

**DECYZJA KOMISJI****z dnia 27 czerwca 2012 r.****w sprawie pomocy państwa nr SA.33015 (2012/C), którą Malta planuje wdrożyć na rzecz Air Malta plc.***(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 4198)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2012/661/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

uwzględniając decyzję, na mocy której Komisja postanowiła wszcząć postępowanie określone w art. 108 ust. 2 TFUE w odniesieniu do pomocy SA.33015 <sup>(1)</sup>,

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

**1. PROCEDURA**

- (1) Pismem z dnia 16 maja 2011 r. Malta zgłosiła Komisji pomoc na restrukturyzację na rzecz spółki Air Malta plc, będącej następstwem pożyczki udzielonej w ramach pomocy na ratowanie w wysokości 52 mln EUR, którą Komisja zatwierdziła decyzją z dnia 15 listopada 2010 r. (N 504/2010, zwaną dalej „decyzją w sprawie pomocy na ratowanie”). Komisja zwróciła się o udzielenie dodatkowych informacji w pismach z dnia 5 lipca i 1 września 2011 r., na które władze maltańskie udzieliły odpowiedzi pismami z dnia 2 sierpnia i 22 września 2011 r.
- (2) Pismem z dnia 25 stycznia 2012 r. Komisja poinformowała Maltę o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 TFUE w odniesieniu do przedmiotowej pomocy (zwanej dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”). W piśmie z dnia 5 marca 2012 r. Malta przedstawiła uwagi do tej decyzji. Komisja sformułowała kolejne pytania w piśmie z dnia 19 marca 2012 r., na które Malta udzieliła odpowiedzi w dniu 19 kwietnia 2012 r.

- (3) Dnia 21 lutego 2012 r. opublikowano decyzję o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag.

- (4) Komisja otrzymała uwagi od sześciu zainteresowanych stron. Uwagi te zostały przekazane Malcie, której umożliwiono ustosunkowanie się do nich; Malta przekazała uwagi pismem z dnia 27 kwietnia 2012 r.

**2. OPIS ŚRODKA I PLANU RESTRUKTURYZACJI****2.1 Pomoc na restrukturyzację**

- (5) Malta zgłosiła pomoc na restrukturyzację w wysokości 130 mln EUR na rzecz Air Malta w formie dokapitalizowania, w tym zamianę długu w formie zatwierdzonej pożyczki na ratowanie w wysokości 52 mln EUR na kapitał własny, na podstawie opisanego poniżej planu restrukturyzacji, który zaczął obowiązywać w listopadzie 2010 r. (po zatwierdzeniu pożyczki na ratowanie), obejmującego pięcioletni okres restrukturyzacji od jesieni 2010 r. do jesieni 2015 r.

**2.2 Beneficjent**

- (6) Air Malta plc jest maltańskim przewoźnikiem narodowym od 1974 r. Na początku procesu restrukturyzacji spółka Air Malta dysponowała flotą 12 pasażerskich statków powietrznych i obsługiwała 43 regularne połączenia w Europie, Afryce Północnej i we wschodnim regionie basenu Morza Śródziemnego. Air Malta jest własnością rządu maltańskiego (98 %) i inwestorów prywatnych (2 %).

- (7) Air Malta jest bardzo małym podmiotem na europejskim rynku lotniczym (około 1,8 mln pasażerów w 2010 r.), którego udział w zdolnościach przewozowych i wydajności całego europejskiego sektora lotniczego (pod względem liczby pasażerów) wynosi zaledwie 0,25 %. W związku z planowanym zmniejszeniem floty Air Malta o 2 statki powietrzne spółka ta stanie się jeszcze mniejszym uczestnikiem rosnącego europejskiego rynku transportu lotniczego. Air Malta planuje przystąpić do światowego sojuszu przewoźników lotniczych w celu ulepszenia siatki połączeń w ramach wspomnianego scenariusza zmniejszenia floty, a także zwiększenia eksploatacji floty.

<sup>(1)</sup> Decyzja Komisji C (2012) 170 final z dnia 25 stycznia 2012 r. (Dz.U. C 50 z 21.2.2012, s. 7).

- (8) Niemniej Air Malta jest najważniejszym przewoźnikiem lotniczym obsługującym loty na Malte i z Malty z udziałem w rynku wynoszącym 51 % (ruch pasażerski) i 28 % (ruch towarowy). Według władz maltańskich restrukturyzacja Air Malta ma zasadnicze znaczenie, ponieważ spółka ta zapewnia Malcie regularne i niezawodne połączenie z głównymi ośrodkami w Europie i Afryce Północnej, przyczyniając się jednocześnie do wsparcia gospodarki dzięki takim usługom jak transport przesyłek, towarów i pacjentów, którzy mają odbyć leczenie za granicą. Główni konkurenci Air Malta, tj. przede wszystkim tanie linie lotnicze takie jak Ryanair oraz easyJet, nie odgrywają takiej roli.
- (9) Od kilku lat działalność podstawowa Air Malta jako przewoźnika lotniczego przynosi straty: w roku obrotowym <sup>(1)</sup> 2010 spółka odnotowała stratę z działalności operacyjnej w wysokości 23,1 mln EUR, zaś w roku obrotowym 2011 – 37,3 mln EUR (zob. tabela 2).
- (10) Air Malta plc ma następujące spółki zależne („Grupa Air Malta”):

Tabela 1

## Struktura Grupy Air Malta

Spółka zależna	Udział Air Malta plc	Zysk brutto w roku obrotowym 2010 (w tys. EUR)
<i>Osprey Insurance Brokers Ltd.</i> (broker ubezpieczeniowy)	100 %	618
<i>Shield Insurance Company Ltd.</i> (wewnętrzny zakład ubezpieczeń)	100 %	1 165
<i>Selmun Palace Hotel Co. Ltd.</i> (czterogwiazdkowy hotel na Malcie)	100 %	(879)
<i>Holiday Malta</i> (wyspecjalizowany organizator turystyki z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie)	100 %	(1,081 GBP)
<i>World Aviation Group</i> (generalny przedstawiciel handlowy spółki Air Malta i innych przewoźników lotniczych)	50 %	241
<i>Lufthansa Technik Malta</i> (spółka <i>joint venture</i> z Lufthansa Technik AG, której zakres działalności obejmuje obsługę techniczną i naprawę statków powietrznych)	8 %	(10 896)

## 2.3 Plan restrukturyzacji

- (11) Plan restrukturyzacji (z dnia 29 listopada 2011 r.) oraz jego aktualizacja z dnia 28 lutego 2012 r. mają na celu przywrócenie rentowności spółki Air Malta do roku obrotowego 2014 oraz jej rentowności długoterminowej do roku 2015. Czas trwania planu restrukturyzacji wynosi pięć lat – od jesieni 2010 r. do jesieni 2015 r.
- (12) Zgodnie z założeniami planu możliwe będzie przejście od istniejącego poziomu strat wynikającego ze straty z działalności operacyjnej (EBIT) w wysokości 37,3 mln EUR i straty netto wynoszącej 88,9 mln EUR w roku obrotowym 2011 do zysku z działalności operacyjnej w wysokości [...] <sup>(\*)</sup> mln EUR i zysku netto w wysokości [...] mln EUR w roku obrotowym 2014 oraz osiągnięcie dalszego wzrostu zysków w roku obrotowym 2015 i 2016 (zob. tabela 2).

Tabela 2

## Zyski i straty w latach 2008–2016

(w mln EUR)

Rok obrotowy	2008	2009	2010	2011	2012 (pro-gnoza)	2013 (pro-gnoza)	2014 (pro-gnoza)	2015 (pro-gnoza)	2016 (pro-gnoza)
Przychody	273,7	249,5	210,8	207,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk z działalności operacyjnej	(8,9)	(33,8)	(23,1)	(37,3)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zysk netto	3,6	(23,7)	(11,6)	(88,9)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (13) Plan ma na celu osiągnięcie stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału <sup>(2)</sup> w wysokości [4–6] % oraz stopy zwrotu z kapitału własnego <sup>(3)</sup> w wysokości [5–7] % w roku obrotowym 2016.

<sup>(1)</sup> Rok obrotowy Air Malta rozpoczyna się w dniu 1 kwietnia, co oznacza, że np. rok obrotowy 2011 trwa od dnia 1 kwietnia 2010 r. do dnia 31 marca 2011 r., a rok obrotowy 2016 – od dnia 1 kwietnia 2015 r. do dnia 31 marca 2016 r.

<sup>(\*)</sup> Informacje poufne

<sup>(2)</sup> Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału = zysk netto / (dług + kapitał własny).

<sup>(3)</sup> Stopa zwrotu z kapitału własnego = zysk netto / kapitał własny.

Tabela 3

## Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału i stopa zwrotu z kapitału własnego w latach 2012–2016

Rok obrotowy	2012	2013	2014	2015	2016
Stopa zwrotu z kapitału własnego	nie dotyczy	– [30 do – 20] %	[2 do 6 %] %	[4 do 6] %	[5 do 7] %
Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału (ROCE)	– [60 do – 50] %	– [20 do 10] %	[0 do 5] %	[4 do 6] %	[4 do 6] %

- (14) Aby osiągnąć te wyniki, Air Malta proponuje podjęcie następujących kluczowych działań:

**Strategia dotycząca tras i sieci**

- (15) Celem jest opracowanie bardziej opłacalnego rozkładu lotów. Dlatego też Air Malta zaprzestanie obsługi niektórych tras – zarówno tych przynoszących straty, jak i tych rentownych – oraz zwiększy częstotliwość lotów na wybranych trasach głównych.
- (16) Air Malta podjęła już działania w celu zaprzestania obsługi przynoszących straty połączeń z Lipskiem, Tunisem, Damaszkim, Palermo i Turynem w pierwszych miesiącach 2011 r.
- (17) Ponadto począwszy od jesieni 2011 r. Air Malta przystąpiła do likwidacji lub ograniczenia zdolności przewozowych na niektórych trasach, co zostało zaproponowane jako środki wyrównawcze zgodnie z wspólnotowymi wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw<sup>(1)</sup> (zwanymi dalej „wytycznymi dotyczącymi pomocy na ratowanie i restrukturyzację”). Spowoduje to również zwolnienie odpowiednich przydziałów czasu na start lub lądowanie w wielu zagranicznych portach lotniczych, w związku z czym Air Malta rzeknie się wszelkich praw nabytych, jakie posiada obecnie do tych przydziałów. Do 2013 r. Air Malta odstąpi [...] par przydziałów czasu na start lub lądowanie na koordynowanych portach lotniczych<sup>(2)</sup>, takich jak port lotniczy Londyn-Gatwick, Manchester, Amsterdam, Frankfurt, Genewa, Katania, Stuttgart, Londyn-Heathrow i Monachium. Dzięki zaprzestaniu lub zmniejszeniu częstotliwości lotów przez Air Malta inni przewoźnicy lotniczy będą mogli osiągnąć korzyści z potencjalnego zwiększenia swoich wskaźników wykorzystania miejsc w samolotach lub zysków.

- (18) Jeżeli chodzi o rentowność różnych tras, Malta przewidziała marżę brutto w odniesieniu do wszystkich tras w latach obrotowych 2010–2013, jak również w okresie od lata 2009 r. do lata 2012 r. Marżę brutto oblicza się w następujący sposób: przychody minus zmienne bezpośrednie koszty operacyjne minus stałe bezpośrednie koszty operacyjne. Trasy są rentowne, jeżeli przynoszą marżę brutto wynoszącą co najmniej 0 %. Trasy są „minimalnie rentowne”, jeżeli przynoszą marżę brutto, która jest obecnie niższa niż 0 %, ale wyższa niż -10 %, przy

czym mogą stać się rentowne w przyszłości. Według władz maltańskich zarówno rentowne, jak i „minimalnie rentowne” trasy zaklasyfikowano jako odnośne środki wyrównawcze.

- (19) Zmiany w sieci tras przewidziane między rokiem obrotowym 2010 a rokiem obrotowym 2013 dotyczą ogólnego zmniejszenia zdolności przewozowych o 20,9 % liczby dostępnych miejsc na kilometr (wskaźnik ASK)<sup>(3)</sup> w ramach całkowitych zdolności z 2010 r. Środek ten obejmuje zmniejszenie zdolności o [27–33] % ([12,5–15,5] %<sup>(4)</sup> dotyczy tras uznawanych za rentowne, [5,5–7,5] %<sup>(5)</sup> tras „minimalnie rentownych”, zaś [9–11] %<sup>(6)</sup> tras nierentownych) oraz zwiększenie zdolności poprzez uruchomienie nowych połączeń i rozbudowanie dostępnych rozkładów lotów o [8–10] %.

Tabela 4

## Zmiany zdolności w latach 2010–2013

Zmiana zdolności	Wskaźnik ASK	% wartości odnotowanej w roku obrotowym 2010
Wskaźnik ASK ogółem (rok obrotowy 2010)	4 145 522	
Zmniejszenie zdolności pod względem ASK	[...]	[27–33] %
Zwiększenie zdolności pod względem ASK	[...]	[8–10] %
Wskaźnik ASK ogółem (rok obrotowy 2013)	3 275 710	79 %
<b>Ogólne zmniejszenie zdolności (w latach obrotowych 2010–2013)</b>	<b>869 812</b>	<b>20,9 %</b>

- (20) Szczególnie ważne są połączenia z międzynarodowymi węzłami lotniczymi, które mają zasadnicze znaczenie dla dostępu Malty do rynków światowych. Z tego względu Air Malta zawarła umowy o dzieleniu oznakowania linii z szeregiem przewoźników lotniczych. Ponadto Air Malta planuje przystąpić do światowego sojuszu przewoźników lotniczych w celu zwiększenia możliwości w zakresie połączeń i zwiększenia eksploatacji floty.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

<sup>(2)</sup> Koordynowane porty lotnicze są portami lotniczymi, na których przydziały czasu na start lub lądowanie rozdziela koordynator zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1).

<sup>(3)</sup> ASK = iloczyn ilości dostępnych miejsc w samolotach i długości przelotu w kilometrach.

<sup>(4)</sup> 17,9 %, jeżeli porówna się zmianę w okresie od lata 2009 r. do lata 2012 r.

<sup>(5)</sup> 9,8 %, jeżeli porówna się zmianę w okresie od lata 2009 r. do lata 2012 r.

<sup>(6)</sup> 1,7 %, jeżeli porówna się zmianę w okresie od lata 2009 r. do lata 2012 r.

**Inicjatywy dotyczące kosztów**

- (21) W ramach inicjatyw dotyczących kosztów kładzie się nacisk na zwiększenie wydajności działalności operacyjnej Air Malta, tak aby ograniczyć strukturę kosztów poprzez usprawnienie działalności podstawowej, zniwelowanie nieefektywności operacyjnej oraz zapewnienie przewoźnikowi lotniczemu konkurencyjnej i stabilnej pozycji. Oczekuje się, że pod koniec okresu objętego planem restrukturyzacji roczny wzrost rentowności osiągnięty dzięki inicjatywom dotyczącym kosztów wyniesie [42–52] mln EUR, co oznacza zmniejszenie całkowitych kosztów spółki o [10–12] % oraz obniżenie całkowitego kosztu operacyjnego w przeliczeniu na pasażera o [7,5–10] % (podczas gdy całkowita liczba pasażerów w tym okresie pozostanie niemalże na tym samym poziomie). Główne punkty dotyczą: ograniczeń sieci ([21–27] mln EUR), oszczędności w zatrudnieniu ([9–11] mln EUR) oraz zarządzania umowami ([7–9] mln EUR).
- (22) Planowane zmniejszenie zdolności o 20,9 % ma wpływ na stałe i zmienne bezpośrednie koszty operacyjne, obejmujący między innymi zmniejszenie ilości uzupełnianego paliwa o około [...] mln galonów ([...] mln EUR), zmniejszenie liczby godzin lotów, a w związku z tym obniżenie całkowitych kosztów obsługi technicznej [...] oraz ograniczenie wydatków związanych z lądowaniem, obsługą naziemną, nawigacją i opłat trasowych [...].
- (23) Przewoźnik lotniczy zmniejszy flotę z 12 do 10 statków powietrznych. Jeden statek powietrzny oddano w poddzierżawę meksykańskiemu przewoźnikowi od [...], a inny statek powietrzny, stanowiący obecnie przedmiot poddzierżawy na podstawie umowy krótkoterminowej, poddzierżawiono polskiemu przewoźnikowi na okres od [...] do [...]. Oba statki powietrzne zostaną oddane w poddzierżawę po kosztach własnych, co przyczyni się do zmniejszenia całkowitych wydatków Air Malta związanych z dzierżawą. Oczekuje się, że całkowita stawka za dzierżawę zostanie zmniejszona o [2,5–3,5] mln EUR.
- (24) Przewiduje się jednak, że ograniczenie sieci wywrze negatywny wpływ na liczbę przewożonych pasażerów i towarów, zanim zostaną wdrożone inicjatywy. Zakłada się, że liczba pasażerów (korzystających z lotów rozkładowych i czarterowych) zmniejszy się z 1,75 mln w roku obrotowym 2011 do [1,5–1,7] mln w roku obrotowym 2013, co spowoduje spadek przychodów o [11–13] mln EUR. Oczekuje się również, że przychody z transportu towarów spadną o [1–2] mln EUR w wyniku ograniczenia sieci.
- (25) Air Malta prowadzi negocjacje w sprawie zmiany umów z jej głównymi dostawcami. Całkowite docelowe oszczędności kosztów wynikających z umów wynoszą około [7–8] mln EUR. Rozpoczęto proces przeglądu z dziesięcioma partnerami biznesowymi. Uzyskano już znaczną kwotę oszczędności [...] w wyniku negocjacji z Maltańskim Międzynarodowym Portem Lotniczym<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Poprzedni port lotniczy będący własnością państwa został sprywatyzowany. Głównym udziałowcem jest prywatne konsorcjum kierowane przez Austrian Flughafen Wien AG. Maltański rząd jest tylko udziałowcem mniejszościowym (20 %).

**Inicjatywy dotyczące przychodów**

- (26) Air Malta dąży do zwiększenia przychodów poprzez wprowadzenie dodatkowych odpłatnych usług (podobnych do usług świadczonych przez tanie linie lotnicze) generujących dodatkowe przychody przy jednoczesnym ulepszaniu zarządzania przychodami i stosowanej polityki cenowej.
- (27) Ze względu na sezonowy charakter rynku Air Malta w inicjatywach dotyczących przychodów kładzie się nacisk na zwiększenie zysku latem, kiedy wskaźniki wykorzystania miejsc w samolotach są i tak wysokie, oraz na generowanie przychodów zimą poprzez ukierunkowany marketing, kampanie i sprzedaż przewozu lotniczego. Przewiduje się, że całkowite przychody z przewozu osób w przeliczeniu na pasażera (w tym przychody z usług dodatkowych) wzrosną do [110–120] EUR w przeliczeniu na pasażera w roku obrotowym 2016 w porównaniu z [100–105] EUR w roku obrotowym 2011. Dodatkowe źródła przychodów z przewozu osób będą zatem odpowiadały za [3–4] % całkowitych przychodów w roku obrotowym 2016 w porównaniu z około 20 % w przypadku głównych konkurentów spółki, tj. easyJet i Ryanair. Główne inicjatywy dotyczące przychodów obejmują: poprawę wskaźnika wykorzystania miejsc w samolotach ([9–10] mln EUR), zarządzanie zyskiem ([8–10] mln EUR) oraz przychody z usług dodatkowych ([9–11] mln EUR).

**Wskaźnik wykorzystania miejsc w samolotach**

- (28) Air Malta opracowała nową strategię handlową, aby zwiększyć swoją konkurencyjność oraz poprawić wskaźnik wykorzystania miejsc w samolotach. Strategia ta obejmuje uproszczenie i standaryzację procesów i ofert, budowanie marki Air Malta jako „linii lotniczych miejsca przeznaczenia” (bliźsze relacje biznesowe z maltańskim urzędem ds. turystyki), budowanie lojalności klientów i powtarzalnego biznesu, marketing partyzancki i dystrybucję partyzancką, a także innowacyjne produkty i oferty.
- (29) Ta nowa strategia i ulepszony marketing powinny doprowadzić do zwiększenia przychodów. Jak wynika z tabeli 5, zgodnie z planem restrukturyzacji Air Malta liczba pasażerów zmniejszy się w latach obrotowych 2011–2013 w wyniku planowanego ograniczenia zdolności; do roku obrotowego 2016 spadek liczby pasażerów zostanie jednak zniwelowany poprzez: marketing ukierunkowany [...], wypełnianie miejsc w okresach najmniejszego ruchu pasażerskiego poprzez skoncentrowanie się na zwiększeniu liczby pasażerów zimą i w sezonach pośrednich oraz wzrost gospodarczy.
- (30) Biorąc pod uwagę prognozowany wzrost liczby pasażerów o około [90 000–100 000] przy średnich zyskach pomniejszonych o dodatkowe koszty związane z obsługą pasażerów, oczekuje się wzrostu przychodów o [7–9] % – z 205,4 mln EUR w roku obrotowym 2011 do [200–240] mln EUR w roku obrotowym 2016.



Tabela 5

## Wskaźniki wykorzystania miejsc w samolotach w latach obrotowych 2011–2016

Rok obrotowy	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Przychody (w tys. EUR)	205 369	[180 000–220 000]	[180 000–220 000]	[190 000–240 000]	[200 000–240 000]	[200 000–240 000]
Liczba pasażerów (w mln) <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]
Całkowita liczna miejsc (w mln)	[2,5–3]	[2–2,5]	[2–2,5]	[2–2,5]	[2–2,5]	[2–2,5]
<b>Wskaźnik wykorzystania miejsc w samolotach <sup>(2)</sup></b>	<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> Na podstawie danych dotyczących ekonomiki połączeń Air Malta, w tym połączeń regularnych i czarterowych (obsługa połączeń z miejscami przeznaczenia na Malcie i w Zjednoczonym Królestwie).

<sup>(2)</sup> Prognozy dotyczące wskaźników wykorzystania miejsc w samolotach sporządzono na podstawie prognozowanej liczby miejsc i pasażerów.

- (31) Wzrost prognozowanych wskaźników wykorzystania miejsc w samolotach odzwierciedla udoskonaloną strategię handlową przewoźnika lotniczego oraz położenie większego nacisku na zarządzanie zyskiem. Do głównych czynników warunkujących zmiany wskaźników wykorzystania miejsc w samolotach należą: wzrost natężenia ruchu (na podstawie przewidywanego wzrostu rynku o 5,9 % zgodnie z prognozami Eurocontrol), obniżenie taryf w celu poprawy pozycji konkurencyjnej skutkujące spadkiem zysku o [4–6] % oraz wzrostem liczby pasażerów, ponowna ocena sieci w celu skupienia się wyłącznie na rentownych trasach, rozszerzenie umów o dzieleniu oznakowania linii i współpracy z [...], zaprzestanie przyznawania dodatkowych biletów określonej grupie beneficjentów, a także oczekiwana poprawa sytuacji politycznej w Libii (w planie zakłada się zawieszenie lotów do Libii w roku obrotowym 2012 z powodu niedawnego kryzysu).
- (32) Dzięki temu, że już na początku procesu restrukturyzacji wdrożono szereg zmian w podejściu do działalności handlowej oraz w strategii dotyczącej tras, przewoźnik lotniczy osiągnął wzrost wskaźników wykorzystania miejsc w samolotach o [6–8] % (z [65–67] % w roku obrotowym 2010 do [72–75] % w roku obrotowym 2011).
- Zarządzanie zyskiem**
- (33) Air Malta zastosuje standardowe praktyki sektorowe w zakresie zarządzania przychodami, polityki cenowej oraz zwiększenia ukierunkowania na działania z segmencie MICE (ang. *Meetings, incentives, conferencing, exhibitions*, MICE), turystykę biznesową i nawiązywanie relacji z organizatorami turystyki. Przewiduje się, że powyższe działania przyczynią się do zwiększenia przychodów o [8–10] mln EUR.
- (34) Inicjatywy dotyczące przychodów wynikających z polityki cenowej obejmują: zmiany w strukturach cenowych, położenie nacisku na większą liczbę pasażerów w okresach pozasezonowych i lepszą rentowność w pełni sezonu, jak również strategiczne ramy w zakresie relacji z organizatorami turystyki ([3–4] mln EUR).
- (35) Inicjatywy dotyczące zarządzania przychodami obejmują: uproszczenie procesów, zarządzanie rynkiem a nie poszczególnymi lotami ([4–5] mln EUR).
- Przychody z usług dodatkowych świadczonych przed lotem i w trakcie lotu**
- (36) Air Malta, podobnie jak wiele tanich linii lotniczych, będzie naliczać opłaty za dodatkowe usługi świadczone przed lotem i w trakcie lotu, co zgodnie z oczekiwaniami ma doprowadzić do wzrostu przychodów o [9–11] mln EUR w roku obrotowym 2016.
- (37) Inicjatywy dotyczące przychodów z usług świadczonych przed lotem obejmują:
- zróżnicowane opłaty za usługi w zależności od kanału sprzedaży (organizatorzy turystyki, globalna dystrybucja, biuro obsługi klienta i sprzedaż internetowa) w wysokości od 10 do 15 EUR, aby skierować działalność na tańsze i bardziej rentowne kanały sprzedaży takie jak internet (wzrost rentowności o [1–2] mln EUR rocznie);
  - zwiększenie przychodów poprzez wszystkie dodatkowe usługi zamawiane za pośrednictwem nowego internetowego systemu rezerwacji przewoźnika lotniczego ([1–2] mln EUR rocznie);
  - opłaty za dodatkowe sztuki bagażu w wysokości [35–45] EUR za drugą i każdą kolejną sztukę; zakłada się, że 3 % wszystkich pasażerów podróżuje z więcej niż jedną sztuką bagażu ([1–2] mln EUR rocznie);
  - dodatkowe przychody będą również generowane dzięki opłacie za rezerwację miejsca w wysokości [9–11] EUR za każdą rezerwację; zakłada się, że średnio 10 pasażerów na sektor będzie dokonywało rezerwacji miejsca;
  - opłatę za dostęp do poczekalni w wysokości [9–11] EUR przy zakładanym wskaźniku popytu wynoszącym 1 % ([100 000–200 000] EUR rocznie);

— przychody z ubezpieczenia bagażu w wysokości [3–5] EUR, oferowanego w elektronicznym systemie rezerwacji przy zakładanym wskaźniku popytu wynoszącym 1 % ([50 000–100 000] EUR rocznie).

(38) Inicjatywy dotyczące przychodów z usług świadczonych w trakcie lotu obejmują:

— płatną usługę gastronomiczną ([4–5] mln EUR rocznie);

— sprzedaż towarów, w tym towarów bezcłowych ([1–2] mln EUR rocznie).

#### **Zmniejszenie liczby pracowników oraz zmiana struktury organizacyjnej**

(39) Air Malta planuje przeprowadzenie gruntownej restrukturyzacji swojej struktury organizacyjnej, aby zmniejszyć koszty działu realizacji zleceń i działu wsparcia, ale jednocześnie zwiększyć wydajność funkcji operacyjnych w dziale obsługi klienta. Przejście na nową strukturę organizacyjną spowoduje zwolnienie około 430 ekwiwalentów pełnego czasu pracy (EPC), co pozwoli zaoszczędzić rocznie [9–11] mln EUR. Proces przechodzenia na nową strukturę organizacyjną potrwa w przybliżeniu od 18 do 24 miesięcy, w związku z czym całkowite oszczędności nie będą miały wpływu na rachunek zysków i strat do roku obrotowego 2014. Należy zauważyć, że te całkowite oszczędności ulegną zmniejszeniu ze względu na uzgodniony z pracownikami i określony w umowach wzrost wynagrodzeń o [2–3] % rocznie, począwszy od roku obrotowego 2013.

(40) Cztery istniejące związki zawodowe działają na podstawie prawomocnego zbiorowego układu pracy, w ramach którego pracownicy są uprawnieni do systemu wczesnych emerytur. Ze względu na kryterium kwalifikowalności do systemu wczesnych emerytur jedynie [...] pracowników może się ubiegać o objęcie tym systemem.

(41) Ponadto Air Malta zaoferuje pracownikom powszechnie dostępny program dobrowolnego odejścia z pracy, przy czym spółka zachowa prawo do przyjęcia lub odrzucenia wniosku pracownika. Pracownicy kwalifikują się do programu dobrowolnego odejścia z pracy, jeżeli pracowali dla Air Malta nieprzerwanie przez co najmniej [...] lat. W ramach tego programu przewiduje się jednorazową płatność w wysokości do [...] EUR na pracownika [...].

(42) Co więcej, spółka przeprowadziła poważną zmianę struktury organizacyjnej oraz zatrudniła nowych członków ścisłej kadry kierowniczej.

#### **2.4 Pomoc państwa i finansowanie kosztów restrukturyzacji**

(43) Biorąc pod uwagę całkowity koszt restrukturyzacji w wysokości 238 mln EUR, maltański rząd zamierza dokapitalizować beneficjenta kwotą 130 mln EUR według następującego harmonogramu: 60 mln EUR zostanie wniesionych poprzez emisję nowych udziałów w roku obrotowym 2013, 15 mln EUR w roku obrotowym 2014, 3 mln EUR w roku obrotowym 2015, oprócz kwoty 52 mln EUR w postaci długu publicznego

zastępującego zatwierdzoną pożyczkę w ramach pomocy na ratowanie, którą już wypłacono w celu zamiany na kapitał własny.

(44) Air Malta proponuje, aby pozostała kwota (tj. wkład własny w wysokości 45 %) została sfinansowana ze sprzedaży gruntów (66,2 mln EUR), sprzedaży spółek zależnych ([9–12] mln EUR), sprzedaży silników ([9–12] mln EUR) oraz z kredytu bankowego ([20–25] mln EUR).

(45) Największa część wkładu własnego spółki będzie pochodziła ze sprzedaży gruntów. Air Malta posiada prawo do dzierżawy cennych nieruchomości znajdujących się na obrzeżach Maltańskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego. Rząd maltański wyraził zainteresowanie zakupem nieruchomości Air Malta, sąsiadujących z portem lotniczym, ze względów strategicznych. Rząd chciałby, ale przedmiotowe grunty, stanowiące zasób deficytowy, zostały zagospodarowane w sposób zgodny z jego długoterminową strategią dotyczącą rozwoju działalności powiązanej z lotnictwem na Malcie, obejmującą utworzenie lotniczego centrum logistycznego w ramach rozbudowanego parku lotniczego, w którym znajduje się również infrastruktura służąca do naprawy statków powietrznych oraz inne powiązane obiekty. Sprzedaż nie zostanie przeprowadzona w drodze otwartej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury. Niemniej zgodnie z ogólną polityką i krajowymi wymogami prawnymi zakup każdej nieruchomości przez rząd musi się odbyć według sprawiedliwej wartości wolnorynkowej, odzwierciedlającej cenę, którą zapłaciłby prywatny inwestor w warunkach pełnej konkurencji. W planie przewiduje się sprzedaż gruntów przylegających do portu lotniczego za całkowitą kwotę 66,2 mln EUR w latach obrotowych 2012–2014. Wartość ta opiera się na niezależnym sprawozdaniu z wyceny z listopada 2011 r. sporządzonym przez [...], niezależny podmiot wyceniający wyznaczony w tym celu przez rząd.

(46) Air Malta zapewniła zabezpieczenie dla kredytu prywatnego w wysokości [25–30] mln EUR udzielonego przez [...] w grudniu 2011 r. Ten kredyt pomostowy ułatwi przejście na docelową strukturę kapitału w ciągu kolejnych trzech lat.

(47) Air Malta szacuje, że ze sprzedaży swoich spółek zależnych wygeneruje przychody w wysokości [9–11] mln EUR [...].

(48) Sprzedaż silników zapasowych [...] odbyła się odpowiednio w dniach 28 października i 17 grudnia 2010 r., co przyniosło przychód w wysokości [19–22] mln USD. Podczas gdy silnik nr [...] był całkowitą własnością Air Malta, silnik nr [...] był dzierżawiony przez spółkę z opcją wykupu po cenie [5–7] mln EUR, z której skorzystano. Zyski netto ze sprzedaży silników wynoszą [9–12] mln EUR.

(49) Kredyt bankowy w wysokości [20–25] mln EUR zostanie zaciągnięty dopiero w roku obrotowym 2014, w związku z czym Air Malta nie zakończyła jeszcze negocjacji.

Tabela 6

## Źródła i przeznaczenie finansowania w latach 2011–2016

(w mln EUR)

Przeznaczenie	Lata obrotowe 2011–2016	Źródła	Lata obrotowe 2011–2016
Splata pomocy na ratowanie	52 000	Wkład wewnętrzny: sprzedaż gruntów	66 200
Splata pożyczki od osoby trzeciej	[20 000–25 000]	sprzedaż spółek zależnych	[9 000–12 000]
Odprawy	[25 000–30 000]	sprzedaż silników	[9 000–12 000]
Koszty restrukturyzacji	[13 000–16 000]	Wkład osoby trzeciej: kredyt bankowy	[20 000–25 000]
Wydatki kapitałowe	[13 000–16 000]		
Zmiana w kapitale obrotowym/ straty netto	[50 000–60 000]		
Płatność z tytułu rezerw na obsługę techniczną	[40 000–50 000]	Finansowanie przez rząd: kapitał rządu	130 000
<b>Ogółem</b>	<b>238 000</b>		<b>238 000</b>

## 2.5 Decyzja o wszczęciu postępowania

- (50) W dniu 25 stycznia 2012 r. Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające. W swojej decyzji Komisja wyraziła wątpliwości związane z przywróceniem długoterminowej rentowności spółki, mianowicie dotyczące możliwości realizacji optymistycznych prognoz zawartych w poprzedniej wersji planu restrukturyzacji, w którym założono przywrócenie do 2016 r. rentowności na poziomie zbliżonym do poziomu rentowności głównych tanich przewoźników lotniczych, takich jak Ryanair, czy głównych tradycyjnych przewoźników, takich jak Lufthansa. W szczególności Komisja zakwestionowała zakładany wpływ przychodów z usług dodatkowych, zmniejszenie kosztów w wyniku renegocjacji umów, stopy wzrostu rynku, zysk oraz brak uwzględnienia inflacji kosztowej w planie restrukturyzacji Air Malta. Ponadto wezwano Maltę do przedstawienia wyjaśnień odnośnie do analizy scenariuszy wariantowych.
- (51) Jeżeli chodzi o zaproponowane środki wyrównawcze, Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy zaproponowane ogólne zmniejszenie zdolności przewozowych o 20 % liczby dostępnych miejsc na kilometr można uznać za środki wyrównawcze, ponieważ środek ten dotyczy również tras przynoszących straty, których zamknięcie jest konieczne w celu przywrócenia rentowności. Komisja zwróciła się również o przekazanie dodatkowych wyjaśnień dotyczących sposobu obliczenia rentowności niektórych tras przynoszących straty, jak również dodatkowych informacji, które wykazałyby, że zaproponowane środki są wystarczające, aby zrekompenzować straty wynikające z nadmiernego zakłócenia konkurencji spowodowanego udzieleniem pomocy państwa.
- (52) Poza wątpliwościami dotyczącymi zmniejszenia zdolności przewozowych Komisja wyraziła również wątpliwości, co do tego, czy zaproponowaną sprzedaż aktywów nieprzynoszących strat można uznać za środek wyrównawczy, biorąc pod uwagę, że zgodnie z pkt 40 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację, środek wyrównawczy powinien zostać wprowadzony w szczególności na rynku, na którym przedsiębiorstwo będzie miało znaczącą pozycję po restrukturyzacji.
- (53) W odniesieniu do wkładu własnego Komisja wyraziła powątpiewanie, czy jest to rzeczywiście wkład własny, tj. czy jest to wkład faktyczny i wykluczający wszystkie przyszłe spodziewane zyski, zgodnie z wymogiem określonym w pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację. W szczególności Komisja zażądała wyjaśnień odnośnie do sprzedaży spółek zależnych Air Malta, dostępności przewidywanej pożyczki w wysokości 20 mln EUR oraz tego, czy sprzedaż silników nastąpiła w okresie restrukturyzacji.
- (54) Komisja zwróciła się wreszcie o przedstawienie dalszych uwag dotyczących zgodności planu z zasadą „pierwszy i ostatni raz” w odniesieniu do podwyższenia kapitału w wysokości 57 mln EUR dokonanego przez rząd maltański w kwietniu 2004 r.

## 3. UWAGI MALTY

- (55) W odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania Malta przedstawiła uwagi i wyjaśnienia dotyczące wszystkich kwestii podniesionych w tej decyzji przez Komisję, wskazując, że zgłoszony plan restrukturyzacji jest zgodny ze wszystkimi warunkami określonymi w wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację. Co więcej, Malta przedstawiła również aktualne informacje dotyczące procesu restrukturyzacji, z których wynika, że osiągnięto już znaczne postępy.
- (56) Jeżeli chodzi o wątpliwości dotyczące prognozowanego przywrócenia rentowności, Air Malta zmieniła swoje prognozy (zob. tabela 3), przyjmując marżę EBIT wynoszącą [3–5] % w roku obrotowym 2016, która jest niższa niż wcześniejsze marże osiągnięte przez przewoźników Ryanair i Lufthansa. To zmniejszenie rentowności wynika głównie z dostosowania założeń dotyczących paliwa.

- (57) Air Malta przedstawiła uzasadnione uwagi dotyczące przychodów z usług dodatkowych, w których wykazała, że będą one stanowiły [3–5] % przychodów z przewozu osób w roku obrotowym 2016, co jest znacznie niższym wynikiem niż wartości osiągnięte przez bezpośrednio konkurujące z Air Malta tanie linie lotnicze, takie jak Ryanair i easyJet, jak również przez innych przewoźników sieciowych, którzy zastosowali strategię uzyskiwania przychodów z usług dodatkowych, takich jak Aer Lingus. Jeżeli chodzi o zmniejszenie kosztów w wyniku renegotjacji umów, Air Malta potwierdziła, że w drodze zakończonych już negocjacji uzyskano ponad [4–6] mln EUR oszczędności rocznie oraz że zidentyfikowano szereg dodatkowych źródeł oszczędności, dzięki którym całkowita kwota oszczędności związanych z umowami wyniesie [9–11] mln EUR, a nie [7–9] mln EUR jak pierwotnie planowano.
- (58) Malta zmieniła również swoje założenia dotyczące stóp wzrostu maltańskiego rynku, obniżając roczną stopę wzrostu z 5,9 % do 4 % rocznie w okresie do 2016 r. Ponadto założono zmniejszenie liczby obsługiwanych pasażerów o [2–4] % rocznie w latach obrotowych 2011–2013 (zgodnie ze zmniejszeniem zdolności), po czym dla lat obrotowych 2013–2016 przyjęto roczny wskaźnik wzrostu liczby pasażerów w wysokości [2–4] %. Ten wskaźnik wzrostu jest nadal niższy od średniej stopy wzrostu rynku dla całego okresu.
- (59) Malta wyjaśniła, że w planie restrukturyzacji zakłada się tylko średni wzrost na poziomie poniżej 2 % dla zysków w całym okresie (przychody z przewozu osób, w tym przychody z usług dodatkowych/całkowita liczba pasażerów), który jest zgodny z prognozami dotyczącymi szeregu przewoźników sieciowych działających w Europie, takich jak Aer Lingus lub IAG, oraz niższy od poziomu przewidzianego dla tanich linii lotniczych będących bezpośrednimi konkurentami Air Malta, takich jak easyJet i Ryanair. Malta dostosowała również swoje założenia dotyczące inflacji kosztowej, w szczególności w odniesieniu do dzierżawy statków powietrznych i prognozowanych kosztów paliwa, a także wyjaśniła założenia przyjęte do celów analizy scenariuszy wariantowych, w tym odchylenie od EBIT.
- (60) Jeżeli chodzi o zaproponowane środki wyrównawcze, Malta przedstawiła dodatkowe szczegółowe informacje dotyczące sposobu obliczenia rentowności tras pod względem ich udziału w stałych/zmiennych bezpośrednich kosztach operacyjnych i kosztach pośrednich. Malta powtórzyła, że sprzedaż jej dwóch dochodowych zakładów ubezpieczeń można uznać za odpowiedni środek wyrównawczy, ponieważ zapewnił on spółce Air Malta opłacalne rozwiązania w zakresie ubezpieczeń, a oba zakłady ubezpieczeń były znaczącymi uczestnikami lokalnego rynku ubezpieczeń lotniczych. Ponieważ Air Malta to mały przewoźnik lotniczy, koszty pośrednie mają znaczny udział w całkowitych kosztach z powodu wymogów funkcjonalnych w zakresie prowadzenia działalności jako przewoźnik lotniczy. Nadmierne zmniejszenie zdolności miałooby zatem negatywny wpływ na długoterminową rentowność spółki.
- (61) W odniesieniu do wkładu własnego Malta potwierdziła, że wszystkie transakcje sprzedaży spółek zależnych zostaną przeprowadzone w drodze otwartej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury zgodnej w zasadami konkurencji. Malta przedstawiła również dodatkowe informacje dotyczące sprzedaży silników i kredytu w wysokości [20–25] mln EUR, który ma zostać zaciągnięty w roku obrotowym 2014, a także potwierdziła zawarcie umowy kredytu pomostowego w wysokości [25–30] mln EUR.
- (62) Jeżeli chodzi o zasadę „pierwszy i ostatni raz”, Malta przedstawiła plan operacyjny, na podstawie którego w 2004 r. dokonano podwyższenia kapitału w wysokości 57 mln EUR, dowodząc, że transakcję tę należy postrzegać jako zgodną z testem prywatnego inwestora.

#### 4. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (63) W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja otrzymała uwagi od sześciu zainteresowanych stron: spółki Ryanair; International Airlines Group SA (IAG, tj. spółki holdingowej posiadającej linie British Airways i Iberię); Maltańskiej Izby Handlu, Przedsiębiorczości i Przemysłu; Maltańskiego Stowarzyszenia Pilotów Linii Lotniczych (ang. *Airline Pilots Association Malta*, ALPA); Maltańskiego Stowarzyszenia Hotelarzy i Restauratorów (ang. *Malta Hotels and Restaurant Association*, MHRA); oraz od konsultanta, który woli pozostać anonimowy.
- (64) W uwagach Maltańskiej Izby Handlu, ALPA i MHRA opowiedziano się za ciągłością działania Air Malta, podkreślając znaczenie spółki dla całej gospodarki maltańskiej, w szczególności dla sektora turystyki. Zwrócono się do Komisji, aby przy ocenie planu restrukturyzacji wzięła pod uwagę specyfikę przedmiotowej sprawy oraz to, że Air Malta jest małym przewoźnikiem.
- (65) Krytyczne uwagi przedstawione przez Ryanair i IAG dotyczą głównie wątpliwości wyrażonych już w decyzji o wszczęciu postępowania w odniesieniu do przywrócenia rentowności i przyjętych założeń. Ryanair stwierdza, że z powodu małej floty Air Malta nie może czerpać korzyści z ekonomii skali i integracji. Ta niekorzystna sytuacja ulegnie dalszemu pogorszeniu wskutek zmniejszenia liczby statków powietrznych. Ponadto Ryanair i anonimowy konsultant krytycznie odnoszą się do sprzedaży gruntów, która nie zostanie przeprowadzona w drodze procedury otwartej, oraz utrzymują, że poprzez tę transakcję Malta zamierza udzielić dodatkowej pomocy na rzecz Air Malta.
- (66) Jeżeli chodzi o transport pacjentów, którzy mają odbyć leczenie za granicą, oraz połączenie z miejscami przeznaczenia poza UE na podstawie umów dwustronnych, Ryanair powołuje się na przepisy dotyczące obowiązku użyteczności publicznej, w szczególności na rozporządzenie nr 1008/2008, zgodnie z którym obowiązek użyteczności publicznej nakłada się w drodze procedury otwartej, a wysokość rekompensaty za wypełnianie tego obowiązku ustala się na podstawie analizy kosztów, jakie poniosłoby przeciętne dobrze zarządzane przedsiębiorstwo w związku z wypełnianiem tego obowiązku. Ryanair przestrzega przed zastosowaniem *ex post* domniemanego obowiązku użyteczności publicznej w celu uzasadnienia planu restrukturyzacji oraz zwraca się do Komisji o przeanalizowanie tej kwestii, w szczególności aby stwierdzić, czy ustalono jakąkolwiek tego typu rekompensatę.



## 5. UWAGI MALTY DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

- (67) Malta udzieliła szczegółowych odpowiedzi na wszystkie argumenty podniesione przez osoby trzecie w przedstawionych przez nie uwagach. W szczególności Malta odparła zarzuty dotyczące przywrócenia długoterminowej rentowności spółce Air Malta, zapewniając, że tendencja do szybkiego wzrostu strat u tego przewoźnika została już odwrócona.
- (68) Zgodnie z przyjętą strategią handlową spółka Air Malta ma być „liniami lotniczymi miejsca przeznaczenia” i prowadzić działalność skoncentrowaną wokół lokalnego portu lotniczego. W osiągnięciu skutecznej zmiany charakteru spółki pomoże ponadto znaczne ograniczenie strat, któremu będą towarzyszyły zmiany zasad pracy stosowanych w spółce.
- (69) Jeżeli chodzi o zarzut dotyczący niezdolności Air Malta do czerpania korzyści z ekonomii skali, władze maltańskie argumentują, że koszty operacyjne w sektorze lotniczym są z natury zmienne (w przypadku Air Malta wynoszą [60–70] %). Dotyczy to kosztów paliwa, dzierżawy i obsługi technicznej statków powietrznych, lądowania, nawigacji i załogi lotniczej, na które bez wyjątku ma wpływ polityka cenowa rynku, która w pewnym stopniu ogranicza ekonomię skali, z której przewoźnik lotniczy mógłby czerpać korzyści.
- (70) Jeżeli chodzi o wycenę i sprzedaż strategicznych nieruchomości rządowi, Malta ponownie zapewnia, że wycena została przeprowadzona przez zewnętrzny i niezależny podmiot wyceniający [...], w stosunku do którego nie zachodzi konflikt interesów, oraz jest oparta na szczegółowym sprawozdaniu sporządzonym zgodnie z międzynarodowymi standardami wyceny określonymi przez Międzynarodowy Komitet Standardów Wyceny. Zasadność przeprowadzenia tej transakcji potwierdzają nowe potrzeby spółki (znacznie mniejsza liczba pracowników) oraz zmiana kultury pracy, zgodnie z którą pracownicy powinni znajdować się w jednym nowoczesnym biurze. Dlatego też przewoźnik lotniczy pozbył się nieruchomości, która stała się niepotrzebna. Biorąc pod uwagę niedobór zasobów gruntowych na Malcie, władze maltańskie twierdzą, że strategia dotycząca utworzenia parku lotniczego na przedmiotowych gruntach powstała na wiele lat przed restrukturyzacją spółki Air Malta.
- (71) Jeżeli chodzi o usługi publiczne władze maltańskie potwierdziły, że obowiązek użyteczności publicznej, określony w rozporządzeniu nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty, nie został nałożony w przeszłości ani nie planuje się jego nałożenia w przyszłości. W związku z tym państwo nie wypłacało ani nie będzie wypłacać żadnej rekompensaty. Dlatego też spółka Air Malta nigdy nie otrzymywała żadnego wynagrodzenia ze środków publicznych za jakiegokolwiek przewoźnika z Malty i z Malty, w tym za transport pasażerów podróżyjących ze względów medycznych.

## 6. OCENA POMOCY

## 6.1 Istnienie pomocy państwa

- (72) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (73) Pojęcie pomocy państwa ma zastosowanie do wszelkiej korzyści udzielonej bezpośrednio lub pośrednio, finansowanej przy użyciu zasobów państwowych, przyznanej przez samo państwo lub przez organ pośredniczący na podstawie udzielonych mu uprawnień.
- (74) W związku z powyższym decyzja władz maltańskich o dokonaniu nowego zastrzyku kapitałowego w wysokości 130 mln EUR musi być postrzegana jako pomoc państwa. Zastrzyk kapitałowy obejmuje zasoby państwowe oraz stanowi selektywną korzyść dla spółki Air Malta, ponieważ poprawia jej sytuację finansową.
- (75) Środek ten wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi i na konkurencję, ponieważ Air Malta konkuruje z innymi przewoźnikami lotniczymi w Unii Europejskiej, w szczególności od wejścia w życie trzeciego etapu liberalizacji transportu lotniczego („trzeciego pakietu”) w dniu 1 stycznia 1993 r. Przedmiotowy środek umożliwia spółce Air Malta kontynuowanie działalności, dzięki czemu spółka nie musi borykać się z konsekwencjami wynikającym zwykle ze złych wyników finansowych, a zatem zakłóca konkurencję.
- (76) W takich okolicznościach zastrzyk kapitałowy stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Władze maltańskie nie kwestionują powyższego wniosku.

## 6.2 Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym na podstawie wytycznych dotyczących pomocy na ratowane i restrukturyzację

- (77) Artykuł 107 ust. 3 lit. c) TFUE stanowi, że pomoc państwa może zostać zatwierdzona, jeżeli została przyznana na sprzyjanie rozwojowi niektórych sektorów gospodarki, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (78) Komisja uważa, że przedmiotowy środek stanowi pomoc na restrukturyzację, którą należy ocenić w świetle kryteriów określonych w wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację oraz w wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 1994 r. (1), aby stwierdzić, czy pomoc ta może być zgodna z rynkiem wewnętrznym w świetle art. 107 ust. 3 TFUE.

(1) Stosowanie art. 92 i 93 Traktatu WE i art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotniczym, Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5.

(79) Komisja uznaje, że władze maltańskie zobowiązały się przestrzegać obowiązku niepodejmowania działań (zgodnie z pkt 34 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację) oraz nie przyznały żadnej pomocy na rzecz spółki Air Malta (oprócz pomocy na ratowanie zatwierdzonej przez Komisję w dniu 15 listopada 2010 r.).

#### 6.2.1 Kwalifikowalność

(80) Jeżeli chodzi o kwalifikowalność, pkt 33 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację stanowi, że przedsiębiorstwo musi kwalifikować się jako przedsiębiorstwo zagrożone w rozumieniu tych wytycznych (pkt 9–13).

#### Przedsiębiorstwo zagrożone

(81) Zgodnie z pkt 9 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację Komisja uważa przedsiębiorstwo za zagrożone, jeżeli ani przy pomocy środków własnych, ani środków, które mogłoby uzyskać od właścicieli/akcjonariuszy lub wierzycieli, nie jest ono w stanie powstrzymać strat, które bez zewnętrznej interwencji władz publicznych prawie na pewno doprowadzą to przedsiębiorstwo do zniknięcia z rynku w perspektywie krótko- lub średnioterminowej.

(82) Następnie w pkt 10 lit. a) wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację uściśla się, że spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością uważa się za zagrożoną, jeżeli ponad połowa jej zarejestrowanego kapitału została utracona, w tym ponad jedna czwarta tego kapitału w okresie poprzedzających 12 miesięcy.

(83) Komisja zauważa, że Air Malta jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, która straciła prawie całość zarejestrowanego kapitału i nie jest w stanie wywiązać się z bieżących obowiązków. Spółka Air Malta została uznana za przedsiębiorstwo zagrożone już w decyzji, na mocy której zatwierdzono pomoc na ratowanie tej spółki<sup>(1)</sup>. Zgodnie z pkt 25 przedmiotowych wytycznych dane państwo członkowskie musi przekazać Komisji, w terminie nie dłuższym niż sześć miesięcy po zezwoleniu na zastosowanie środka pomocy w celu ratowania, plan restrukturyzacji lub plan likwidacji lub dowód, że pożyczka na ratowanie została całkowicie zwrócona. Malta w należyty sposób zgłosiła plan restrukturyzacji spółki Air Malta w terminie sześciu miesięcy. Biorąc pod uwagę, że w tym stosunkowo krótkim okresie sytuacja Air Malta nie uległa znaczącej zmianie, w związku z czym spółka potrzebuje pomocy na restrukturyzację w celu odzyskania rentowności, można wywnioskować, że spółka ewidentnie nadal spełnia kryteria określone w pkt 10 lit. a) wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację, a zatem kwalifikuje się jako przedsiębiorstwo zagrożone z tych samych względów, które wskazano w decyzji w sprawie pomocy na ratowanie (pkt 7–13 i 45).

(84) W pkt 12 wytycznych przewiduje się, że nowo utworzone przedsiębiorstwo nie kwalifikuje się do pomocy na

ratowanie lub restrukturyzację nawet wtedy, gdy jego pierwotna sytuacja finansowa jest niepewna. Przedsiębiorstwo zasadniczo uznaje się za nowoutworzone w okresie pierwszych 3 lat po rozpoczęciu działalności w danej dziedzinie.

(85) Spółka Air Malta została utworzona w 1974 r., w związku z czym nie można jej uznać za nowo utworzone przedsiębiorstwo.

#### Grupa kapitałowa

(86) Zgodnie z pkt 13 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstwo należące lub przejęte przez większą grupę kapitałową w normalnych warunkach nie kwalifikuje się do pomocy w celu ratowania lub restrukturyzacji, z wyjątkiem sytuacji, w której można wykazać, że trudności przedsiębiorstwa są wewnętrzne i nie są wynikiem arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy oraz że te trudności są zbyt poważne, aby mogły być przezwyciężone przez samą grupę. W przypadku, gdy zagrożone przedsiębiorstwo tworzy podmiot zależny, podmiot ten będzie, wraz z kontrolującym go zagrożonym przedsiębiorstwem, uważany za grupę i może otrzymać pomoc zgodnie z warunkami ustanowionymi w tym punkcie.

(87) Spółka Air Malta plc tworzy grupę wraz ze swoimi spółkami zależnymi (zob. motyw 10). Ze sprawozdań finansowych grupy wynika, że przewoźnik lotniczy, mimo że jest częścią większej grupy spółek, w praktyce odpowiada za 94 % całkowitych obrotów Grupy Air Malta, w związku z czym żaden inny członek grupy nie ma możliwości sfinansowania procesu restrukturyzacji tego przewoźnika. Ponadto sprawozdanie finansowe pokazuje, że straty przewoźnika lotniczego stanowią jego problemy wewnętrzne i dlatego nie można ich przypisać do żadnej części grupy.

(88) Komisja uznaje zatem, że trudności spółki Air Malta nie są wynikiem arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy, ale powstały w przeważającej mierze na skutek niewystarczających przychodów z działalności podstawowej. Trudności te są zbyt poważne, aby grupa mogła się z nimi uporać samodzielnie, zwłaszcza że wiele spółek zależnych przynosi straty, a dodatni wkład ze strony rentownych spółek zależnych jest zdecydowanie za mały, aby umożliwić wyrównanie strat z działalności podstawowej Air Malta.

#### 6.2.2 Przywrócenie długoterminowej rentowności

(89) Po pierwsze, zgodnie z pkt 35 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację plan restrukturyzacji, którego okres trwania musi być możliwie najkrótszy, musi przywrócić długoterminową rentowność przedsiębiorstwa w rozsądnych ramach czasowych i na podstawie realistycznych założeń co do przyszłych warunków działania.

(90) W planie musi zostać przewidziana taka zmiana sytuacji przedsiębiorstwa, która po zakończeniu restrukturyzacji pozwoli mu pokryć wszystkie koszty wraz z amortyzacją

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

- i opłatami finansowymi. Oczekiwany zwrot z kapitału musi być wystarczający, aby zrestrukturyzowane przedsiębiorstwo było w stanie samodzielnie konkurować na rynku (pkt 37 przedmiotowych wytycznych).
- (91) Plan restrukturyzacji obejmujący pięcioletni okres restrukturyzacji ma na celu przywrócenie rentowności od roku obrotowego 2014, a dzięki temu zapewnienie długoterminowej rentowności.
- (92) Co więcej, najważniejsze środki restrukturyzacyjne oraz środki wyrównawcze zostaną podjęte w pierwszej połowie okresu restrukturyzacji. Niemniej niektóre mniej istotne środki restrukturyzacyjne oraz część zgłoszonego zastrzyku kapitałowego powinny zostać zrealizowane w latach 2014 i 2015. Władze maltańskie wykazały, że strategia określona w planie restrukturyzacyjnym została rozłożona na pięć lat po przeprowadzeniu dokładnej oceny najkrótszego okresu potrzebnego na przywrócenie długoterminowej rentowności spółki, z uwzględnieniem możliwych przyszłych warunków operacyjnych.
- (93) Komisja zauważa, że zgłoszony pięcioletni okres restrukturyzacji jest szczególnie potrzebny ze względu na delokalizację spółki Air Malta. Należy zauważyć, że Air Malta musiała najpierw wdrożyć program dobrowolnego odejścia z pracy i system wczesnych emerytur (w wyniku negocjacji ze związkami zawodowymi) w pierwszej połowie okresu restrukturyzacji. Następnie możliwe będzie przeniesienie personelu spółki składającego się z mniejszej liczby pracowników do nowej siedziby głównej. W związku z tym sprzedaż gruntów, stanowiąca główny element wkładu własnego, może się odbyć dopiero w drugiej połowie okresu restrukturyzacji (lata obrotowe 2012–2014). Co więcej, Malta zamierza wypłacić pomoc dopiero w drugiej połowie okresu restrukturyzacji (zob. motyw 43) ze względu na ograniczenia budżetowe. Ponadto Komisja zauważa, że w obecnej sytuacji gospodarczej szczególnie w sektorze transportu lotniczego konieczne jest osiągnięcie stabilizacji wyników działalności operacyjnej i usługowej, aby zapewnić długoterminową rentowność, która będzie stanowić solidną podstawę przyszłego wzrostu, a nie tylko krótkoterminową zmianę. Osiągnięcie tego celu zajmuje zwykle kilka lat. Komisja zauważa, że w poprzednich przypadkach zatwierdzono okres restrukturyzacji trwający pięć lat lub dłużej<sup>(1)</sup>. Dlatego też, po rozważeniu wszystkich kwestii, Komisja uważa stosunkowo długi okres restrukturyzacji (listopad 2010 r. – listopad 2015 r.) za akceptowalny.
- (94) Aby umożliwić zmianę sytuacji spółki Air Malta, w planie restrukturyzacji przewiduje się znaczne obniżenie kosztów, w szczególności zmniejszenie zdolności przewozowych i liczby pracowników, jak również poprawę zarządzania kosztami. Oczekuje się, że pod koniec okresu objętego planem restrukturyzacji roczny wzrost rentowności osiągnięty dzięki inicjatywom dotyczącym kosztów wyniesie [42–52] mln EUR, co odpowiada zmniejszeniu całkowitych kosztów o [9–11] % między rokiem obrotowym 2010 a rokiem obrotowym 2016 lub obniżenie całkowitego kosztu operacyjnego w przeliczeniu na pasażera o [8–10] % w latach obrotowych 2010–2016.
- (95) W planie restrukturyzacji wykazuje się, że do znaczącego obniżenia kosztów prowadzi zwłaszcza zmniejszenie zdolności przewozowych poprzez zredukowanie floty z 12 do 10 statków powietrznych, a w konsekwencji zmniejszenie liczby dostępnych miejsc na kilometr.
- (96) Wysokość kosztów społecznych restrukturyzacji odpowiada zobowiązaniom prawnym spółki wobec pracowników, którzy zostaną zwolnieni. Przewoźnik lotniczy zakończył już negocjacje z trzema związkami zawodowymi, reprezentującymi 85 % siły roboczej. Negocjacje z ostatnim związkiem zawodowym (ALPA) są w fazie końcowej. Komisja zauważa, że przewoźnik lotniczy przekroczył swój poziom docelowy wynoszący 500 dobrowolnych wniosków o przystąpienie do systemu wczesnych emerytur i programu dobrowolnego odejścia z pracy. Ze spółki odeszło już ponad 40 % przewidzianej całkowitej liczby pracowników.
- (97) Zakładane obniżenie kosztów poprzez zarządzanie umowami prowadzące do oszczędności w wysokości [7–9] mln EUR wydaje się osiągalne, ponieważ w wyniku zakończonych dotąd negocjacji uzyskano już ponad [4–5] mln EUR rocznie, a według władz maltańskich negocjacje z Maltańskim Międzynarodowym Portem Lotniczym (który jest w przeważającej mierze własnością inwestorów prywatnych), które mają przynieść największe oszczędności kosztów [...], zostały już zakończone w 90 %.
- (98) Jeżeli chodzi o przychody z usług dodatkowych, władze maltańskie wykazały, że przyjęte w założeniach wartości liczbowe ([3–5] % całkowitych przychodów lub [3–5] % przychodów z przewozu osób w roku obrotowym 2016) są znacznie niższe niż wartości procentowe osiągnane przez innych przewoźników, w tym tanie linie lotnicze i przewoźników sieciowych. Ponadto Air Malta z powodzeniem rozpoczęła wdrażanie niektórych z zaplanowanych inicjatyw dotyczących przychodów dodatkowych, które dają wyniki zgodne z prognozami zawartymi w planie restrukturyzacji, a nawet przekraczające te prognozy.
- Analiza scenariuszy wariantowych*
- (99) Wyniki te są oparte na realistycznych założeniach. Komisja zauważa z zadowoleniem, że w reakcji na decyzję o wszczęciu postępowania dokonano przeglądu wszystkich założeń zawartych w planie restrukturyzacji oraz dostosowano szereg głównych założeń. Mówiąc bardziej szczegółowo:
- a) zmieniono prognozy dotyczące PKB i prognozy rynkowe, tak aby odzwierciedlić pogarszającą się sytuację gospodarczą w Europie. Roczna stopę wzrostu dla maltańskiego transportu lotniczego zmniejszono z 5,9 % do 4 % rocznie w okresie do 2016 r. w świetle zmienionych prognoz dotyczących wzrostu PKB opracowanych przez MFW i Eurostat;

<sup>(1)</sup> Zob. decyzje Komisji w sprawach: *Austrian Airlines* (C 6/09), Dz.U. L 59 z 9.3.2010, s 1, motyw 296 (sześciolatekni okres restrukturyzacji) oraz *Royal Mail Group* (SA.31479), C(2012) 1834 wersja ostateczna, motyw 217 (pięcioletni okres restrukturyzacji).



- b) jeżeli chodzi o zakładany zysk, Malta wykazała, że przyjęty średni wzrost poniżej 2 % zysku jest zgodny z prognozą dla wielu przewoźników sieciowych w Europie (np. Lufthansa – 1,3 % w 2012 r., Air France-KLM – 1,0 % w 2012 r., IAG – 2,9 % w 2012 r.) oraz jest niższy od poziomu określonego dla bezpośrednio konkurujących z Air Malta tanich linii lotniczych easyJet (3,4 % w 2012 r.) i Ryanair (5 % w 2012 r.);
- c) jeżeli chodzi o założenia dotyczące inflacji, Air Malta dokonała ich przeglądu i skorygowała je, uwzględniając wzrost kosztów na poziomie 1,2 % rocznie w stałym składniku dzierżawy statków powietrznych. Zmiana składu inflacji w umowach dzierżawy skutkuje skorygowaniem o inflację 60 % podstawy kosztów operacyjnych przewoźnika lotniczego (koszty zatrudnienia, paliwo i umowy dzierżawy). Kierując się względami ostrożności, nie poczyniono żadnych założeń dotyczących inflacji dla przychodów w celu uwzględnienia wzrostu siły nabywczej w perspektywie długoterminowej. Ponadto w planie restrukturyzacji uwzględniono podwyżki wynagrodzeń – w przypadku Air Malta wynagrodzenia są drugim pod względem wielkości składnikiem kosztów;
- d) koszty paliwa, największy składnik kosztów przewoźnika lotniczego, są wyrażone w wartościach rzeczywistych. Zmieniono prognozę dotyczącą cen paliwa, tak aby lepiej odzwierciedlić najnowsze prognozy długoterminowe dotyczące cen ropy.
- (100) Ponadto Malta przedstawiła analizę scenariuszy wariantowych obejmującą, oprócz opisanych powyżej najbardziej realistycznych założeń (scenariusz podstawowy), najbardziej optymistyczny i najbardziej pesymistyczny scenariusz oparty na zmienionych założeniach dotyczących szeregu kluczowych czynników, takich jak przewidywane obniżenie kosztów w wyniku renegotiacji umów, zmniejszenie liczby pracowników, liczba pasażerów, przychody w przeliczeniu na pasażera, cena paliwa i kursy walutowe.
- (101) Przegląd i dostosowanie szeregu kluczowych założeń, jak opisano w motywie 99, doprowadziły do zmiany prognoz finansowych przyjętych dla scenariusza podstawowego, w wyniku której zysk z działalności operacyjnej w roku obrotowym 2015 uległ zmniejszeniu z [11–13] mln EUR do [9–11] mln EUR, a zysk z działalności operacyjnej w roku obrotowym 2016 – z [13–15] mln EUR do [9–11] mln EUR. Dostosowane założenia i zmienione prognozy wraz z przedstawionymi wyjaśnieniami dają obecnie bardziej realistyczny i rzetelny obraz przyszłego rozwoju spółki Air Malta.
- (102) Air Malta dąży do osiągnięcia w latach obrotowych 2015 i 2016 stopy zwrotu z kapitału własnego wynoszącej odpowiednio [4–6] % i [4–6] % oraz stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału w wysokości odpowiednio [4–6] % i [4–6] %. Przytoczone wartości liczbowe dotyczące rentowności są zgodne z wartościami osiąganymi przez innych dużych przewoźników europejskich w ostatnich latach.
- (103) Niektóre duże europejskie przedsiębiorstwa lotnicze, takie jak British Airways, Iberia lub easyJet, dążą do osiągnięcia znacznie wyższej stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału (12 % <sup>(1)</sup>) w kolejnych latach. Komisja zauważa jednak, że spółka Air Malta, jako mały przewoźnik dysponujący flotą liczącą zaledwie 10 statków powietrznych, który ma ograniczone możliwości czerpania korzyści z synergii i który dodatkowo stawia sobie za cel zaspokojenie specyficznych potrzeb związanych z peryferyjnym położeniem geograficznym Malty, nie jest porównywalna z dużymi przewoźnikami narodowymi lub dużymi tanimi liniami lotniczymi. Uwzględniając specyfikę przedmiotowej sprawy, wydaje się, że stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału w wysokości [4–6] % jest wystarczająca, aby Air Malta mogła samodzielnie konkurować na rynku.
- (104) Ponadto Air Malta dokonała postępów w procesie restrukturyzacji, co dowodzi skuteczności podjętych już środków restrukturyzacyjnych. Dane liczbowe za 2011 r. pokazują wzrost przychodów o 1,6 % w porównaniu z 2010 r. (pomimo zmniejszenia zdolności o 8 %), który przewyższa o 2,9 % poziom przewidziany pierwotnie w planie restrukturyzacji <sup>(2)</sup>. Wyniki finansowe spółki Air Malta za ostatni rok do grudnia 2011 r. uległy poprawie o 13 mln EUR w stosunku do roku poprzedniego i są o około 1 mln EUR wyższe niż wyniki przewidziane w prognozach zawartych w planie restrukturyzacyjnym. Inne kluczowe wskaźniki dla tego samego okresu pokazują, że wskaźnik wykorzystania miejsc w samolotach wzrósł o [3–5] %, liczba pasażerów zwiększyła się o [1–3] %, a średnia taryfa o [0–2] %, podczas gdy koszty w odniesieniu do liczby dostępnych miejsc na kilometr (wskaźnik CASK) są o [0–2] % niższe.
- (105) W świetle powyższego Komisja uważa, że zmieniony plan restrukturyzacji pozwoli spółce Air Malta przywrócić długoterminową rentowność w rozsądnych ramach czasowych.
- ### 6.2.3 Unikanie nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji (środki wyrównawcze)
- (106) Po drugie, zgodnie z pkt 38 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację konieczne jest wprowadzenie środków wyrównawczych, aby zapewnić minimalizację negatywnych skutków dla warunków wymiany handlowej. Środki te mogą polegać na zbyciu aktywów, ograniczeniu zdolności produkcyjnych lub udziału w rynku oraz ograniczeniu barier wejścia na dane rynki (pkt 39 przedmiotowych wytycznych).
- (107) W tym względzie do celu oceny środków wyrównawczych zamknięcie działalności przynoszącej straty, które w dowolnym stopniu byłoby konieczne, aby przywrócić rentowność, nie będzie uznawane za obniżenie zdolności produkcyjnych lub udziału w rynku (pkt 40 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację).
- <sup>(1)</sup> Zob. uwagi przedstawione przez IAG w dniu 2 maja 2012 r.
- <sup>(2)</sup> W planie restrukturyzacji przewidziano, że przychody w grudniu 2011 r. osiągną 169,939 mln EUR, podczas gdy zgodnie faktyczne dane liczbowe wskazują na przychody w wysokości 174,896 mln EUR (wyższe o 2,9 %).



(108) Air Malta proponuje następujące środki wyrównawcze:

- zmniejszenie całkowitej zdolności w segmencie przewozu osób;
- zaprzestanie obsługi rentowych i potencjalnie rentownych tras;
- rezygnacja z przydziałów czasu na lądowanie na koordynowanych portach lotniczych w Europie;
- zmniejszenie liczby lotów towarowych;
- sprzedaż spółek zależnych.

*Zmniejszenie całkowitej zdolności w segmencie przewozu osób*

(109) Pierwszy środek wyrównawczy zaproponowany przez spółkę Air Malta polega na zmniejszeniu zdolności w segmencie przewozu osób. Całkowite zmniejszenie zdolności wynosi 19,7 % (od lata 2009 r. do lata 2012 r.) lub 20,9 % (lata obrotowe 2010–2013). Całkowite zmniejszenie zdolności nie może zostać uznane zgodnie z pkt 40 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację, ponieważ obejmuje również ograniczenie lub zaprzestanie obsługi nierentownych tras.

*Zaprzestanie obsługi rentowych i potencjalnie rentownych tras*

(110) Na podstawie informacji przedstawionych w toku formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja jest w stanie wskazać 14 rentownych tras<sup>(1)</sup>, w odniesieniu do których przewidziano zmniejszenie zdolności lub zaprzestanie obsługi, jak również szereg połączeń czarterowych, które można zaakceptować jako środki wyrównawcze.

(111) Rentowność tras rozkładowych określa się na podstawie tzw. marży brutto obliczanej w następujący sposób: przychody minus zmienne bezpośrednie koszty operacyjne minus stałe bezpośrednie koszty operacyjne. Trasy są rentowne, jeżeli pozwalają osiągnąć marżę brutto wynoszącą co najmniej zero. W tzw. marży netto uwzględnia się również koszty pośrednie. Zdaniem Komisji marża brutto wydaje się odpowiednią wartością, ponieważ uwzględnia się w niej wszystkie koszty bezpośrednio związane z daną trasą. Zastosowanie „marży netto” byłoby zbyt rygorystyczne, ponieważ relacja kosztów pośrednich do wielkości floty i zdolności przewozowych jest nieliniowa i nie można obniżyć tych kosztów poniżej pewnego poziomu, zważywszy że niektóre działania i funkcje są niezbędne do normalnego funkcjonowania przewoźnika lotniczego, niezależnie od jego wielkości.

(112) Komisja nie uwzględnia tzw. „minimalnie rentownych” tras, tj. tras, które obecnie są nierentowne z marżą brutto w wysokości od 0 % do -10 %, ale które mogą stać się rentowne w przyszłości przy odpowiednim zarządzaniu

oraz położeniu nacisku na strategię handlową i inwestycje, ponieważ w pkt 40 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację jest mowa o „działalności przynoszącej straty” w czasie zgłoszenia planu restrukturyzacji.

(113) Jeżeli chodzi o rentowność lotów czarterowych, władze maltańskie potwierdziły, że wszystkie usługi czarterowe były rentowne. Całkowita rentowność lotów czarterowych w roku obrotowym 2010 wyniosła [5–8] % (marża brutto).

(114) Komisja bierze pod uwagę dane liczbowe dotyczące zmian w latach obrotowych 2010–2013, a nie w okresie od lata 2009 r. do lata 2012 r., ponieważ koniec roku obrotowego 2010 (tj. marzec 2010 r.) stanowi bardziej odpowiedni punkt wyjścia niż lato 2009 r., tj. sześć miesięcy wcześniej, w świetle okresu restrukturyzacji rozpoczynającego się jesienią 2010 r. Komisja zauważa, że władze maltańskie potwierdziły, że sieć tras powinna być stała od roku obrotowego 2013, a zatem przedmiotowa zmiana zdolności dotyczy całego okresu restrukturyzacji.

(115) Na podstawie całkowitej zdolności przewozowej w roku obrotowym 2010 wynoszącej 4 145 522 dostępnych miejsc na kilometr zmniejszenie zdolności zarówno w przypadku rentownych połączeń rozkładowych, jak i połączeń czarterowych wynosi [...] liczby dostępnych miejsc na kilometr przy przewidywanym zwiększeniu zdolności o [...] liczby dostępnych miejsc na kilometr. Dlatego też całkowite zmniejszenie zdolności w segmencie przewozu osób akceptowalne jako środek wyrównawczy (zmniejszenie zdolności związane z rentownymi trasami minus zwiększenie zdolności) między rokiem obrotowym 2010 a końcem okresu restrukturyzacji odpowiada 5 % zdolności przewozowych z 2010 r.

*Rezygnacja z przydziałów czasu na lądowanie na koordynowanych portach lotniczych w Europie*

(116) W wyniku zmiany w sieci wprowadzonej przez spółkę Air Malta, zmniejszenia częstotliwości obsługiwanych połączeń i zniesienia niektórych tras Air Malta zrezygnuje z [...] par przydziałów czasu na lądowanie<sup>(2)</sup> na europejskich koordynowanych portach lotniczych poziomu trzeciego<sup>(3)</sup>. Komisja zauważa, że rezygnacja z tych przydziałów czasu na lądowanie pozwoli innym konkurującym przewoźnikom lotniczym na zwiększenie zdolności na tych koordynowanych portach lotniczych (niezależnie od tego, z której konkretnie trasy zrezygnuje Air Malta), w związku z czym stanowi zmniejszenie barier wejścia na rynek. Dlatego też przedmiotowy środek można uznać za środek wyrównawczy.

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

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

<sup>(3)</sup> Zob. art. 2 lit. g) rozporządzenia (EWG) nr 95/93 oraz definicja „porty lotnicze poziomu trzeciego” w pkt 5 wytycznych dotyczących światowych przydziałów czasu na start lub lądowanie („Worldwide Slot Guidelines”) Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (www.iata.org/wsg).

*Zmniejszenie liczby lotów towarowych*

- (117) W toku formalnego postępowania wyjaśniającego Malta zaproponowała dodatkowy środek wyrównawczy w postaci zmniejszenia zdolności w segmencie lotów towarowych o 20 %. Według władz maltańskich wszystkie przedmiotowe loty towarowe są rentowne. Air Malta posiada znaczącą pozycję na lokalnym rynku transportu towarowego i samolotów transportowych (przy udziale w rynku w wysokości 28 % dla lotów z Malty i na Malcie). Komisja uwzględni zatem przedmiotowe zmniejszenie jako środek wyrównawczy.

*Sprzedaż spółek zależnych*

- (118) Oprócz zmniejszenia zdolności przewozowych Air Malta proponuje sprzedaż aktywów nieprzynoszących strat jako środki wyrównawcze. Sprzedaż dotyczy jej spółek zależnych: Shield Insurance Company Ltd („Shield Insurance”) oraz Osprey Insurance Brokers Company Ltd („Osprey Insurance Brokers”). Shield Insurance jest wewnętrznym zakładem ubezpieczeń działającym na Guernsey i powstał głównie w celu objęcia ubezpieczeniem peryferyjnej działalności lotniczej Air Malta. Spółka ta ma jednak dostęp do międzynarodowego rynku ubezpieczeń i jest uprawniona do zawierania transakcji obejmujących ubezpieczenia różnych klas, zarówno w odniesieniu do Grupy Air Malta, jak i osób trzecich. Spółka Osprey Insurance Brokers jest brokerem ubezpieczeniowym specjalizującym się w zarządzaniu transakcjami na średnią i dużą skalę, obejmującymi wszystkie klasy ubezpieczeń, w tym lotnictwo.
- (119) Zgodnie z pkt 40 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację środki wyrównawcze powinny zostać wprowadzone w szczególności na rynku, na którym przedsiębiorstwo będzie miało znaczącą pozycję po restrukturyzacji.
- (120) Rynkiem, na którym Air Malta ma i będzie miała znaczącą pozycję, jest maltański rynek transportu lotniczego (przewóz osób i towarów). Nie dotyczy to sektora ubezpieczeń. Działalność ubezpieczeniowa nie jest główną działalnością i nie jest ściśle związana z działalnością w segmencie transportu lotniczego. Należy zauważyć, że po sprzedaży spółek Shield Insurance i Osprey Insurance Brokers Grupa Air Malta nie będzie już prowadziła działalności na rynku ubezpieczeń. Dlatego też ani sprzedaży spółki Shield Insurance, ani sprzedaży spółki Osprey Insurance Brokers nie można uznać za środek wyrównawczy.

*Stosowność zaproponowanych środków wyrównawczych*

- (121) W ramach oceny stosowności środków wyrównawczych Komisja uwzględni strukturę rynku i warunki konkurencji, aby zapewnić, że żaden środek nie prowadzi do szkód w strukturze rynku (pkt 39 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację).

(122) Środki muszą być proporcjonalne do zakłócających skutków pomocy oraz, w szczególności, do wielkości i względnego znaczenia przedsiębiorstwa na rynku lub rynkach. Stopień wymienionych ograniczeń musi zostać ustalony na zasadzie indywidualnego podejścia (pkt 40 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację).

(123) Air Malta jest bardzo małym podmiotem na europejskim rynku lotniczym, którego udział w zdolnościach przewozowych i produkcji całego europejskiego sektora lotniczego (pod względem liczby pasażerów) wynosi zaledwie 0,25 %. Mimo że Air Malta utrzymuje wiodącą pozycję na maltańskim rynku lotniczym, na wyjściu tej spółki z rynku skorzystałyby przede wszystkim wszystkie duże tanie linie lotnicze, takie jak Ryanair i easyJet, posiadające już znaczący udział w europejskim rynku lotniczym.

(124) Komisja zauważa, że w przypadku małego przewoźnika, jakim jest Air Malta, jakiegokolwiek dalsze zmniejszenie wielkości floty będzie miało negatywny wpływ na rentowność przewoźnika, a zarazem nie zapewni żadnych znaczących możliwości rynkowych konkurentom. Flota spółki Air Malta może okazać się zbyt mała, aby zapewnić synergii oraz faktyczną możliwość korzystania ze zróżnicowanej floty w celu przyciągnięcia podmiotów z większego rynku i wejścia na potencjalne rynki. W przypadku spółki Air Malta bardzo trudno jest zróżnicować klasy rezerwacyjne i konfiguracje miejsc na statkach powietrznych w celu zmaksymalizowania zysków. Ponadto Air Malta ze względu na to, że jest małym przedsiębiorstwem, znajduje się w niekorzystnej sytuacji, jeżeli chodzi o finansowanie statków powietrznych, zarządzanie umowami i inne kwestie, w przypadku których ekonomia skali przynosi wymierne korzyści finansowe i pod względem konkurencji. Jakiegokolwiek dalsze zmniejszenie zdolności mogłoby mieć skumulowany negatywny wpływ na zdolność linii lotniczych do konkurowania z dużymi konkurentami.

(125) Co więcej, Malta jest obszarem kwalifikującym się do pomocy na podstawie art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE. Zgodnie z pkt 56 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację warunki zezwolenia na pomoc mogą być mniej rygorystyczne w odniesieniu do wdrożenia środków wyrównawczych.

(126) Ponadto przy ocenie stosowności zaproponowanych środków wyrównawczych Komisja musi uwzględnić specyfikę przedmiotowej sprawy. Peryferyjne położenie geograficzne Malty jako wyspy stwarza problemy pod względem dostępu do pozostałej części terytorium Unii Europejskiej. Komisja przyznaje, że Wyspy Maltańskie są odizolowane pod względem położenia geograficznego, w związku z czym połączenia transgraniczne z Europą kontynentalną i innymi częściami świata są ograniczone do połączeń morskich i powietrznych. Odpowiednie połączenia lotnicze są kluczowe dla gospodarki Malty,

zważywszy na dużą otwartość gospodarczą<sup>(1)</sup> (wymagającą niezawodnych połączeń transportowych dla osób podróżujących w interesach) oraz znaczenie sektora turystyki<sup>(2)</sup>. Połączenia te są również niezbędne dla spójności gospodarczej i społecznej Malty, zarówno wewnętrznej, jak i z resztą UE, ponieważ umożliwiają codzienny transport przesyłek i ładunków, w tym łatwo psujących się towarów między wyspami i Europą kontynentalną, jak również przewóz osób ze względów medycznych na noszach i w inkubatorach (w przypadkach, w których konieczna specjalistyczna opieka medyczna jest niedostępna na Malcie).

- (127) Również w decyzji z dnia 7 marca 2007 r. w sprawie Cyprus Airways<sup>(3)</sup> Komisja, oceniając stosowność środków wyrównawczych, uznała w odniesieniu do Cypru, że:

„przejawia szereg cech terytorialnych, a więc trwałych, które mają wpływ na jego rozwój społeczno-gospodarczy. Położenie na południowych peryferiach jest bezpośrednią przyczyną problemów związanych z dostępem do pozostałej części Unii Europejskiej, a w konsekwencji kraj ten jest silnie uzależniony od transportu lotniczego i morskiego, jednak szczególnie od transportu lotniczego. Jest to ważne, ponieważ w przypadku Cypru podróże lotnicze są jedynym opłacalnym środkiem transportu pasażerów podróżujących w interesach”.

- (128) Komisja zauważa, że Malta znajduje się w sytuacji porównywalnej do sytuacji Cypru, jeżeli chodzi o peryferyjne położenie, dostępność i zależność od transportu lotniczego.
- (129) Komisja zauważa, że ponieważ Air Malta jest bardzo małym uczestnikiem europejskiego rynku lotniczego, a zgłoszona pomoc nie umożliwi tej spółce prowadzenia agresywnej polityki ekspansji lub stania się większym podmiotem, zakłócający skutek zgłoszonego środka jest ograniczony.

(1) Gospodarka Malty charakteryzuje się dużym stopniem otwartości – w 2009 r. udział wywozu i przywozu w PKB wyniósł odpowiednio około 77 % i 73 %. 58 % wywozu zrealizowano z wykorzystaniem transportu lotniczego. Jeżeli chodzi o przywóz, to chociaż większość przywozu zrealizowano drogą morską, transport lotniczy ma również znaczący udział wynoszący 30 %.

(2) Gospodarka Malty w znacznym stopniu opiera się na turystyce, która z kolei zależy od transportu lotniczego. Sektor turystyki od dawna stanowi główny filar maltańskiej gospodarki oraz jest głównym obszarem działalności usługowej, zarówno pod względem tworzenia miejsc pracy, jak i zysków z wymiany walutowej. Udział turystyki w PKB Malty wynosi około 25 %. W 2009 r. Malta przyciągnęła około 1,2 mln turystów, którzy wydali 638 mln EUR. Zgodnie ze statystykami europejskimi z 2010 r. stosunek zysków z turystyki międzynarodowej do PKB był najwyższy na Malcie (11,4 %). Gospodarka Malty opiera się również w dużej mierze na sektorze hotelarskim, restauracyjnym i gastronomicznym (HORECA). Zgodnie z unijnym badaniem aktywności ekonomicznej ludności 8,6 % populacji czynnej zawodowo – co stanowi najwyższy poziom w UE-27 – pracuje w sektorze hotelarskim, restauracyjnym i gastronomicznym, bezpośrednio związanym z sektorem turystyki, w porównaniu z 4,3 % dla UE-27. Znaczenie turystyki na Malcie odzwierciedla natężenie ruchu turystycznego na poziomie 19,4 % (relacja liczby miejsc noclegowych do liczby stałych mieszkańców) w porównaniu ze średnią UE-27, która wyniosła 4,6 %. Około 98 % pasażerów podróżujących w celach turystycznych korzystało chętniej z transportu lotniczego niż z transportu morskiego.

(3) Decyzja Komisji C(2007) 300 z dnia 7 marca 2007 r. (Dz.U. L 49 z 22.2.2008, s. 25), motywy 132.

- (130) Komisja uważa, że zmniejszenie zdolności o 5 % (w przypadku dochodowej działalności) w segmencie przewozu osób (co jest związane ze zmniejszeniem floty liczącej 12 statków powietrznych o 2 statki powietrzne) może się na pierwszy rzut oka wydawać niewystarczające. Biorąc jednak pod uwagę, że Air Malta jest małym przedsiębiorstwem w stosunku do zdolności przewozowych i wyników całego europejskiego sektora lotniczego (pod względem liczby pasażerów) oraz dysponuje niewielką flotą, Komisja uznaje, że wspomniane zmniejszenie zdolności nie pozostaje bez znaczenia. Ponadto Komisja zauważa, że całkowite zmniejszenie zdolności spowoduje spadek udziału spółki Air Malta w maltańskim rynku transportu lotniczego z 51 % w 2010 r. do poziomu poniżej 40 % oczekiwanego w roku 2016<sup>(4)</sup>.

- (131) W świetle powyższego oraz biorąc pod uwagę, że Air Malta zrezygnuje ze znacznej liczby przydziałów czasu na start lub lądowanie na koordynowanych portach lotniczych, co od razu stworzy nowe możliwości biznesowe dla jej konkurentów, a także uwzględniając znaczne zmniejszenie zdolności w segmencie lotów towarowych o 20 % (które wpłynie na znaczącą pozycję zajmowaną przez Air Malta na lokalnym rynku transportu towarowego i samolotów transportowych) i szczególną sytuację Malty, jeżeli chodzi o peryferyjne położenie, dostępność i zależność od transportu lotniczego, Komisja uznaje że proponowane środki wyrównawcze są odpowiednie, aby ograniczyć do minimum zakłócające skutki pomocy, oraz proporcjonalne do tych skutków, jak również do wielkości i znaczenia spółki Air Malta.

#### 6.2.4 Pomoc ograniczona do minimum (wkład własny)

- (132) Po trzecie, zgodnie z pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację, aby ograniczyć kwotę pomocy do absolutnego minimum koniecznych kosztów restrukturyzacji, wymagany jest znaczący wkład w plan restrukturyzacji wniesiony przez beneficjenta z jego środków własnych. Wkład ten może pochodzić ze sprzedaży aktywów, które nie są niezbędne do dalszego istnienia przedsiębiorstwa, lub z zewnętrznych źródeł finansowania na warunkach rynkowych.

- (133) W przypadku dużych przedsiębiorstw Komisja uznaje zwykle za odpowiedni wkład wynoszący co najmniej 50 % kosztów restrukturyzacji. W wyjątkowych okolicznościach oraz w przypadkach szczególnych trudności Komisja może zezwolić na niższy wkład (pkt 44 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację).

- (134) Wkład własny musi być rzeczywisty, tj. faktyczny, wykluczający wszystkie przyszłe zyski takie, jak przepływ środków pieniężnych (pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację). Wkład własny z założenia nie może obejmować żadnej dodatkowej pomocy państwa.

(4) Komisja zauważa, że w poprzednich decyzjach w sprawie restrukturyzacji nie rozróżniała między działalnością rentowną i nierentowną przy ocenie stosowności zmniejszenia zdolności jako środka wyrównawczego.



(135) Jak opisano powyżej w sekcji 2.4, proponowany wkład własny spółki Air Malta obejmuje sprzedaż gruntów, sprzedaż spółek zależnych, sprzedaż silników oraz kredyt bankowy.

#### *Sprzedaż gruntów*

(136) Największa część wkładu własnego spółki (66,2 mln EUR) będzie pochodziła ze sprzedaży gruntów położonych na obrzeżach Maltańskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego na rzecz państwa maltańskiego. W dniu 7 grudnia 2011 r. podpisano umowę przyrzeczenia sprzedaży.

(137) Sprzedaż nie zostanie przeprowadzona w drodze otwartej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury. Niemniej zgodnie z ogólną polityką i krajowymi wymogami prawnymi zakup każdej nieruchomości przez rząd maltański musi się odbyć według sprawiedliwej wartości wolnorynkowej, odzwierciedlającej cenę, którą zapłaciłby prywatny inwestor w warunkach pełnej konkurencji.

(138) Air Malta wyjaśniła, że w związku z restrukturyzacją niektóre posiadane przez nią nieruchomości stały się zbędne, w tym jej siedziba główna, która będzie zbyt duża dla zmniejszonej liczby pracowników. Wraz z przeniesieniem się do nowej siedziby spółka pragnie również zapewnić bodziec do przeobrażenia się w nowoczesnego i dynamicznego przewoźnika lotniczego.

(139) Rząd maltański wyraził umotywowaną względami strategicznymi chęć zakupu nieruchomości spółki Air Malta sąsiadujących z Maltańskim Międzynarodowym Portem Lotniczym, ponieważ przedmiotowe grunty stanowią zasób deficytowy. Malta objaśniła swoją długoterminową strategię dotyczącą rozwoju działalności powiązanej z lotnictwem na Malcie, obejmującą utworzenie lotniczego centrum logistycznego w ramach rozbudowanego parku lotniczego, w którym znajduje się również infrastruktura służąca do naprawy statków powietrznych oraz inne powiązane obiekty.

(140) Komisja uznaje, że w związku z przedmiotową sprzedażą gruntów Malta realizuje swoją strategię dotyczącą rozwoju maltańskiego sektora działalności powiązanej z lotnictwem, aby zwiększyć zatrudnienie w tym sektorze. Dlatego też Komisja uważa, że głównym celem sprzedaży gruntów nie jest dokonanie nowego zastrzyku kapitałowego na rzecz spółki Air Malta, ale osiągnięcie wiarygodnego celu strategicznego.

(141) Wartość gruntów jest oparta na niezależnym sprawozdaniu z wyceny z dnia 25 listopada 2011 r. sporządzonym przez [...] niezależny podmiot wyceniający wyznaczony w tym celu przez rząd. [...] jest renomowaną firmą działającą na rynku nieruchomości i posiadającą ugruntowane międzynarodowe i lokalne doświadczenie. Komisja przeanalizowała wycenę i uznała, że została sporządzona w należyty sposób. Wycena ta nie daje żadnych powodów do zastrzeżeń, ponieważ nie stwierdzono w niej żadnych wyraźnych błędów, do jej

sporządzenia zastosowano przyjęte metody – zastosowane standardy wyceny są określone przez Międzynarodowy Komitet Standardów Wyceny – oraz jest ona oparta na wiarygodnych założeniach. Dlatego też Komisja uznaje, że wynik przedstawionego sprawozdania z wyceny jest odpowiednio zbliżony do rzeczywistej ceny rynkowej gruntu.

(142) W świetle powyższego Komisja uznaje zyski ze sprzedaży gruntów za wkład własny.

#### *Sprzedaż spółek zależnych*

(143) Według Malty sprzedaż spółek zależnych [...] powinna przynieść zysk w wysokości co najmniej [10–12] mln EUR.

(144) Wartość spółek zależnych jest oparta na orientacyjnych wartościach ustalonych przez [...] zgodnie z dokumentem pt. „Review of potential disposal of assets” z dnia 24 czerwca 2011 r.

(145) Malta potwierdziła, że wszystkie sprzedaże i transakcje zostaną przeprowadzone w drodze otwartej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury zgodnej w zasadami konkurencji. Procesem sprzedaży zarządza niezależny doradca. Otwartą procedurę sprzedaży uruchamia się poprzez publikację zaproszenia do składania wniosków oraz otwarcie elektronicznego biura danych. Po wstępnej selekcji oferentów biuro danych zostaje ponownie otwarte dla oferentów wyłonionych w tej selekcji na potrzeby badania *due diligence*. Oferentów tych zaprasza się do złożenia ostatecznej oferty. Zostaje wyłoniony jeden oferent, którego zatwierdza zarząd spółki Air Malta, mając na uwadze maksymalizację wartości aktywów. Aby zapewnić przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurę, oferentów, którzy nie zostali wybrani, informuje się o najważniejszych etapach. Dwie procedury sprzedaży zostały już uruchomione zgodnie z opisanym wyżej procesem: sprzedaż spółki Selmun Palace i spółki Holiday Malta.

(146) Komisja zauważa, że wartości zaproponowane w pierwszych ofertach dotyczące jednej ze spółek zależnych, Holiday Malta, były znacznie [...] niż wartość orientacyjna. Zgodnie z niedawną wyceną spółki Selmun Palace przeprowadzoną w grudniu 2011 r. – [...] – wartość mieści się w przedziale od [...] mln EUR do [...] mln EUR.

(147) Mimo że Air Malta przyjęła ostrożne podejście, bowiem założenia zawarte planie restrukturyzacji obejmują korektę z tytułu ryzyka na poziomie 15 % (zakładane zyski ze sprzedaży wynoszą [10–12] mln EUR zamiast [12–14] mln EUR), Komisja uważa, że przedstawione informacje dotyczące wyceny spółek zależnych są niewystarczające. Sprawozdania z wyceny są stosunkowo niskiej jakości i nie umożliwiają Komisji wyciągnięcia jednoznacznych wniosków odnośnie do wartości spółek zależnych.



(148) W związku z powyższym Komisja nie może ustalić dokładnej kwoty zysków ze sprzedaży spółek zależnych. Komisja zauważa jednak, że jak wynika z dostępnych informacji, spółki zależne mają pewną wartość. Wszelkie przychody ze sprzedaży spółek zależnych wpłyną zatem na zwiększenie wkładu własnego.

#### *Sprzedaż silników*

(149) Zyski ze sprzedaży dwóch zapasowych silników na rzecz [...], prywatnej międzynarodowej spółki zajmującej się finansowaniem i dzierżawą zapasowych silników, należy uwzględnić we wkładzie własnym spółki w koszty restrukturyzacji. Sprzedaż zapasowego silnika o numerze seryjnym ESN [...] odbyła się w dniu 28 października 2010 r. i przyniosła [10–12] mln USD. Sprzedaż zapasowego silnika o numerze seryjnym ESN [...] przeprowadzono w dniu 17 grudnia 2010 r. i uzyskano [9–11] mln USD. Całkowity zysk ze sprzedaży silników wynosi [19–23] mln USD (około [15–17] mln EUR). Należy jednak zauważyć, że podczas gdy silnik nr [...] był całkowitą własnością spółki Air Malta, silnik nr [...] był przez nią dzierżawiony. Linie lotnicze miały możliwość wykupu silnika nr [...] za [5–7] mln EUR, z której skorzystały, by sprzedać silnik na rzecz [...], a następnie wziąć ponownie w dzierżawę.

(150) Air Malta ujęła jako wkład własny zyski netto pochodzące ze sprzedaży silników, uznając w związku z tym kwotę [5–7] mln EUR za koszt. Zyski netto oblicza się jako przychód ze sprzedaży silników na rzecz [...] ([10–12] mln USD + [9–11] mln USD = [19–23] mln USD lub [15–17] mln EUR) minus koszt wykupu silnika nr [...] ([5–7] mln EUR), co daje ([10–12] mln EUR wkładu własnego).

(151) Komisja zauważa, że sprzedaż silników odbyła się w okresie restrukturyzacji lub na kilka dni przed jego rozpoczęciem. W związku z tym całość przychodów z tych sprzedaży można uznać za wkład własny. Ponadto Komisja uznaje zaproponowane obliczenie rzeczywistej kwoty zysków ze sprzedaży, a zatem uznaje wkład własny w wysokości [9–12] mln EUR.

#### *Kredyt bankowy*

(152) W połowie 2014 r. [...] powinien udzielić kredytu w wysokości [20–25] mln EUR.

(153) Malta przedstawiła listy intencyjne od dwóch banków z dnia 24 i 29 listopada 2011 r. Nie zawarto jednak dotąd żadnych wiążących prawnie umów, ponieważ, według Malty, zgodnie z prowadzoną polityką handlową banki nie podejmują zobowiązań wcześniej niż na dwa lata przed zawarciem transakcji. Ponieważ nie

przedstawiono wiążącą prawnie umowę, przedmiotowego kredytu nie można uznać za rzeczywisty i faktyczny wkład własny, zgodnie z wymogami określonymi w pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację.

(154) Komisja zauważa jednak, że w grudniu 2011 r. spółka Air Malta zawarła już umowę kredytu pomostowego na kwotę [25–30] mln EUR, z trzyletnim okresem spłacania, który uzyskała bez żadnej pomocy ze strony władz maltańskich. Celem tego kredytu jest zapewnienie finansowania pomostowego na potrzeby restrukturyzacji spółki Air Malta do roku 2014, w którym to przewiduje się uzyskanie zysków ze sprzedaży gruntów.

(155) Kredytu udzielił [...]. Oba banki należy uznać za banki prywatne [...].

(156) Air Malta musi spłacać odsetki według stopy procentowej wynoszącej obecnie [4–6] % rocznie (tj. [150–350] punktów bazowych powyżej stopy bazowej [...] będącej stopą referencyjną wynoszącą obecnie 2,5 %) plus opłaty w wysokości [1–1,5] rocznie. Kredyt ten jest zabezpieczony hipoteką w wysokości [25–30] mln EUR.

(157) Komisja zauważa, że z przedmiotowej umowy kredytu z grudnia 2011 r. wynika, że Air Malta miała już zdolność do uzyskania zewnętrznego finansowania na warunkach rynkach bez żadnej pomocy ze strony władz maltańskich. Dostępność takiego finansowania odzwierciedla panujące na rynku przekonanie, że przewidywane przywrócenie rentowności jest wykonalne. Komisja uznaje zatem kredyt w wysokości [25–30] mln EUR za część wkładu własnego.

#### *Stosowność zaproponowanego wkładu własnego*

(158) W świetle powyższego Komisja uznaje za odpowiedni i akceptowalny wkład własny w postaci zysków ze sprzedaży gruntów (66,2 mln EUR), zysków ze sprzedaży silników ([9–12] mln EUR) oraz kredytu bankowego zaciągniętego w grudniu 2011 r. (30 mln EUR). Całkowity wkład własny wynosi zatem 107 mln EUR, co stanowi 45 % całkowitych kosztów restrukturyzacji. Ponadto Komisja zauważa, że jeżeli zostaną osiągnięte przewidywane zyski ze sprzedaży spółek zależnych, wysokość wkładu własnego zwiększy się o [10–12] mln EUR, a zatem całkowity wkład własny wyniesie 49,5 % całkowitych kosztów restrukturyzacyjnych.

(159) Malta jest obszarem kwalifikującym się do pomocy na podstawie art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE. Na obszarach objętych pomocą warunki zezwolenia na pomoc mogą być mniej rygorystyczne, jeżeli chodzi o wielkość wkładu beneficjenta (pkt 56 wytycznych dotyczących pomocy na

ratowanie i restrukturyzację). Ponadto peryferyjne położenie geograficzne Malty stwarza problemy pod względem dostępu do pozostałej części terytorium Unii Europejskiej i powoduje, że państwo to jest w dużej mierze zależne od transportu lotniczego (zob. motyw 126 powyżej), co musi zostać wzięte pod uwagę.

- (160) Ze względu na specyfikę przedmiotowej sprawy wydaje się, że wkład nieco poniżej 50 % jest akceptowalny. Ponieważ w planie restrukturyzacji, w szczególności w przedstawionym planie finansowym, wykazuje się, że kwota pomocy pozwala uniknąć zapewnienia Malcie nadwyżkowych środków pieniężnych, które mogłyby zostać wykorzystane na agresywną i zakłócającą rynek działalność niezwiązaną z procesem restrukturyzacji, oraz że pomoc nie będzie źródłem finansowania nowych inwestycji, które nie są niezbędne do przywrócenia rentowności spółki zgodnie z pkt 45 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację, Komisja stwierdza, że w przedmiotowej sprawie wkład własny wynoszący co najmniej 45 % jest odpowiedni.

#### 6.2.5 Zasada „pierwszy i ostatni raz”

- (161) Pomoc musi wreszcie spełniać zasadę „pierwszy i ostatni czas”. W pkt 72 wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację przewiduje się, że przedsiębiorstwo, które otrzymało pomoc na ratowanie i restrukturyzację w okresie ostatnich dziesięciu lat, nie kwalifikuje się do tej pomocy.
- (162) W kwietniu 2004 r., przed przystąpieniem do UE, Malta dokonała podwyższenia kapitału w wysokości 57 mln EUR. Przedmiotowa transakcja miała charakter niepieniężny i polegała na przekazaniu nieruchomości (gruntów i budynków) w zamian za dodatkowe udziały w spółce Air Malta. Władze maltańskie stwierdziły, że środek ten nie stanowi pomocy na ratowanie i restrukturyzację, uznając podwyższenie kapitału za zgodne z testem prywatnego inwestora.
- (163) Komisję poinformowano wówczas o przedmiotowym środku w kontekście współpracy przedakcesyjnej. Ponieważ środek został przyznany przed przystąpieniem Malty do UE, Malta nie musiała dążyć do uzyskania uprzedniej zgody Komisji na podwyższenia kapitału w 2004 r. Zgodnie ze stale stosowaną praktyką<sup>(1)</sup> Komisja uwzględni jednak pomoc na restrukturyzację

<sup>(1)</sup> Decyzja Komisji 2007/509/WE z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie pomocy państwa w sprawie pomocy państwa C 3/05 (ex N 592/04 (ex PL 51/04)), którą Polska zamierza wdrożyć na rzecz Fabryki Samochodów Osobowych SA (była DAEWO – FSO Motor SA) (Dz.U. L 187 z 19.7.2007, s. 30); decyzja Komisji 2010/174/WE z dnia 10 marca 2009 r. w sprawie pomocy państwa C 43/07 (ex N 64/07) i C 44/05 (ex NN 79/05, ex N 439/04) udzielanej przez Polskę na rzecz Huty Stalowa Wola SA (Dz.U. L 81 z 26.3.2010, s. 1).

udzieloną przed przystąpieniem do UE przy stosowaniu zasady „pierwszy i ostatni raz” w późniejszych przypadkach pomocy na restrukturyzację.

- (164) Aby ustalić, czy zastrzyk kapitału z 2004 r. przyniósł korzyść gospodarczą spółce Air Malta, a zatem czy stanowi pomoc państwa, Komisja musi ocenić, czy przedsiębiorstwo otrzymało „korzyść ekonomiczną, jakiej by nie osiągnęło w normalnych warunkach rynkowych<sup>(2)</sup>”. Aby przeanalizować tę kwestię, Komisja stosuje test prywatnego inwestora. Zgodnie z tym testem, jeżeli w podobnych okolicznościach działający w normalnych warunkach gospodarki rynkowej inwestor prywatny o wielkości porównywalnej do wielkości organów sektora publicznego byłby skłonny wnieść przedmiotowy wkład kapitałowy, pomoc państwa nie występuje. Komisja musi zatem ocenić, czy prywatny inwestor zawarłby przedmiotową transakcję na takich samych warunkach<sup>(3)</sup>. Hipotetyczny inwestor zachowuje się jak racjonalny inwestor<sup>(4)</sup>, który dąży do maksymalizacji zysków bez ponoszenia zbytecznego ryzyka w stosunku do danej stopy zwrotu<sup>(5)</sup>.
- (165) Co więcej, „[...] porównanie zachowania inwestorów publicznego i prywatnego powinno być przeprowadzone w odniesieniu do postawy, jaką prywatny inwestor przyjąłby podczas przedmiotowej transakcji w świetle dostępnych informacji i zmian możliwych do przewidzenia w tamtym czasie<sup>(6)</sup>”.
- (166) Analiza i ocena Komisji musi obejmować wszystkie istotne okoliczności przedmiotowej transakcji oraz jej kontekst. Dotyczy to sytuacji finansowej przedsiębiorstwa będącego beneficjentem na rynku właściwym, podczas gdy zmiany lub wyniki *ex post* są nieistotne, o ile nie zostały przewidziane w czasie realizacji inwestycji<sup>(7)</sup>.
- (167) Przedmiotowa transakcja polegała na przekazaniu przez rząd nieruchomości (gruntów i budynków) na rzecz spółki Air Malta w zamian za dodatkowe udziały w tej spółce. Air Malta od dawna posiadała prawo do użytkowania przedmiotowej nieruchomości. Uprzednio spółka dysponowała tymi nieruchomościami na podstawie umowy dzierżawy zawartej w 1979 r. na czas nieokreślony. Na przestrzeni lat Air Malta zwiększyła wartość nieruchomości na własny koszt, spodziewając się, że nieruchomość ta zostanie przekazana.
- <sup>(2)</sup> Sprawy połączone T-228/99 i T-233/99, pkt 251.  
<sup>(3)</sup> Wyrok w sprawachłączonych T-228/99 and T-233/99 *Westdeutsche Landesbank GZ przeciwko Komisji* [2003] Rec. II-435 i następane, pkt 245.  
<sup>(4)</sup> Sprawa C-482/99 *France przeciwko Komisji* [2002] Rec. I-4397, pkt 71.  
<sup>(5)</sup> Sprawy połączone T-228/99 i T-233/99, pkt 255.  
<sup>(6)</sup> Sprawy połączone T-228/99 i T-233/99, pkt 246. Zob. również sprawa T-16/96 *Cityflyer Express przeciwko Komisji* [1998] ECR II-757, pkt 76.  
<sup>(7)</sup> Sprawa C-124/10P, *Komisja przeciwko EDF, Judgment* z dnia 5 czerwca 2012 r., pkt 85.

- (168) Komisja zauważa, że przedmiotową transakcję omawiano i przygotowywano przez wiele lat. Plan przekazania gruntów sporządzono już w latach dziewięćdziesiątych XX wieku. Odniesienie do tej transakcji pojawiło się już w dokumencie zarządu z 2000 r. Powodem opóźnienia realizacji transakcji była prywatyzacja Maltańskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego, która zakończyła się dopiero w 2002 r.
- (169) Transakcję przeprowadzono w ramach strategii przedsiębiorstwa i planu operacyjnego na lata 2004–2007 (listopad 2003) oraz trzyletniej prognozy finansowej. Z uwagi na pozytywne perspektywy dla otoczenia rynkowego, obejmujące przewidywany wzrost maltańskiego rynku transportu lotniczego, wzrost zdolności przewozowej i marż zysku w europejskim sektorze lotniczym, jak również zachęcające wyniki, w planie operacyjnym przewidziano znaczny wzrost liczby pasażerów i zysków w kolejnych latach, prowadzący do osiągnięcia rentowności do roku obrotowego 2007.
- (170) Odnośne prognozy odzwierciedlały ogólną opinię panującą wówczas w sektorze lotnictwa, zgodnie z którą w sektorze transportu lotniczego miał nastąpić znaczny wzrost. Ponadto pozytywne wyniki były oparte na dodatkowych przewidywanych możliwościach wzrostu, związanych z przystąpieniem Malty do UE. Oprócz ulepszenia struktury kapitału w planie operacyjnym zaproponowano szereg racjonalnych inicjatyw, takich jak wprowadzenie standardowej, nowoczesnej i paliwooszczędnej floty złożonej ze statków powietrznych Airbus A319/A320, jak również racjonalizacja obsługi technicznej. Komisja zauważa, że w 2004 r. tanie linie lotnicze nie były postrzegane jako zagrożenia dla spółki Air Malta na jej podstawowym rynku, ponieważ trasy połączeń z Maltą w obu kierunkach uważano za zbyt długie dla powodzenia modelu biznesowego tanich linii lotniczych. Mimo że z perspektywy *ex post* prognozy okazały się zbyt optymistyczne, a wyzwania na rynku oszacowane zbyt nisko, biorąc pod uwagę informacje dostępne w 2004 r. i ogólną opinię panującą w sektorze lotniczym, Komisja uważa, że prognozy zawarte w planie operacyjnym i trzyletnia prognoza finansowa były wówczas wiarygodne.
- (171) Ze względu na to, że maltański rząd, będący głównym udziałowcem spółki Air Malta, wniósł tylko minimalny kapitał podstawowy przy założeniu spółki w 1974 r., spółka ta była w ogromnej mierze niedokapitalizowana w porównaniu z innymi przewoźnikami narodowymi w okresie do kwietnia 2004 r. i potrzebowała struktury kapitału proporcjonalnej do prowadzonej działalności. Podwyższenie kapitału, w formie niepieniężnego wkładu obejmującego przekazanie gruntów, miało na celu zapewnienie spółce wyważonej struktury finansowej, tak aby umożliwić jej podjęcie strategii na rzecz wzrostu oraz stworzyć warunki dla dalszego lewarowania kapitału poprzez wzmocniony mechanizm zarządzania kapitałem obrotowym.
- (172) Przedmiotową transakcję oparto na wartości rynkowej, korzystając z doradztwa firmy PriceWaterhouseCoopers, która oświadczyła, że „wartość aktywów przyznawanych spółce odpowiada co najmniej wartości nominalnej udziałów wraz z azio emisyjnym wyemitowanych przez spółkę na rzecz maltańskiego rządu”.
- (173) Ponadto Komisja zauważa, że w kwietniu 2004 r. Air Malta nie była przedsiębiorstwem zagrożonym. Mimo że spółka ta ucierpiała wskutek strat poniesionych przez spółkę zależną, Azzura Air, w następstwie wydarzeń z dnia 11 września, Air Malta dysponowała wówczas znacznymi rezerwami środków pieniężnych. Jak wynika z danych liczbowych z dnia 31 lipca 2003 r., całkowity kapitał własny spółki Air Malta wynosił 45,7 mln EUR (wyemitowany kapitał podstawowy w wysokości 11,7 mln EUR plus dodatnie saldo rachunku zysków i strat). Zgodnie ze sprawozdaniem dla zarządu za okres siedmiu miesięcy do dnia 29 lutego 2004 r. strata w tym okresie wyniosła 15,5 mln EUR, przy czym przewidziano stratę w wysokości 19,2 mln EUR za cały rok obrotowy. Dalsze straty zostały stwierdzone przy zamknięciu ustawowego sprawozdania finansowego w lipcu 2004 r. i obliczone na początku 2005 r. Strat tych nie dało się jednak określić ani przewidzieć w kwietniu 2004 r.
- (174) Ponadto Air Malta mogła pozyskać kredyt zewnętrzny od trzech banków prywatnych bez żadnej pomocy ze strony rządu.
- (175) Wreszcie, prywatni udziałowcy mniejszościowi uczestniczyli w podwyższeniu kapitału proporcjonalnie do posiadanych udziałów (poniżej 5 % całkowitego kapitału).
- (176) W związku z powyższym Komisja nie posiada nieodpartych dowodów na to, że transakcja przeprowadzona w kwietniu 2004 r. nie była zgodna z testem prywatnego inwestora, ponieważ uzasadnione wydaje się raczej założenie, że w podobnych okolicznościach prywatny inwestor zachowałby się tak samo jak rząd maltański. Transakcja przeprowadzona w 2004 r. nie stanowi zatem pomocy państwa na rzecz spółki Air Malta.
- (177) Władze maltańskie potwierdziły ponadto, że spółka ta nie otrzymała żadnej pomocy na ratowanie lub restrukturyzację w ciągu ostatnich dziesięciu lat. W związku z tym Komisja uznaje, że spełniono zasadę „pierwszy i ostatni raz”.

### 6.3 Wniosek

- (178) W świetle powyższego Komisja uznaje, że przewidziana pomoc w wysokości 130 mln EUR oraz plan restrukturyzacji są zgodne z warunkami określonymi w wytycznych dotyczących pomocy na ratowanie i restrukturyzację. Komisja uznaje zatem pomoc za zgodną z rynkiem wewnętrznym,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Pomoc na restrukturyzację zgłoszona przez Maltę, polegająca na przyznaniu spółce Air Malta kwoty 130 mln EUR w formie dokapitalizowania, obejmująca zamianę długu w formie zatwierdzonej pożyczki na ratowanie w wysokości 52 mln EUR na kapitał własny, stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Pomoc państwa jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Malty.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 czerwca 2012 r.

*W imieniu Komisji*  
Joaquín ALMUNIA  
*Wiceprzewodniczący*

---