiska myndigheternas beslut att tillföra nytt kapital på 130 miljoner euro betraktas som statligt stöd. Kapitaltillskottet omfattar statliga medel och ger Air Malta en selektiv fördel eftersom det förbättrar företagets ekonomiska situation.
- (75) Åtgärden påverkar handeln och konkurrensen mellan medlemsstaterna eftersom Air Malta konkurrerar med andra flygbolag inom EU, särskilt sedan den tredje etappen i avregleringen av lufttransporter trädde i kraft ("tredje åtgärdspaketet") den 1 januari 1993. Åtgärden gör att Air Malta kan fortsätta sin verksamhet och att företaget inte behöver ta de konsekvenser som vanligtvis följer sådana bristfälliga ekonomiska resultat, vilket gör att konkurrensen snedvrids.
- (76) Därför betraktas kapitaltillskottet som statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. Den här slutsatsen bestrids inte av de maltesiska myndigheterna.

6.2 Stödets förenlighet med den inre marknaden enligt riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering

- (77) I artikel 107.3 c i EUF-fördraget fastställs att statligt stöd kan godkännas för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.
- (78) Kommissionen anser att åtgärden omfattar ett omstrukturingsstöd som ska bedömas mot bakgrund av kriterierna i riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering samt flygtrafikriktlinjerna från 1994⁽¹⁾ för att man ska kunna fastställa om åtgärden är förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107.3 i EUF-fördraget.

⁽¹⁾ Tillämpning av artikel 92 och 93 i EG-fördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd inom luftfartssektorn, EGT C 350, 10.12.1994, s. 5.

- (79) Kommissionen noterar att de maltesiska myndigheterna har åtagit sig att respektera kravet på genomförandeförbud (enligt punkt 34 i riktlinjerna) och att de inte har lämnat några garantier om stöd till Air Malta (bortsett från det undsättningslån som godkändes av kommissionen den 15 november 2010).

6.2.1 Berättigande

- (80) Punkt 33 i riktlinjerna om berättigande avseende företag i svårigheter i den mening som avses i riktlinjerna (punkt 9–13).

Företag i svårigheter

- (81) Enligt punkt 9 i riktlinjerna anser kommissionen att ett företag är i svårigheter om det inte med egna finansiella medel eller med medel från ägare/aktieägare eller långgivare kan hejda förluster som utan ingripanden från de offentliga myndigheterna leder till att företaget med största sannolikhet försätts i konkurs på kort eller medellång sikt.
- (82) I punkt 10 a i riktlinjerna fastställs också att ett bolag med begränsat personligt ansvar för bolagsmännen betraktas som ett företag i svårigheter när över hälften av det tecknade kapitalet har förlorats och mer än en fjärdedel av detta kapital förlorats under de senaste tolv månaderna.
- (83) Kommissionen noterar att Air Malta är ett företag med begränsat personligt ansvar som förlorat nästan hela sitt tecknade kapital och som inte kan fullgöra sina befintliga skyldigheter. Air Malta betraktades som ett företag i svårigheter redan i beslutet om undsättningslån för företaget⁽¹⁾. Enligt punkt 25 i riktlinjerna ska den berörda medlemsstaten förbinda sig att inom sex månader från och med beviljandet av undsättningsstödet till kommissionen överlämna en omstruktureringsplan, en likvidationsplan eller ett bevis på att lånet helt och hållet återbetalats. Malta har vederbörligen överlämnat Air Maltas omstruktureringsplan inom tidsfristen på sex månader. Mot bakgrund av den relativt korta tidsperioden har Air Maltas situation inte förändrats; företaget behöver därför omstruktureringsstöd så att det kan bli lönsamt; det uppfyller med tydlighet fortfarande kriterierna i punkt 10 a i riktlinjerna och betraktas därför som ett företag i svårigheter av samma anledningar som beslutet om undsättningslån (punkterna 7–13 och punkt 45).
- (84) Enligt punkt 12 i riktlinjerna har ett nybildat företag inte rätt till undsättnings- eller omstruktureringsstöd ens om dess finansiella ställning inledningsvis är svag. Ett företag

kommer principiellt att betraktas som nybildat under de första tre åren efter det att verksamheten inletts på det berörda verksamhetsområdet.

- (85) Air Malta bildades 1974 och betraktas därför inte som ett nybildat företag.

Koncern

- (86) Enligt punkt 13 i riktlinjerna är ett företag som ingår i eller håller på att tas över av en koncern i princip inte berättigat till stöd till undsättning och omstrukturering, förutom om det kan visas att det endast är det berörda företaget som är i svårigheter och att svårigheterna inte är en följd av en godtycklig kostnadsfördelning inom koncernen och att företagets svårigheter är så allvarliga att de inte kan åtgärdas inom koncernen. Om ett företag i svårigheter bildar ett dotterbolag, kommer dotterbolaget och det företag i svårigheter som kontrollerar det att betraktas som en koncern och kan därför få stöd på de villkor som anförs i denna punkt.
- (87) Air Malta plc. betraktas tillsammans med sina dotterbolag som en koncern (se punkt(10)). Koncernens räkenskaper visar att flygbolaget, trots att det ingår i en större koncern av företaget, står för 94 % av omsättningen i Air Malta Group och att det därför inte är möjligt för andra företag i koncernen att finansiera flygbolagets omstrukturering. Dessutom visar räkenskaperna att flygbolagets förluster endast hör till det berörda flygbolaget och därför inte kan hänföras till någon del av koncernen.
- (88) Kommissionen anser följaktligen att Air Maltas svårigheter inte är ett resultat av en godtycklig fördelning av kostnader inom koncernen utan att problemen beror på svaga intäkter i den huvudsakliga verksamheten. Svårigheterna kan inte lösas inom koncernen eftersom många av dotterbolagen är förlustbringande och de lönsamma dotterbolagens intäkter inte räcker till för att kompensera förlusten i Air Maltas huvudsakliga verksamhet.

6.2.2 Den långsiktiga lönsamheten ska återställas

- (89) Enligt punkt 35 i riktlinjerna ska först omstruktureringsplanen, som ska ha en så kort varaktighet som möjligt, göra det möjligt att återställa företagets långfristiga lönsamhet inom en rimlig tid och på grundval av realistiska antaganden om de framtida villkoren för verksamheten.
- (90) Omstruktureringsplanen ska medföra en omvandling av företaget så att det, när omstruktureringen väl är genomförd, kan bära alla sina kostnader, inbegripet avskrivningar och finansiella kostnader. Den nuvärdesberäknade

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

avkastningen på eget kapital i det omstrukturerade företaget måste vara tillräcklig för att företaget ska vara i stånd att konkurrera på marknaden av egen kraft (punkt 37 i riktlinjerna).

(91) Genom omstruktureringsplanen ska företaget under fem år försöka bli vinstgivande från och med 2014 för att säkerställa den långsiktiga lönsamheten.

(92) De viktigaste åtgärderna för omstrukturering samt genomförandet av kompensationsåtgärder kommer att ske under omstruktureringsperiodens första hälft. Några mindre omstruktureringsåtgärder samt en stor del av det meddelade kapitaltillskottet ska dock genomföras under 2014 och 2015. De maltesiska myndigheterna har visat att strategin i omstruktureringsplanen gäller under fem år efter en noggrann bedömning av den tidsperiod som krävs för att återställa företagets långfristiga lönsamhet med beaktande av eventuella framtida villkor för verksamheten.

(93) Kommissionen noterar att omstruktureringsperioden på fem år krävs eftersom Air Malta står inför en omlokalisering. Air Malta måste under omstruktureringsperiodens första hälft genomföra systemen för frivillig avgång och förtidspensionering (efter förhandlingar med fackföreningarna). Efter detta kommer företagets minskade arbetsstyrka att kunna flytta till det nya huvudkontoret. Försäljningen av mark, som utgör den huvudsakliga delen av företagets egen finansiering kan ske först under omstruktureringsperiodens andra hälft (2012–2014). Dessutom planerar Malta att betala ut stödet under omstruktureringsperiodens andra hälft (se punkt 43) på grund av budgetbegränsningar. Kommissionen noterar också att en stabilisering av drifts- och servicefunktionerna, särskilt inom luftfartssektorn och under rådande ekonomiska omständigheter, måste uppnås för att säkerställa en långfristig lönsamhet som kan utgöra en stabil grund för framtida tillväxt och inte bara på kort sikt. Detta tar av naturliga skäl flera år. Kommissionen noterar att man i tidigare fall godkänt en omstruktureringsperiod på fem år⁽¹⁾. Därför anser kommissionen att den relativt långa omstruktureringsperioden (november 2010–2015) är acceptabel.

(94) För att göra Air Malta vinstgivande på nytt förespråkar man i omstruktureringsplanen omfattande kostnadsminskningar, särskilt genom minskad kapacitet och en mindre personalstyrka samt förbättrad kostnadshandling. De årliga förbättringarna i lönsamheten med hjälp av kostnadsinitiativen beräknas till [42–52] miljoner euro i slutet av omstruktureringsperioden, vilket innebär en minskning av företagets totala kostnader med [9–11] %

år 2010–2016 och en minskning av den totala driftskostnaden per passagerare med [8–10] % år 2010–2016.

(95) I omstruktureringsplanen betonas att den minskade kapacitet som uppnås genom att minska flottan från 12 till 10 flygplan samtidigt som man minskar antalet tillgängliga personkilometer leder till att kostnaderna kan minskas avsevärt.

(96) Omstruktureringens sociala kostnader för att företaget ska uppfylla villkoren för medarbetarna kommer att vara omfattande. Flygbolaget har redan avslutat förhandlingar med tre av sina fackföreningar, som organiserar 85 % av arbetsstyrkan. Förhandlingarna med den kvarvarande fackföreningen (ALPA) är i sitt slutskede. Kommissionen noterar att flygbolaget med god marginal har uppnått sitt mål med 500 ansökningar om förtidspensionering eller frivillig avgång. Mer än 40 % av den totala arbetsstyrkan har redan lämnat företaget.

(97) De beräknade kostnadsminskningarna genom avtalsförhandling på [7–9] miljoner euro verkar kunna uppnås, eftersom man redan har fått in [4–5] miljoner euro per år genom utförda förhandlingar och, enligt maltesiska myndigheter, även förhandlingar till 90 % har slutförts med Maltas internationella flygplats (som till största delen ägs av privata aktieägare) som utgör den största delen av kostnadsbesparingarna [...].

(98) När det gäller extra intäkter har de maltesiska myndigheterna visat att de beräknade siffrorna ([3–5] % av den totala intäkten eller [3–5] % av passagerarintäkterna 2016) är lägre än de procenttal som andra lufttrafikföretag, inklusive lågprisföretag och nätverksflygbolag, har uppnått. Dessutom har Air Malta med framgång redan börjat genomföra några av åtgärderna för att skapa extra intäkter, vilket ger resultat som överensstämmer och eventuellt även överträffar prognoserna i omstruktureringsplanen.

Analys

(99) Resultaten baseras på realistiska antaganden. Kommissionen noterar med tillfredsställelse att alla antaganden i omstruktureringsplanen reviderats samtidigt som man justerade flera viktiga antaganden efter beslutet om att inleda ett förfarande. Detta innebär i detalj följande:

a) BNP och marknadsprognoserna har reviderats så att de överensstämmer med den försämrade ekonomiska situationen i Europa. Den maltesiska luftfartsmarknadens tillväxt på 5,9 % per år har minskats till 4 % per år under 2016 enligt den reviderade prognosen för tillväxten av BNP enligt IMF och Eurostat.

⁽¹⁾ Se kommissionens beslut i fallen Austrian Airline (C 6/09), EUT L 59, 9.3.2010, s. 1, punkt 296 (sex års omstruktureringsperiod) och Royal Mail Group (SA.31479), C(2012) 1834 final, punkt 217 (fem års omstruktureringsperiod).

- b) Enligt den beräknade avkastningen visade Malta att den beräknade medeltillväxten på mindre än 2 % överensstämmer med prognosen för flera nätverksflygbolag i Europa (t.ex. Lufthansa år 1,3 % 2012, Air France KLM 1,0 % år 2012 och IAG 2,9 % år 2012) och att den är längre än de direkta lågpriskonkurrenterna easyJet (3,4 % år 2012) och Ryanair (5 % år 2012) prognoser.
- c) När det gäller inflationen har Air Malta granskat och inflationskorrigerat sina beräkningar genom att inkludera 1,2 % per år för ökade kostnader för delar i hyran av flygplan. Granskningen av inflationens påverkan på hyresavtalen gör att 60 % av flygbolagets driftskostnader (personalkostnader, bränsle samt hyresavtal) har korrigerats med hänsyn till inflationen. Man har dock varit försiktig med att göra antaganden om inflationen när det gäller intäkter med reservation för ökad köpkraft på lång sikt. Löner är den näst största kostnaden för Air Malta och man har därför inkluderat löneökningar i omstruktureringsplanen.
- d) Kostnaden för bränsle, som utgör flygbolagets största utgift, uttrycks i reala termer. Prognosen för bränslepriset har granskats för att det ska avspegla den senaste långsiktiga prognosen för oljepriset.
- (100) Malta har även bifogat en analys som förutom ovan nämnda realistiska antaganden (grundscenario) även omfattar ett bästa scenario och ett värsta scenario med justerade antaganden för viktiga poster som förväntade kostnadsminskningar genom omförhandling av avtal, minskad personalstyrka, antal passagerare, intäkt per passagerare, bränslepris och växelkurs.
- (101) Granskningen och anpassningen av flera viktiga antaganden som beskrivs i punkt 99 ledde till reviderade ekonomiska prognoser för grundscenariot, vilket i sin tur ledde till att det positiva driftsresultatet 2015 reviderades från [11–13] miljoner euro till [9–11] miljoner euro och att det positiva driftsresultatet för 2016 reviderades från [13–15] miljoner euro till [9–11] miljoner euro. Tillsammans med det bifogade förtydligandet ger de anpassade beräkningarna och den reviderade prognosen en mer realistisk och sund bild av Air Maltas framtida utveckling.
- (102) Air Malta räknar med att uppnå en avkastning på [4–6] % under 2015 och [4–6] % under 2016 samt en räntabilitet på sysselsatt kapital på [4–6] % under 2015 och [4–6] % under 2016. Dessa lönsamhetsprognoser överensstämmer med siffrorna för andra stora europeiska flygbolag under de senaste åren.
- (103) Vissa större europeiska flygbolag som British Airways, Iberia och easyJet räknar med att nå en mycket högre räntabilitet på sysselsatt kapital (12 % ⁽¹⁾) under de kommande åren. Kommissionen noterar dock att Air Malta som är ett litet flygbolag med endast tio flygplan inte har så stora möjligheter att utnyttja olika samarbeten, samtidigt som Maltas geografiska läge inte gör det möjligt att jämföra företaget med stora flygbolag eller större lågprisföretag. Med hänsyn till omständigheterna i detta fall är en räntabilitet på sysselsatt kapital på [4–6] % tillräcklig för att Air Malta ska kunna konkurrera på marknaden på egen hand.
- (104) Dessutom har Air Malta hittills gjort framsteg med omstruktureringen vilket visar att omstruktureringens åtgärder fungerar. Siffror för 2011 visar ökade intäkter på 1,6 % i jämförelse med 2010 (trots 8 % kapacitetsminskning) vilket är 2,9 % bättre än nivåerna i omstruktureringsplanens prognos ⁽²⁾. Air Maltas ekonomiska kapacitet för 2011 till och med december hade förbättrats med 13 miljoner euro förra året, vilket är cirka 1 miljon euro bättre än omstruktureringsplanens prognos. Andra viktiga parametrar för samma period visar att beläggningsgraden har ökat med [3–5] %, antalet passagerare har ökat med [1–3] % och genomsnittspriset har ökat med [0–2] % samtidigt som kostnaden per tillgänglig personkilometer är [0–2] % lägre.
- (105) Mot bakgrund av detta anser kommissionen att den reviderade omstruktureringsplanen kommer att göra det möjligt för Air Malta att återfå sin lönsamhet på lång sikt inom en rimlig tidsperiod.
- 6.2.3 Att undvika otillbörlig snedvridning av konkurrensen (kompensationsåtgärder)
- (106) Enligt punkt 38 i riktlinjerna ska sedan kompenserande åtgärder vidtas för att säkerställa att de negativa effekterna på handelsvillkoren minimeras så mycket som möjligt. Dessa åtgärder kan omfatta avyttring av tillgångar, kapacitetsminskningar eller neddragen marknadsnärvaro, och sänkning av inträdeshindren på de berörda marknaderna (punkt 39 i riktlinjerna).
- (107) Med hänsyn till detta kommer inte sådan nedläggning av förlustbringande verksamheter som krävs för att skapa lönsamhet att betraktas som en minskning av kapaciteten eller marknadsnärvaron i samband med bedömningen av kompensationsåtgärder.

⁽¹⁾ Se synpunkterna från IAG av den 2 mars 2012.

⁽²⁾ De förväntade intäkterna enligt omstruktureringsplanen uppgick i december 2011 till 169939 miljoner euro medan de faktiska siffrorna visade intäkter på 174896 miljoner euro (vilket är en ökning med 2,9 %).

(108) Air Malta föreslår följande kompensationsåtgärder:

- Minskad möjlig kapacitet för passagerartransport.
- Nedläggning av lönsamma och potentiellt lönsamma flyglinjer.
- Avträdande från ankomst- och avgångstider vid samordnade europeiska flygplatser.
- Färre godsflygningar.
- Försäljning av dotterbolag.

Minskad möjlig kapacitet för passagerartransport

(109) Den första kompensationsåtgärden som Air Malta föreslår är minskning av kapaciteten för passagerartransport. Den totala kapacitetsminskningen uppgår till 19,7 % (sommaren 2009 till sommaren 2012) eller 20,9 % (2010–2013). Den totala kapacitetsminskningen kan inte godkännas enligt punkt 40 i riktlinjerna eftersom detta även omfattar minskning och avslutande av olönsamma flyglinjer.

Nedläggning av lönsamma och potentiellt lönsamma flyglinjer

(110) Baserat på informationen från det formella granskningsförfarandet kan kommissionen identifiera 14 lönsamma flyglinjer⁽¹⁾ som kan dras in eller användas med minskad kapacitet samt ett flertal charterflyglinjer som kan godkännas som kompensationsåtgärder.

(111) Flyglinjernas lönsamhet fastställs mot bakgrund av den så kallade bruttomarginalen som beräknas enligt följande: Intäkter minus rörliga driftskostnader minus fasta driftskostnader. Flyglinjerna är lönsamma om de har en bruttomarginal på 0 eller mer. I den så kallade nettomarginalen tar man även hänsyn till omkostnaderna. Ur kommissionens synvinkel är bruttomarginalen rätt siffra att ta hänsyn till eftersom den omfattar alla kostnader för den berörda flyglinjen. Att tillämpa nettomarginalen skulle ge en begränsad bild, eftersom de totala omkostnaderna inte direkt hör samman med flottans storlek och kapacitet och inte kan minskas till under en viss nivå eftersom vissa funktioner krävs för att flygbolaget oavsett storlek ska kunna driva sin verksamhet.

(112) Kommissionen tar inte hänsyn till så kallade marginella förbindelser, dvs. linjer som inte är lönsamma idag och som har en bruttomarginal på 0–10 % men som har potential att bli lönsamma i framtiden med rätt hantering, investeringar och marknadsföring eftersom punkt 40 i riktlinjerna hänvisar till förlustbringande verksamheter vid tiden för omstruktureringsplanen.

(113) De maltesiska myndigheterna har bekräftat att alla charterflygningar är lönsamma. Den totala lönsamheten för charterflygningarna 2010 var [5–8] % (bruttomarginal).

(114) Kommissionen tar i beaktande de siffror som visar förändringar 2010–2013 och inte under sommaren 2009 och sommaren 2012 eftersom slutet av räkenskapsår 2010 (dvs. mars 2010) utgör en lämpligare startpunkt än sommaren 2009, dvs. sex månader tidigare, med hänsyn till att omstruktureringsperioden påbörjades hösten 2010. Kommissionen noterar att de maltesiska myndigheterna bekräftat att linjenätverket skulle vara oförändrat från 2013 och framåt så att den ändrade kapaciteten ska gälla för hela omstruktureringsperioden.

(115) Baserat på den totala kapaciteten under 2010 med 4 145 522 erbjudna personkilometer uppgår kapacitetsminskningen för lönsamma reguljärflyg och charterflyg till [...] erbjudna personkilometer som kompletteras med en beräknad kapacitetsökning på [...] erbjudna personkilometer. Därför ska den totala kapacitetsminskningen av passagerartransporten godkännas som kompensationsåtgärd (kapacitetsminskning i relation till lönsamma linjer minus kapacitetsökning) mellan 2010 och slutet av omstruktureringsperioden; den ska utgöra 5 % av kapaciteten för 2010.

Avträdande från ankomst- och avgångstider vid samordnade europeiska flygplatser

(116) Som ett resultat av Air Maltas förändrade nätverk, minskningen av frekvens och indragning av vissa linjer, [...] kommer ankomst- och avgångstiderna⁽²⁾ att minska på de europeiska samordnade flygplatserna på nivå 3⁽³⁾. Kommissionen noterar att man genom att minska dessa ankomst- och avgångstider gör det möjligt för konkurrerande flygbolag att öka sin kapacitet på de samordnade flygplatserna (oavsett vilka linjer som har dragits in) och detta utgör därför en minskning av inträdeshinder på marknaden. Därför kan åtgärden godkännas som kompensationsåtgärd.

⁽²⁾ [...].

⁽³⁾ Se artikel 2 g i förordning (EEG) nr 95/93 samt definitionen av nivå 3-flygplatser under punkt 5 i IATA:s riktlinjer för ankomst- och avgångstider (Worldwide Slot Guidelines) (www.iata.org/wsg).

⁽¹⁾ [...].

Färre godsflygningar

- (117) I det formella granskningsförfarandet har Malta föreslagit ytterligare kompensationsåtgärder som omfattar en kapacitetsminskning på 20 % inom godstransport. Enligt Malta har alla linjer med godstransporter varit lönsamma. Air Malta innehar en viktig marknadsställning inom godstransport och frakt (med en marknadsandel på 28 % för flygningar från och till Malta). Därför kommer kommissionen att betrakta den här minskningen som en kompensationsåtgärd.

Försäljning av dotterbolag

- (118) Förutom kapacitetsminskningen förelår Air Malta att försäljningen av inkomstbringande tillgångar ska ses som kompensationsåtgärder. Detta omfattar dotterbolagen Shield Insurance Company Ltd (nedan kallat *Shield Insurance*) och Osprey Insurance Brokers Company Ltd (nedan kallat *Osprey Insurance Brokers*). Shield Insurance är ett captiveförsäkringsbolag med säte i Guernsey som främst bildats för Air Maltas luftfartsförsäkringar. Företaget har emellertid tillgång till den internationella försäkringsmarknaden och är godkänt för försäkringsverksamhet av olika typer, både för Air Malta Group samt för tredje part. Osprey Insurance Brokers är en försäkringsmäklare som specialiserar sig på medelstora och stora konton som omfattar alla typer av försäkringar, även luftfart.

- (119) Enligt punkt 40 i riktlinjerna ska kompensationsåtgärderna särskilt vidtas på marknader där företaget kommer att ha en betydande position på marknaden efter omstruktureringen.

- (120) Marknaden där Air Malta har och kommer att ha en betydande position på marknaden är den maltesiska lufttransportsmarknaden (både passagerare och gods). Företaget har däremot inte någon betydande position inom försäkringssektorn. Försäkringsverksamheten är en kringverksamhet som inte har någon tydlig relation till luftfartsbranschen. Efter försäljningen av Shield Insurance och Osprey Insurance Brokers kommer Air Malta Group inte längre att vara aktivt på försäkringsmarknaden. Därför kan försäljningen av Shield Insurance och Osprey Insurance Brokers inte betraktas som en kompensationsåtgärd.

De föreslagna kompensationsåtgärdernas lämplighet

- (121) Vid bedömningen av kompensationsåtgärdernas lämplighet kommer kommissionen att ta hänsyn till marknadsstrukturen och konkurrensvillkoren för att se till att sådana åtgärder inte leder till en försämring av marknadsstrukturen (punkt 39 i riktlinjerna).

- (122) Kompensationsåtgärderna ska stå i proportion till de snedvridande effekterna av stödet och i synnerhet till företagets storlek och dess relativa inflytande på den eller de marknader där det verkar. Minskningstakten måste avgöras från fall till fall (punkt 40 i riktlinjerna).

- (123) Air Malta är en liten aktör på den europeiska luftfartsmarknaden och innehar endast 0,25 % av den totala luftfartskapaciteten i Europa (sett till antal passagerare). Även om Air Malta fortfarande har en ledande ställning på den maltesiska luftfartsmarknaden är flygbolagen som skulle kunna utnyttja Air Maltas utträde från marknaden redan större än sådana lågprisföretag som Ryanair och easyJet, som idag står för en betydande marknadsandel av den europeiska luftfartsmarknaden.

- (124) Kommissionen noterar att om Air Malta skulle minska sin flotta ytterligare skulle detta ge negativa effekter för flygbolagets lönsamhet eftersom bolaget är så litet samtidigt som det inte skulle ge konkurrenterna några betydande marknadsfördelar. Air Maltas flotta kan vara för liten för att skapa samarbete och för att ha en flotta med olika typer av flygplan för att tilltala en större marknad och ha möjlighet att nå potentiella marknader. För Air Maltas del är det mycket svårt att utöka produkterna ombord och platssammansättningarna på flygplanen för att maximera vinsten. Dessutom innebär Air Maltas ringa storlek en nackdel när det gäller finansiering av flygplan, hantering av avtal och andra områden där stordriftsfördelarna skapar ekonomiska och konkurrenskraftiga förmåner. Att minska kapaciteten ytterligare kan ge en kumulativ negativ effekt på flygbolagets förmåga att konkurrera med större flygbolag.

- (125) Malta är dessutom ett stödberättigat område enligt artikel 107.3 a i EUF-fördraget. Enligt punkt 56 i riktlinjerna kan villkoren för att bevilja stöd i stödområden vara mindre strikta vad beträffar genomförandet av kompensationsåtgärder.

- (126) Dessutom måste kommissionen ta de särskilda omständigheterna för det här fallet i beaktande när man bedömer de föreslagna kompensationsåtgärdernas lämplighet. Maltas geografiska läge som ö orsakar problem när det gäller tillgänglighet för resten av Europeiska unionen. Kommissionen noterar att de maltesiska öarna är geografiskt isolerade och vilket begränsar de gränsöverskridande förbindelserna till det europeiska fastlandet och andra delar av världen till transport till havs och i luften. Lämpliga luftfartsförbindelser är viktiga för Maltas

ekonomi eftersom man har en stor ekonomisk öppenhet ⁽¹⁾ (vilket möjliggör tillförlitliga transportförbindelser för företagsresenärer) och för turismen ⁽²⁾. Förbindelserna är även viktiga för Maltas ekonomiska och sociala samverkan, både inom landet och med resten av EU, genom att man kan transportera post och gods som även omfattar färskvaror mellan öarna och det europeiska fastlandet samt sköta transport av passagerare i medicinskt syfte på bår och i kuvöser (i de fall där särskild medicinsk vård krävs som inte finns att få i Malta).

- (127) Även i sitt beslut av den 7 mars 2007 om *Cyprus Airways* ⁽³⁾ ansåg kommissionen vid bedömningen av kompensationsåtgärdernas lämplighet att i Cypern uppvisar

”territoriella och alltså varaktiga drag som påverkar dess socioekonomiska utveckling. Cyperns sydliga läge i utkanten medför direkta problem med tillgängligheten till resten av EU och landet är därför i mycket stor utsträckning beroende av luft- och sjötransporter, i synnerhet lufttransporter. Detta är viktigt eftersom lufttransporter i Cyperns fall är det enda realistiska alternativet för transport av affärsresenärer”.

- (128) Kommissionen noterar att Malta är i en situation som liknar Cyperns när det gäller läge, tillgänglighet och beroende av lufttransport.

- (129) Kommissionen noterar även att eftersom Air Malta är en liten aktör på den europeiska luftfartsmarknaden och stödet inte kommer att göra det möjligt för Air Malta att öka i storlek på ett märkbart sätt så kommer åtgärden att ha en begränsad effekt för att snedvrیدا marknaden.

⁽¹⁾ Den maltesiska ekonomin har en hög öppenhetsgrad, där export och import utgjorde cirka 77 % respektive 73 % av BNP 2009. Exporten genomfördes till 58 % med luftfartstransport. När det gäller import sker den till största delen med sjötransport, men luftfarten utgör ändå en betydande del av transporten med 30 %.

⁽²⁾ Malta är till stor del beroende av turismen, vilket i sin tur är beroende av lufttransport. Turistsektorn har länge varit en viktig del av den maltesiska ekonomin och en ledande tjänste Turismen utgör nära 25 % av Maltas BNP. Under 2009 besöktes Malta av cirka 1,2 miljoner turister som spenderade 638 miljoner euro. Enligt den europeiska statistiken för 2010 var andelen internationell turism av BNP högst i Malta (11,4 %). Malta är även till stor del beroende av hotell-, restaurang- och cateringverksamhet. Enligt EU:s arbetskraftundersökning arbetar 8,6 % av den sysselsatta befolkningen inom hotell-, restaurang- och cateringsektorn som hör samman med turismen, vilket är den högsta andelen i hela EU där medeltalet är 4,3 %. Turismens betydelse för Malta är tydlig när man tittar på turistintensiteten som var 19,4 % (antal gästnätter per invånare) som kan jämföras med medeltalet inom EU på 4,6 %. Cirka 98 % av turisterna använde sig av lufttransport istället för sjötransport.

⁽³⁾ Kommissionens beslut C(2007) 300 av den 7 mars 2007 (EUT L 49, 22.02.2008, s. 25), punkt 132.

- (130) Kommissionen anser att kapacitetsminskningen på 5 % (för vinstgivande verksamhet) inom passagerartransporten (som är kopplad till minskningen av flottan med två flygplan) vid en första anblick kan verka liten. Men med tanke på Air Maltas storlek i jämförelse med den totala luftfartskapaciteten i Europa (sett till antal passagerare) och mot bakgrund av storleken på Air Maltas flotta anser kommissionen att kapacitetsminskningen är betydelsefull. Kommissionen noterar även att den totala kapacitetsminskningen kommer att leda till en minskad marknadsandel för Air Malta på den maltesiska lufttransportsmarknaden från 51 % 2010 till mindre än 40 % under 2016 ⁽⁴⁾.

- (131) Mot bakgrund av det ovanstående och med beaktande av att Air Malta kommer att avstå ett betydande antal ankomst- och avgångstider på samordnade flygplatser – vilket direkt skapar nya affärsmöjligheter för konkurrenterna – att kapaciteten minskar med 20 % inom gods-transport (vilket starkt påverkar Air Maltas marknadsställning på den lokala gods- och transportmarknaden), att Malta har en särskild situation beträffande läge och tillgänglighet och att landet är beroende av lufttransporter, anser kommissionen att de föreslagna kompensationsåtgärderna kommer att minska stödets snedvridande effekter, och står i proportion till effekterna, Air Maltas storlek och betydelse för landet.

6.2.4 Begränsning av stödet till minsta möjliga belopp (egen finansiering)

- (132) Enligt punkt 43 i riktlinjerna ska stödbeloppet sedan begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering med hänsyn till bidragstagarens finansiella resurser. Detta kan omfatta försäljning av tillgångar som inte är nödvändiga för företagets överlevnad eller extern finansiering på marknadsmässiga villkor.

- (133) När det gäller stora företag betraktar kommissionen ett eget bidrag på minst 50 % av omstrukturingskostnaderna som lämpligt. I undantagsfall och vid särskilt svåra omständigheter kan kommissionen emellertid godkänna ett mindre bidrag (punkt 44 i riktlinjerna).

- (134) Bidragen ska vara reella, dvs. faktiska, exklusive alla väntade vinster såsom kassaflöden (punkt 43 i riktlinjerna). Det egna bidraget får inte omfatta andra statliga stöd.

⁽⁴⁾ Kommissionen noterar att man i tidigare omstrukturingsbeslut inte gjorde skillnad mellan vinstgivande och icke vinstgivande verksamheter vid bedömningen av kapacitetsminskning som en lämplig kompensationsåtgärd.

- (135) Enligt det som sagts ovan i punkt 2.4 består Air Maltas eget bidrag av försäljning av mark, försäljning av dotterbolag, motorer samt ett banklån.

Försäljning av mark

- (136) Den största delen av företagets eget bidrag (66,2 miljoner euro) kommer från försäljning av marken i anslutning till Maltas internationella flygplats till den maltesiska staten. Det preliminära försäljningsavtalet undertecknades den 7 december 2011.

- (137) Försäljningen kommer inte att genomföras genom ett öppet och icke-diskriminerande anbudsförfarande. I linje med regeringens allmänna principer och nationella riktlinjer ska dock alla egendomsförvärv som genomförs av den maltesiska regeringen genomföras med ett öppet marknadsvärde som avspeglar det belopp som en oberoende privat investerare skulle erlagga.

- (138) Air Malta har förklarat att man vid omstruktureringen insåg att viss egendom blev överflödigt som exempelvis huvudkontoret, som är för stort när personalstyrkan minskas. Med en förflyttning till nya lokaler hoppas företaget att man kan främja den kulturella omvandlingen av företaget till ett modernt och dynamiskt flygbolag.

- (139) Maltas regering har uttryckt sitt intresse för förvärvet av Air Maltas mark i anslutning till Maltas internationella flygplats eftersom land är en knapp resurs. Malta har också förklarat sin långsiktiga strategi för utvecklingen av luftfarten i Malta, vilket omfattar en navflygplats för godstransport som ska vara en del av en större luftfartspark som även ska omfatta reparationer av flygplan och andra tillhörande verksamheter.

- (140) Kommissionen noterar att Malta genom försäljningen av mark stärker sin strategi att utveckla luftfartsindustrin i Malta och skapa fler arbetstillfällen i branschen. Därför anser kommissionen att det huvudsakliga syftet med försäljningen av mark inte är att tillföra nytt kapital i Air Malta utan att försäljningen främjar hållbara principer och mål.

- (141) Värdet på marken baseras på en oberoende värderingsrapport från den 25 november 2011 av [...] som är en oberoende värderingsman som utsetts av regeringen för detta syfte. [...] är ett ansett fastighetsföretag med lång erfarenhet och god lokalkännedom. Kommissionen har analyserat värderingen och anser att den är korrekt. Värderingen ger inte upphov till oro eftersom inga påtagliga fel har identifierats och man har tillämpat välkända värderingsmetoder – värderingsstandarderna har fastställts av

det internationella rådet för värderingsstandarder, och värderingen baseras på trovärdiga antaganden. Kommissionen anser därför att resultaten från rapporten är en lämplig uppskattning av det verkliga priset för marken.

- (142) Mot bakgrund av ovanstående synpunkter godkänner kommissionen att försäljningen av mark betraktas som eget bidrag.

Försäljning av dotterbolag

- (143) Försäljningen av dotterbolagen [...] kommer, enligt Malta, att ge minst [10–12] miljoner euro.

- (144) Dotterbolagens värde baseras på faktiska värden som fastställts av [...] i dokumentet "Review of potential disposal of assets" (granskning av potentiella avyttringar av tillgångar) från den 24 juni 2011.

- (145) Malta bekräftade att all försäljning och alla transaktioner kommer att genomföras på ett öppet och icke-diskriminerande sätt som främjar konkurrensen. Säljprocessen ska övervakas av en oberoende rådgivare. Förfarandet för den öppna anbudsprocessen inleds med offentliggörande av en anbudsfordran och presentation av en elektronisk webbplats. Efter val av anbudsgivare till förteckningen öppnas webbplatsen igen för anbudsgivarna för att en företagsbesiktning ska kunna genomföras. De utvalda anbudsgivarna erbjuds att lämna ett slutgiltigt anbud. Sedan väljs en anbudsgivare som ska godkännas av Air Maltas styrelse för att värdemaximera egendomen. För att upprätthålla ett öppet och icke-diskriminerande förfarande informeras även de anbudsgivare som inte valts ut om de huvudsakliga stegen i processen. Två försäljningsförfaranden har redan inletts enligt ovannämnda process: försäljningen av Selmun Palace och Holiday Malta.

- (146) Kommissionen noterar att de första anbuden för ett av dotterbolagen, Holiday Malta, var betydligt [...] än det faktiska värdet. En ny värdering av Selmun Palace som gjordes i december 2011 – [...] – ger stöd för ett värde mellan [...] miljoner euro och [...] miljoner euro.

- (147) Även om Air Malta har arbetat försiktigt – omstrukturingsplanens antaganden omfattar en riskjustering på 15 % (från försäljningen på [10–12] miljoner euro istället för [12–14] miljoner euro) – så anser kommissionen att informationen om värderingen av dotterbolagen inte är tillräcklig. Värderingsrapporterna håller en relativt låg standard vilket gör att kommissionen inte med bestämdhet kan fastställa dotterbolagens faktiska värde.

(148) Därför kan kommissionen inte bestämma exakt belopp för försäljningen av dotterbolagen. Kommissionen noterar dock mot bakgrund av den tillgängliga informationen att dotterbolagen har ett visst värde. Intäkterna från försäljningen av dotterbolagen kommer därför att öka det egna bidraget.

Försäljning av motorer

(149) Intäkterna från försäljningen av de två reservmotorerna till [...], som är ett privat internationellt finansierings- och leasingbolag för reservmotorer, ska inkluderas i företagets egna bidrag till omstruktureringskostnaderna. Försäljningen av reservmotorn med serienummer ESN [...] ägde rum den 28 oktober 2010 och gav [10–12] miljoner dollar. Försäljningen av reservmotorn med serienummer ESN [...] ägde rum den 17 december 2010 och gav [9–11] miljoner dollar. De totala intäkterna för försäljningen av motorerna uppgick till [19–23] miljoner dollar (cirka [15–17] miljoner euro). Det ska emellertid noteras att motor nr [...] ägdes i sin helhet av Air Malta medan motor nr [...] hyrdes av Air Malta. Flygbolaget hade möjlighet att köpa motor nr [...] till priset [5–7] miljoner euro vilket man också gjorde, och sedan sålde motorn till [...] som hyrde ut den på nytt till Air Malta.

(150) Air Malta har tillämpat nettointäkterna från försäljningen av motorerna som eget bidrag och betraktar därför dessa [5–7] miljoner euro som en kostnad. Nettointäkterna beräknas som intäkterna från försäljningen av motorerna till [...] ([10–12] miljoner dollar + [9–11] miljoner dollar = [19–23] miljoner dollar eller [15–17] miljoner euro) mindre än kostnaden för köpet av motor nr [...] ([5–7] miljoner euro) vilket ger [10–12] miljoner euro till eget bidrag.

(151) Kommissionen noterar att försäljningen av motorer ägde rum inom eller några dagar före omstruktureringsperioden. Därför kan den totala intäkten från försäljningarna betraktas som eget bidrag. Dessutom godkänner kommissionen den föreslagna beräkningen av de faktiska beloppen från försäljningen och godkänner därför det egna bidraget på [9–12] miljoner euro.

Banklån

(152) Ett lån på [20–25] miljoner euro ska beviljas av [...] från och med mitten av 2014.

(153) Malta har lämnat in avsiktsförklaringar från två banker, som är daterade den 24 och den 29 november 2011. Dock har inte något bindande avtal tecknats på grund av bankernas marknadspolicy att inte binda upp sig mer än två år före transaktionen, enligt Malta. Banklånet kan på

grund av avsaknaden av bindande avtal inte betraktas som ett faktiskt lån och som eget bidrag enligt kraven i punkt 43 i riktlinjerna.

(154) Kommissionen observerar emellertid att Air Malta redan tecknat ett avtal om ett kortfristigt lån i december 2011 på [25–30] miljoner euro under tre år som säkrats utan hjälp från de maltesiska myndigheterna. Syftet med lånet är att ge en kortfristig finansiering av omstruktureringen av Air Malta till 2014, då intäkterna från försäljningen av mark kommer att förverkligas.

(155) Lånet kommer att tillhandahållas av [...]. Båda bankerna betraktas som privata banker.[...]

(156) Air Malta ska betala ränta som för närvarande är [4–6] % per år (dvs. [150–350] basenheter över [...]; basränta som är referensränta och för närvarande är 2,5 %) samt avgifter som uppgår till [1–1,5] % per år. Lånet har säkerhet genom en inteckning på [25–30] miljoner euro.

(157) Kommissionen noterar att låneavtalet från december 2011 visar att Air Malta redan hade möjlighet att erhålla extern finansiering enligt marknadsmässiga villkor utan hjälp från de maltesiska myndigheterna. Sådan finansiering visar att marknaden tror att företaget kan återskapa sin lönsamhet. Kommissionen betraktar därför lånet på [25–30] miljoner euro som en del av det egna bidraget.

Det föreslagna egna bidragets lämplighet

(158) Mot bakgrund av det ovanstående betraktar kommissionen det egna bidraget i form av försäljning av mark (66,2 miljoner euro), försäljning av motorer ([9–12] miljoner euro) och banklånet som tecknades i december 2011 (30 miljoner euro) som lämpligt. Det totala beloppet för det egna bidraget uppgår därför till 107 miljoner euro, vilket utgör 45 % av den totala omstruktureringskostnaden. Kommissionen noterar även att om de förväntade intäkterna från försäljningen av dotterbolagen förverkligas skulle det egna bidraget öka med [10–12] miljoner euro och den totala andelen eget bidrag skulle då utgöra 49,5 % av den totala omstruktureringskostnaden.

(159) Malta är ett stödberättigat område enligt artikel 107.3 a i EUF-fördraget. Villkoren för att bevilja stöd i stödområden kan emellertid vara mindre strikta vad beträffar genomförandet av kompensationsåtgärder och storleken på bidragstagarens insats (punkt 56 i riktlinjerna). Dessutom

måste man ta i beaktande att Maltas geografiska läge är ett problem när det gäller åtkomlighet till övriga EU, vilket gör att landet till stor del är beroende av lufttransport (se punkt (126) ovan).

- (160) På grund av de särskilda omständigheterna kan ett eget bidrag som ligger något under 50 % godkännas. Omstruktureringsplanen, särskilt den inlämnade ekonomiska planen, visar att stödbeloppet inte ger Air Malta något överskottsbelopp som skulle kunna användas för aggressiva eller snedvridande åtgärder utanför omstruktureringsprocessen och stödet används inte heller för att finansiera några nyinvesteringar som inte är nödvändiga för att återskapa företagets lönsamhet enligt punkt 45 i riktlinjerna; därför anser kommissionen att ett eget bidrag på minst 45 % är lämpligt i det här fallet.

6.2.5 Engångsvillkoret

- (161) Slutligen måste stödet överensstämma med engångsvillkoret. I punkt 72 i riktlinjerna nämns att ett företag som har fått omstruktureringsstöd och hjälp under de senaste tio åren inte kan få omstruktureringsstöd och hjälp på nytt.
- (162) I april 2004, innan Malta anslöt sig till EU, genomförde man en kapitalökning på 57 miljoner euro. Transaktionen genomfördes in natura och omfattade överlåtelse av fastigheter (mark och byggnader) som ersättning för ytterligare aktieandelar i Air Malta. Åtgärden betraktades inte som omstruktureringsstöd eller hjälp av de maltesiska myndigheterna eftersom kapitalökningen ansågs förenlig med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi.
- (163) Kommissionen informerades om den här åtgärden under samarbetet före anslutningen till unionen. Eftersom åtgärderna beviljades före Maltas anslutning till EU behövde Malta inte kommissionens godkännande innan kapitalökningen 2004. Enligt kommissionens praxis⁽¹⁾ kommer kommissionen att ta hänsyn till det omstruktureringsstöd som beviljats före anslutningen vid tillämpningen av engångsvillkoret i efterföljande fall gällande omstruktureringsstöd.

⁽¹⁾ Kommissionens beslut 2007/509/EG av den 20 december 2006 om statligt stöd nr C 3/2005 (ex N 592/2004 (ex PL 51/2004)) som Polen planerar att genomföra till förmån för Fabryki Samochodów Osobowych S.A. (f.d. DAEWOO – FSO Motor S.A.) (EUT L 187, 19.7.2007, s. 30), kommissionens beslut 2010/174/EG av den 10 mars 2009 om statligt stöd nr C 43/07 (ex N 64/07) och C 44/05 (ex NN 79/05, ex N 439/04) som Polen beviljat till förmån för Huta Stalowa Wola SA (EUT L 81, 26.3.2010, s. 1).

- (164) För att kunna fastställa om Air Malta har främjats av ekonomiska fördelar genom tillskottet 2004 och om denna åtgärd därför inbegriper statligt stöd, måste kommissionen bedöma om företaget fick "en ekonomisk fördel som det inte skulle ha erhållit under normala marknadsmässiga villkor⁽²⁾". För att utreda frågan tillämpar kommissionen principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. Enligt testet är det inte frågan om statligt stöd om, under liknande omständigheter, "en privat investerare som är verksam under normala marknadsekonomiska villkor, som till sin storlek kan jämföras med de organ som förvaltar den offentliga sektorn, skulle ha genomfört lika stora kapitaltillskott". Kommissionen ska därför bedöma om en privat investerare skulle ha deltagit i transaktionen på samma villkor⁽³⁾. Den privata investeraren antas vara en försiktig investerare⁽⁴⁾ som söker maximera sin vinst utan att ta allför stora risker i förhållande till den förväntade avkastningen⁽⁵⁾.

- (165) Dessutom "skall jämförelsen mellan offentliga och privata investerares handlande göras med beaktande av det förhållningssätt som en privat investerare skulle ha intagit vid den aktuella transaktionen med hänsyn till tillgänglig information och den förutsebara utvecklingen vid denna tidpunkt⁽⁶⁾".

- (166) Kommissionens analys och bedömning ska omfatta alla faktorer som är relevanta för den gällande transaktionen och dess sammanhang. Detta omfattar även bidragstagarens ekonomiska situation på den relevanta marknaden, medan senare utveckling eller resultat inte har någon betydelse om de inte förutsågs redan vid investeringen⁽⁷⁾.

- (167) Den ifrågasatt transaktionen omfattade regeringens överlåtelse av fastigheter (mark och byggnader) till Air Malta som ersättning för ytterligare aktieandelar i Air Malta. Egendomen har under lång tid använts av Air Malta. Fastigheterna har formellt hyrts sedan 1979 av Air Malta enligt ett hyresavtal på obestämd tid. Air Malta har genom åren förbättrat egendomens värde med egna medel och mot bakgrund av att egendomen skulle överlåtas.

⁽²⁾ Målen T-228/99 och T-233/99, punkt 251.

⁽³⁾ Dom i målen T-228/99 och T-233/99 Westdeutsche Landesbank GZ mot kommissionen REG 2003 s. II-435 punkt 245 och följande punkter.

⁽⁴⁾ Mål C-482/99 Frankrike mot kommissionen REG 2002, s. I-4397, punkt 71.

⁽⁵⁾ Målen T-228/99 och T-233/99, punkt 255.

⁽⁶⁾ Målen T-228/99 och T-233/99, punkt 246. Se även mål T-16/96, Cityflyer Express mot kommissionen, REG 1998, s. II-757, punkt 76.

⁽⁷⁾ Mål C-124/10P, Kommissionen mot EDF, dom av den 5 juni 2012, punkt 85.

- (168) Kommissionen noterar att den här transaktionen diskuteras och förberetts under ett antal år. Planen för marköverlåtelse upprättades redan under 1990-talet. Ett intyg från styrelsen från 2000 hänvisar till den här transaktionen. Anledningen till förseningen är den privatisering av Maltas internationella flygplats som slutfördes 2002.
- (169) Transaktionen gjordes mot bakgrund av en företagsstrategi och affärsplan för 2004–2007 (november 2003) och en ekonomisk prognos för tre år. Med hänsyn till de positiva utsikterna för marknadsmiljön, såsom förväntad marknadstillväxt för den maltesiska lufttransportmarknaden, förbättrad platskapacitet och inkomstmarginaler inom den europeiska luftfartssektorn samt de goda resultaten förväntade man sig enligt affärsplanen en betydande ökning av antalet passagerare och avkastning under de kommande åren, vilket skulle leda till lönsamhet 2007.
- (170) De relevanta prognoserna avspeglade den allmänna hållningen i luftfartsbranschen som vid den här tiden förutspådde en stark tillväxt inom lufttransportsektorn. Dessutom baserades de positiva resultaten på ytterligare tillväxtmöjligheter tack vare Maltas anslutning till EU. Förutom förbättringarna i kapitalstrukturen föreslog man även i affärsplanen flera rimliga initiativ som införandet av en standardiserad, modern och bränsleeffektiv flotta med plan av typen Airbus A319/A320 samt rationalisering av underhåll. Kommissionen noterar att lågprisföretag under 2004 inte sågs som något hot mot Air Malta inom företagets huvudsakliga marknad, eftersom längden på flygningarna till och från Malta betraktades som för långa för att lågprisföretagens affärsmodell skulle fungera. Även om förväntningarna i efterhand visade sig vara för optimistiska och utmaningarna på marknaden var underskattade anser kommissionen att man med den information som fanns tillgänglig 2004 och den allmänna hållningen i luftfartsbranschen kan slå fast att prognoserna i affärsplanen och den treåriga ekonomiska prognosen var trovärdiga vid tidpunkten.
- (171) Eftersom den maltesiska regeringen som majoritetsaktieägare i Air Malta endast bidrog med minsta möjliga aktiekapital när företaget grundades 1974 var Air Malta före april 2004 underkapitaliserat jämfört med andra flygbolag och behövde därför en kapitalstruktur som motsvarade företagets verksamhet. Syftet med kapitalökningen som gjordes in natura genom marköverlåtelsen var att säkerställa att företaget hade en balanserad ekonomisk struktur så att de kunde arbeta mot en tillväxtstrategi och möjliggöra framtida intäktsökningar genom hantering av större rörelsekapital.
- (172) Transaktionen baserades på ett marknadsvärde på inrådan av PriceWaterhouseCoopers som konstaterade att "värdet av företagets tillgångar motsvarar minst det nominella värdet av de aktieandelar och överkursfonder som emitterats av företaget till förmån för Maltas regering".
- (173) Dessutom noterar kommissionen att Air Malta inte var ett företag i svårigheter i april 2004. Även om Air Malta drabbades av förluster på grund av dotterbolaget Azzura Air efter terrorattacken den 11 september, så hade flygbolaget en betydande kassareserv vid den här tidpunkten. Mot bakgrund av siffrorna från den 31 juli 2003 var Air Maltas totala kapital 45,7 miljoner euro (aktiekapital på 11,7 miljoner euro samt en positiv balans mellan vinst och förlust). Enligt förvaltningskontot för sju månader med avslut den 29 februari 2004 uppgick förlusten till 15,5 miljoner euro och den totala förlusten för räkenskapsåret beräknades till 19,2 miljoner euro. När årsbokslutet summerades i juli 2004 och vid beräkningen i början av 2005 hade ytterligare förluster tillkommit. Förlusterna var emellertid inte kända och hade inte kunnat förutses i april 2004.
- (174) Dessutom kunde Air Malta öka utlandsskulderna från tre privata banker utan stöd från regeringen.
- (175) Slutligen deltog privata minoritetsaktieägare i kapitalökningen i relation till sitt aktieinnehav (mindre än 5 % av det totala kapitalet).
- (176) Mot bakgrund av detta har kommissionen inte några tvingande bevis som visar att transaktionen i april 2004 inte var förenlig med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi, eftersom det verkar vara rimligt att anta att en privat investerare skulle ha agerat på samma sätt som den maltesiska regeringen gjorde under liknande omständigheter. Transaktionen 2004 utgjorde därför inte statligt stöd till Air Malta.
- (177) De maltesiska myndigheterna har vidare bekräftat att Air Malta inte har fått någon hjälp eller något omstruktureringstöd under de senaste tio åren. Kommissionen anser därför att engångsvillkoret är uppfyllt.

6.3 Slutsatser

- (178) Mot bakgrund av det ovanstående anser kommissionen att stödet på 130 miljoner euro och omstruktureringsplanen är förenliga med villkoren i riktlinjerna. Kommissionen anser därför att stödet är förenligt med den inre marknaden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det omstruktureringsstöd på 130 miljoner euro som Malta har beviljat Air Malta och som omfattar ett utbyte av skulder mot aktier av det godkända undsättningslånet på 52 miljoner euro utgör sådant statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Det statliga stödet är förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till republiken Malta.

Utfärdat i Bryssel den 27 juni 2012.

På kommissionens vägnar

Joaquín ALMUNIA

Vice ordförande
