II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/119 НА КОМИСИЯТА

от 29 юли 2014 година

относно държавна помощ SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), която Полша възнамерява да приведе в действие за LOT Polish Airlines S.A., и относно мярка SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP), приведена в действие от Полша за LOT Polish Airlines S.A.

(нотифицирано под номер C(2014) 5429)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него ([1]),

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като взе предвид решението, с което Комисията взе решение да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на помощ SA.36874 (2013/C, ex 2013/N) ([2]),

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби ([3]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

I. ПРОЦЕДУРА

1.1. ПРОЦЕДУРА SA.36874 — УВЕДОМЯВАНЕ ЗА ПОМОЩ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

(1) С писмо от 20 юни 2013 г. полските органи изпратиха уведомление до Комисията за помощ за преструктуриране на LOT Polish Airlines S.A. („LOT“, „дружеството“) в размер на 804,29 млн. PLN (приблизително 200 млн. евро). Уведомлението беше предшествано от отпускането на 20 декември 2012 г. на заем за оздравяване в размер на 400 млн. PLN, който Комисията обяви за съвместим на 15 май 2013 г. ([4]) с оглед на поетото задължение от страна на полските органи да представят на Комисията план за преструктуриране на LOT в срок до 20 юни 2013 г.

([1]) Считано от 1 декември 2009 г., членове 87 и 88 от Договора за ЕО станаха съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Двете групи от разпоредби са по същество идентични. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания съответно на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е уместно. С ДФЕС се въвеждат също някои промени в терминологията, като „Общност“ се заменя със „Съюз“, а „общ пазар“ — с „вътрешен пазар“. В настоящото решение се използва терминологията от ДФЕС.

([2]) Решение на Комисията C(2013) 7044 final от 6 ноември 2013 г. по дело SA.36874 (ОВ C 37, 7.2.2014 г., стр. 55).

([3]) Вж. бележка под линия 2.

([4]) Решение на Комисията C(2013) 2747 final от 15 май 2013 г. по дело SA.35900 (ОВ C 204, 18.7.2013 г., стр. 4).

(2) С писмо от 6 ноември 2013 г. Комисията уведоми полските органи, че е взела решение да открие процедурата, определена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз ([5]) (ДФЕС) по отношение на помощта за преструктуриране („решение за откриване“). Полските органи представиха мненията си по отношение на споменатото решение с писма от 10 януари и 12 февруари 2014 г. Комисията поиска допълнителна информация с писмо от 8 май 2014 г., на което полските органи отговориха на 20 май 2014 г.

(3) Решението за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([6]). Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения.

(4) Комисията получи мнения от седем заинтересовани страни. Тя ги препрати на полските органи, на които беше дадена възможност за отговор. Полските органи представиха мненията си с писмо от 28 март 2014 г.

1.2. ПРОЦЕДУРА SA.36752 — ЖАЛБА ОТ RYANAIR

(5) На 23 май 2013 г. Комисията получи жалба от Ryanair, в която се твърди, че на дружеството е била предоставена неограничена кредитна линия за летищни такси от държавните летища в ущърб на всички останали въздушни превозвачи и представляваща държавна помощ. Комисията регистрира жалбата като дело с номер SA.36752.

(6) На 19 юни 2013 г. Комисията препрати жалбата заедно с искане за информация до полските органи, които отговориха на 13 август 2013 г.

(7) В съответствие със съображение 99 от решението за откриване Комисията следва да направи оценка на жалбата в рамките на настоящото разследване.

1.3. ОТКАЗ ОТ ПРАВА ВЪВ ВРЪЗКА С ЕЗИКА

(8) С писмо от 26 юни 2014 г. полските органи се съгласиха да се откажат от правото, което им се дава с член 342 от ДФЕС и член 3 от Регламент № 1 ([7]), и настоящото решение да бъде прието и нотифицирано на английски език.

II. **ОПИСАНИЕ**

2.1. БЕНЕФИЦИЕР

(9) LOT е полският национален превозвач, създаден през 1929 г. Дружеството е установено в регион *Mazowieckie*, който отговаря на условията за получаване на регионална помощ по член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС. Дружеството е собственост на държавната хазна (67,97 %), държавния инвестиционен фонд — Towarzystwo Finansowe „Silesia“ Sp. z o.o. („TF Silesia“) (25,1 %) — и собствените служители на LOT (6,93 %).

(10) LOT е дружеството майка на LOT Group, която (считано от 31 декември 2013 г.) се състои от 4 дъщерни предприятия, осъществяващи дейност на пазарите в областта на туризма (LOT Travel Sp. z o.o.), летищните услуги и услугите по обслужването (GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO- LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.), както и поддръжката на въздухоплавателни средства (Central European Engine Services Sp. z o.o.).

(11) През последните години структурата на LOT Group значително се е променила, тъй като LOT е продало редица дъщерни дружества, за да се съсредоточи върху основната си дейност и да генерира парични средства. През 2012 г. Комисията проведе разследване и изясни от гледна точка на държавната помощ извършените през 2010—2012 г. продажби на три дъщерни предприятия на LOT: LOT Services Sp. z o.o. („LOT Services“), LOT Catering Sp. z o.o. („LOT Catering“) и LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o.(„LOT AMS“) ([8]). Съвсем скоро — през периода 2012—2013 г. — LOT продаде всички свои акции в Petrolot Sp. z o.o. („Petrolot“), Eurolot Sp. z o.o. („Eurolot“) и Casinos Poland Sp. z o.o. („Casinos Poland“).

(12) Към 1 декември 2013 г. в LOT работят 1 661 души (намаление от 2 130 служители към 31 октомври 2012 г.) ([9]). Оборотът му за финансовата година, приключила на 31 декември 2013 г., е 3 147 млн. PLN (приблизително 787 млн. евро) и следователно се класифицира като голямо предприятие.

([5]) ОВ C 115, 9.5.2008 г., стр. 92.
([6]) Вж. бележка под линия 2.
([7]) Регламент № 1 относно определянето на езиковия режим на Европейската икономическа общност (ОВ 17, 6.10.1958 г., стр. 385).
([8]) Решение на Комисията C(2012) 8212 final от 20 ноември 2012 г. по дело SA.33337 (ОВ C 81, 20.3.2013 г., стр. 4).
([9]) В еквивалент на пълно работно време.

(13) LOT е член на Star Alliance и експлоатира флот от 47 въздухоплавателни средства. Преди преструктурирането (между месец ноември 2011 г. и месец октомври 2012 г.) дружеството е обслужвало редовни линии до 70 местоназначения в Европа, Северна Америка, Близкия изток и Азия, в това число 51 линии до европейски местоназначения, 11 линии извън Европа и 8 вътрешни линии.

(14) Според полските органи през 2012 г. делът на LOT от сектора на европейския пътнически въздушен транспорт е бил под 1 %. В качеството си на полски национален превозвач назад във времето LOT е имало силни традиции в тази държава членка. През последните години обаче дружеството се е изправило пред все по-голяма конкуренция от страна на нискотарифните превозвачи (НТП) и традиционните въздушни превозвачи. В действителност неговият дял в разрастващия се сектор на пътническия въздушен транспорт в Полша е намалял от 55 % през 2000 г. на 27 % през 2013 г. През 2012 г. LOT е превозило приблизително 5 млн. пътници, докато през 2013 г. — първата пълна година от настоящото преструктуриране — LOT е превозило приблизително 4,7 млн. пътници.

(15) Основните конкуренти на LOT са Ryanair, Wizzair и Lufthansa. Центърът и базата на LOT е летище Chopin във Варшава. Дружеството обслужва също така международни линии от 5 регионални летища в Полша.

(16) Основните области на дейност на LOT са следните:

— вътрешен и международен въздушен транспорт на пътници, багаж, поща и товари,

— отдаване на въздухоплавателни средства под наем,

— предоставяне на услуги, свързани с въздушния транспорт.

Основната дейност на LOT представлява редовният пътнически въздушен транспорт. По-голямата част от неговите пътници се превозват с полети на кратки разстояния, вследствие на което се генерира най-голямата част от приходите от продажби на дружеството.

(17) През последните години LOT е претърпяло сериозни финансови затруднения, дължащи се главно на неефективни дейности, влошаваща се конкурентна среда и глобалната икономическа и финансова криза. След 2008 г. дружеството е отчитало загуби от основната дейност през всяка една финансова година. Въпреки последователните продажби на дъщерни предприятия и други активи (вследствие на което след 2009 г. са генерирани [1 200—1 400] (*) млн. PLN ([10])) LOT е било изправено пред непрекъснати проблеми с паричните потоци, достигнали своя връх през месец декември 2012 г., когато дружеството е било на ръба на липсата на ликвидност и е било принудено да поиска помощ за оздравяване, за да избегне несъстоятелност. В таблица 1 по-долу са представени подбрани финансови данни на дружеството.

Таблица 1

Подбрани финансови данни на LOT за периода 2010—2013 г. (в млн. PLN)

	2013 г.	2012 г.	2011 г.	2010 г.
Приходи от продажби	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Загуба от основна дейност	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Нетна печалба/загуба	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Материални запаси	216,6	198,5	230,8	252,1
Нетни активи	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Дълг ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Лихви	123,8	87,4	81,4	60,2
Парични потоци от дейността	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Източник: Финансови отчети за годините: 2013 г., 2012 г., 2011 г. и 2010 г.
([1]) Краткосрочни и дългосрочни пасиви.

(*) Търговска тайна.
([10]) Основни продажби от дружеството през периода юни 2009 г. — април 2013 г.

(18) През 2012 г. дружеството е отчело рекордна нетна загуба в размер на 400 млн. PLN, значителни отрицателни парични потоци от дейностите, нарастващ дълг и отрицателен собствен капитал.

2.2. МЯРКАТА ЗА ПОМОЩ

(19) Помощта за преструктуриране, за която е изпратено уведомление, следва да бъде предоставена от Министерство на финансите под формата на инвестиция в собствения капитал. Предвижда се помощта да включва преобразуването на заема за оздравяване в собствен капитал в размер на 423 млн. PLN, в това число начислената лихва до 20 юни 2013 г. (действителният размер на лихвата ще бъде преизчислен към датата на преобразуването) и допълнително увеличение на акционерния капитал с 381,29 млн. PLN. С писмо от 20 юни 2013 г. полските органи уведомиха Комисията за помощта за преструктуриране и ѝ изпратиха плана за преструктуриране (вж. съображение 1 по-горе). В плана за преструктуриране е предвиден период на преструктуриране, започващ от последното тримесечие на 2012 г. и приключващ през 2015 г.

III. **ПЛАН ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ**

(20) LOT счита, че причината за неговите затруднения са следните фактори: забавянията в доставката и в експлоатацията на самолети B787, световната икономическа криза, довела до намаляване на разходите за пътуване от страна на корпоративните и институционалните клиенти, нарастващата сила на НТП и пазарната консолидация, срива на цените на вътрешния пазар, предизвикан от краткосрочната дейност на местния нискотарифен конкурент OLT Express, намаляването на търсенето на пазара на товарни превози, повишаването на цените на самолетното гориво, колебанията в обменните курсове, силната позиция на доставчиците при преговори, по-строгата политика по отношение на разплащанията от страна на операторите на кредитни карти, законодателни пречки, ограничаващи възможностите за приватизация, липсата на дългосрочна стратегия и стабилно управление, неоптимизирания флот и неефективното използване на ресурсите, силните синдикални организации и ниската ефективност на труда, неефективното управление на приходите, неконкурентния продукт при маршрутите на дълги разстояния и невъзможността за привличане на високо ценовия сегмент на движението, малкия дял на приходите с висок допълнителен марж, неефективните канали за продажба, недостатъчната капитализация, по-ниските инвестиции и липсата на финансова стабилност, неефективното управление на риска.

(21) С оглед на отстраняването на тези фактори, през последното тримесечие на 2012 г. LOT е започнало да прилага план за преструктуриране, целящ възстановяването на дългосрочната жизнеспособност до края на 2015 г.

3.1. МЕРКИ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

(22) В плана за преструктуриране е предвидено да бъдат приложени редица мерки за преструктуриране, които могат да бъдат разделени в следните основни области: i) полетна мрежа и модернизиране на флота; ii) управление на приходите; iii) продукти, разпространение и допълнителни приходи; iv) организационна ефективност и вътрешна оптимизация; v) оптимизиране на външнотърговските отношения; vi) допълнителни подкрепящи инициативи. Всяка от тези области е описана подробно по-долу.

3.1.1. **Полетна мрежа и модернизиране на флота**

Модернизиране на флота

(23) Модернизирането на флота е основен елемент в плана за преструктуриране и се очаква да доведе до значително намаляване на разходите за дейността. Настоящата структура на флота на LOT се счита за прекомерно разнородна, остаряла и скъпоструваща. Най-важната промяна е подмяната на използваните понастоящем самолети B767 с новите B787 по маршрутите на дълги разстояния. Освен това LOT планира преструктуриране и на останалия флот с цел да се ограничи броят на видовете и подвидовете самолети и да се осигури ефективното им използване. Модернизирането на флота няма да доведе до увеличаване на предлагания брой места, а оттам и на капацитета на дружеството. Флотът на дружеството е бил намален от 59 самолета през месец декември 2012 г. на 47 самолета към настоящия момент, като се планира допълнително да бъде намален на 38 самолета към края на периода на преструктуриране.

Boeing 787

(24) LOT е поръчало осем самолета B787, шест от които са били доставени до 30 април 2014 г. Планирано е доставката на останалите два самолета да бъде осъществена след края на периода на преструктуриране. Предвижда се четири B787 да се използват по време на периода на преструктуриране, а останалите два да бъдат преотдадени на лизинг на цена […].

(25) LOT счита, че въвеждането на новите самолети B787 е основният фактор за възстановяването на жизнеспособността. Според LOT самолетите B787 предоставят значителни предимства по отношение на разходите в сравнение със самолет B767. Тези предимства включват:

— приблизително 8—11 % по-ниско потребление на гориво на летателен час и на предлагани места на километър (ASK), което, в съчетание с по-краткото време за пътуване, води до приблизително 15 % по-ниско потребление на гориво за полет,

— по-висока крейсерска скорост, водеща до по-кратко време за пътуване (средно с 5 % за мрежата от линиите на дълги разстояния на LOT), което дава възможност за оптимизиране на работното време на екипажите ([11]),

— по-ниски разходи за техническа поддръжка с около 30 %,

— по-висока ефективност на товарния транспорт, водеща до повишаване на приходите с около 15 %,

— стандартизация на флота за разлика от използвания понастоящем разнороден флот от самолети B767, които се характеризират с различни конфигурации и оборудване.

(26) Очаква се с въвеждането на самолетите B787 финансовият резултат на LOT да се подобрява с приблизително [135—165] млн. PLN на година (от 2015 г. нататък) в сравнение с резултата, който се получава от флота със самолети B767.

Boeing 737-400

(27) В съответствие с плана за преструктуриране броят на самолетите B737-400 е бил намален от девет на три. В плана е предвидено също така, че, считано от сезон […], […] останалите самолети B737-400 ще бъдат заменени с по-ново поколение теснокорпусни самолети (B737NG или A319/A320). Подмяната обаче не е била реализирана в очакваните срокове, тъй като впоследствие LOT е договорило удължаване на лизинга на останалите B737-400 за […] години допълнително — до […]. Лизинговата вноска постепенно ще бъде намалена от […] USD месечно на самолет на […] USD месечно на самолет през последната година на споразумението.

Embraer 170

(28) Дружеството е планирало да изведе от експлоатация от флота си всичките десет самолета Embraer 170 („E170“) и да ги замени със самолети Bombardier Q400 („DH4“). По-специално в плана за преструктуриране е предвидено, че […] самолета E170 ще бъдат продадени или преотдадени на лизинг, считано от сезон […], а останалите […] ще бъдат изведени от експлоатация, считано от сезон […]. До момента първите […] самолета не са били продадени/преотдадени на лизинг. Докато дружеството все още активно търси продавачи или лизингополучатели за тези самолети, то е изготвило алтернативен сценарий за флота, при който се допуска продължаване на тяхната експлоатация, за да се сведе до минимум въздействието на забавеното извеждане от експлоатация върху финансовата жизнеспособност. Този алтернативен сценарий ще бъде реализиран, ако LOT не успее да продаде или преотдаде на лизинг самолетите Embraer и/или да договори достатъчно ниски лизингови вноски за самолетите DH4.

Embraer 175

(29) LOT е планирало да изведе от експлоатация от своя флот […] от четиринадесетте самолета Embraer 175 (E175), считано от зимния сезон на 2014 г. Намаляването на флота от самолети E175 е било основано на допускането, че LOT ще вземе на лизинг допълнителни самолети DH4 в замяна на изведените от експлоатация самолети. Тъй като се е оказало, че може да няма на разположение допълнителни бройки DH4, които да вземе на лизинг, LOT смята да експлоатира целия си флот от четиринадесет самолета E175 до края на периода на преструктуриране.

(30) LOT е приложило допълнителни мерки за преструктуриране на флота, за да бъде намалено потенциалното въздействие на алтернативния сценарий за флота върху финансовата жизнеспособност. Първо, както е посочено в съображение 27 по-горе, дружеството е намалило вноските по оперативния лизинг за трите самолета B737-400, вследствие на което се очакват икономии в размер на […] млн. USD (приблизително […] млн. PLN) през удължения лизингов период. Второ, LOT планира да реализира допълнителни ползи в размер на […] млн. PLN годишно благодарение на повишаването на ефективността на товарната дейност (само през 2013 г. товарната дейност е допринесла за повишаването на EBIT с […] млн. PLN спрямо плана).

Полетна мрежа

(31) Дружеството планира да закрие пет линии, които не са изпълнили критериите за рентабилност: […].

([11]) Например намаляването на времето за пътуване от Ню Йорк до Варшава до по-малко от 8 часа ще позволи да се намали изискваният брой пилоти от 3 на 2, ако и някои други условия бъдат изпълнени.

(32) Според изчисленията на LOT закриването на непечелившите маршрути ще подобри финансовия резултат с приблизително [2,2—2,6] млн. PLN годишно.

3.1.2. **Управление на приходите**

(33) Мерките за преструктуриране в областта на управлението на приходите ще бъдат съсредоточени върху промени в структурата на тарифите.

(34) Според плана за преструктуриране за полети с коефициент на натоварване, по-висок от [76—94] %, LOT планира да увеличи дела на пътниците в по-висока класа с [9—11] % в класата, която е по-висока от настоящото ниво с една тарифна позиция, и с [4—6] % в класата, която е по-висока от настоящото ниво с две тарифни позиции. Освен това определянето на тарифата за бизнес клиенти по маршрути на кратки разстояния също ще бъде променено ([12]). Очаква се също така приходите на LOT да бъдат увеличени чрез създаването на по-агресивни тарифи по подбрани маршрути на дълги разстояния. Очакваните ползи от осъществяването на тази мярка се оценяват на приблизително […] млн. PLN през 2015 г.

(35) Анализът на коефициента на натоварване в бизнес класата е показал, че през 2012 г. […] места са останали незаети. Следователно дружеството ще въведе възможност за доплащане за по-висока класа преди полета. Вследствие на тази мярка се очаква да бъдат запълнени 10 % от местата, които биха останали незаети, което ще подобри финансовия резултат с около […] млн. PLN през 2015 г.

(36) Структурата на тарифата по промоционалната програма, наречена „First Minute“ („Първа минута“), която LOT понастоящем предлага, ще бъде променена, за да бъдат премахнати прекомерно ниските цени, които са били прилагани в миналото без икономическа обосновка. Това би трябвало да доведе до допълнително увеличение на приходите.

(37) По вътрешните маршрути ще бъде премахната бизнес класата. Целта на тази мярка е да се повиши ефективността на използването на местата в самолета. Понастоящем 3 места в самолет DH4 са запазени за пътници от бизнес класа, макар че за тях не се предлагат допълнителни услуги. Според изчисленията освобождаването на тези места ще подобри финансовия резултат с около […] млн. PLN през 2015 г.

(38) Вътрешният одит на LOT е установил, че поради слабости в системата за вътрешен контрол в миналото са предлагани изгодни тарифи, без да има основания за това. Тази практика ще бъде забранена. Очакваната полза от тази мярка ще бъде в размер на приблизително […] млн. PLN през 2015 г.

(39) В резултат на мерките за управление на приходите дружеството очаква да подобри резултатите от продажби общо с около [62—76] млн. PLN през 2015 г.

3.1.3. **Продукти, разпространение и допълнителни приходи**

(40) Основната цел на тази област от преструктурирането е да бъдат увеличени приходите от допълнителни услуги с висок марж, които не са пряко свързани с продажбата на билети. Делът на допълнителните приходи в рамките на общите приходи на LOT е под равнището на тези приходи в сходни дружества и много по-ниски от това на НТП. От LOT са установили потенциал за растеж в тази област.

(41) Основните инициативи в тази група включват въвеждането на „SkyBar“ (платени услуги за хранене на борда) по маршрутите на кратки разстояния, ограничаване на бордните услуги за пътниците от икономичната класа и въвеждането на редица допълнителни платени услуги, например безмитен магазин, допълнителен багаж, повече място за краката, избор на места, приоритетно качване на борда, застраховка, наемане на автомобил и резервиране на хотел.

(42) Друга цел на тази област на преструктурирането е да бъдат намалени търговските разходи. Делът на търговските разходи в рамките на общите разходи на LOT възлиза на […] % и е значително по-голям, отколкото в други традиционни въздушни превозвачи, които са били анализирани от дружеството.

(43) Понастоящем LOT осъществява само около […] % от общите продажби чрез уебсайта LOT.com. Този резултат може да бъде съпоставен със средното равнище от 40 % на онлайн продажбите сред останалите традиционни превозвачи и 80 % при НТП. Счита се, че каналът за онлайн продажби има огромен потенциал за бъдещ растеж, благодарение на своите относително ниски разходи и завишен контрол върху процеса на продажба. Дружеството ще доразвие своите онлайн продажби с цел да се постигне приблизителен темп на растеж на онлайн продажбите от най-малко […] % годишно в сравнение с общите продажби.

([12]) До момента се прилага различна тарифа за пътниците, когато обратният им полет е бил в рамките на по-малко от 3 дни след заминаването, а в новата тарифа пътникът се счита за бизнес пътник, ако обратният му полет е преди първата неделя след пристигането.

(44) Що се отнася до мрежата от търговски агенти на LOT, ще бъде приложена нова мотивационна програма, […]. LOT ще реорганизира също така своите собствени вътрешна и чуждестранна мрежи от търговски офиси, намиращи се на летищата и в центровете на градовете. Предвид високите разходи за тези дейности дружеството е решило да намали този канал за разпространение до необходимия минимум.

(45) LOT планира да развие своя потенциал за генериране на приходи в областта на маркетинга например чрез предлагането на рекламно пространство (в самолета или извън него) за рекламни кампании на трети страни.

(46) Дружеството планира също така да увеличи продажбите за корпоративни клиенти. За тази цел то ще участва в търгове за предоставяне на услуги за пътуване за големи институции и дружества чрез дъщерното си предприятие LOT Travel (агент на IATA), което предлага не само неговите собствени услуги, но също така услугите и на други въздушни превозвачи, продажба на електронни застраховки, хотелски услуги и билети за влакове. Освен това дружеството се надява да привлече повече бизнес пътувания благодарение на популяризирането на програмата „LOT for Business“ („LOT за бизнеса“), насочена към сектора на МСП.

(47) Очертаните в съображения 41—46 мерки за преструктуриране се очаква да подобрят финансовия резултат на LOT общо с почти [76—94] млн. PLN през 2015 г.

3.1.4. **Организационна ефективност и вътрешна оптимизация**

(48) Най-важните мерки в рамките на тази област на преструктурирането включват: i) намаляване на разходите за гориво; ii) намаляване на разходите за персонал; както и iii) продажба на дълготрайни активи.

(49) Разходите за гориво представляват […] % от общите разходи на дружеството. LOT планира да въведе нов софтуер с цел да бъдат оптимизирани параметрите на полетите, като те ще бъдат свързани също така с въвеждането на динамичен разходен индекс, даващ възможност за избор между свеждане до минимум на потреблението на гориво и осъществяването на полета по разписание. Според очакванията цялата програма ще допринесе за допълнително подобрение на финансовия резултат с […] млн. PLN през 2015 г.

(50) В плана за преструктуриране е предвидено намаляване на персонала с 833 еквивалента на пълно работно време (FTE), т.е. с 39 % в сравнение с броя на персонала към 31 октомври 2012 г. Планира се съкращенията да засегнат всички категории служители: наземния персонал (намаление с […] FTE), както и екипажа и салонния персонал (намаление с […] FTE). Целта на това намаление е броят на персонала да бъде приведен в съответствие с намалената полетна мрежа и по-малкия размер на флота, както и да бъде повишена ефективността на труда. Ефектът от съкращаването на персонала върху финансовия резултат на дружеството през 2015 г. ще бъде в размер на приблизително […] млн. PLN.

(51) В LOT са променили също така политиката си в областта на възнагражденията на екипажа и салонния персонал (според новите разпоредби заплатата на всеки пилот и член на салонния персонал ще бъде тясно обвързана с реалното време, което прекарват във въздуха), вследствие на което се очакват икономии в размер на до […] млн. PLN годишно. Предвидени са и допълнителни съкращения в администрацията, годишната полза от което се изчислява на […] млн. PLN. Освен това от LOT са решили да централизират политиката за възлагане на обществени поръчки в дружеството, като целта е да бъдат икономисвани […] млн. PLN годишно.

(52) Дружеството възнамерява да продаде определени дълготрайни активи (земя, сгради и недвижими имоти), вследствие на което се очаква реализирането на еднократни приходи в размер на […] млн. PLN, както и годишни икономии от […] млн. PLN.

(53) Останалите мерки, които предстои да бъдат осъществени в рамките на тази област на преструктурирането (например намаляване на разходите за маркетинг, служебни пътувания, обработка на въздухоплавателното средство против обледеняване, обучение, канцеларски материали, почистване и др.), имат по-малък финансов потенциал.

(54) Според прогнозите всички мерки, които са предвидени в тази област на преструктурирането, ще подобрят финансовия резултат на LOT общо с над [156—190] млн. PLN през 2015 г.

3.1.5. **Оптимизиране на външнотърговските отношения**

(55) Дружеството планира да предоговори своите търговски договори с всичките си основни доставчици, като целта е да бъдат намалени разходите и да се оптимизира обхвата на предоставяните услуги.

(56) Първо, LOT планира да предоговори търговските си отношения с „Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze“ (*Държавно предприятие на полските летища*) (PPL), което управлява летище Chopin във Варшава. Тъй като се счита, че официалните такси на летище Chopin във Варшава са по-високи от средните ([13]) на сравними летища, дружеството възнамерява да предоговори летищните такси, като се вземе предвид големият брой дейности, които LOT извършва на базовото си летище.

(57) Второ, LOT възнамерява да предоговори търговските си отношения с „Polska Agencja Żeglugi Powietrznej“ (*Полска агенция за аеронавигационно обслужване*) („агенция“). […]

(58) Трето, от LOT са отбелязали намерението си да предоговорят договорите с LOT AMS, което предлага ремонтни и технически услуги. Предоговарянето ще включва главно установяването на методи за оптимизиране на процеса на обслужване, ремонтиране и разплащане.

(59) Накрая, LOT ще продължи преговорите с Eurolot с цел да […].

(60) В резултат на оптимизирането на външнотърговските отношения дружеството очаква да подобри финансовия резултат с повече от [54—66] млн. PLN през 2015 г.

3.1.6. **Допълнителни подкрепящи инициативи**

(61) Предвидените в плана за преструктуриране допълнителни подкрепящи инициативи включват например i) промяна на организационната култура и системата на управление; ii) подобряване на управлението на паричните потоци; iii) прилагане на нова политика за управление на риска, с която дружеството се осигурява срещу внезапни колебания в цените на горивата; както и iv) подобряване на процеса на закупуване, включително въвеждането на нови помощни ИТ инструменти. Трудно е ефектите от тези мерки да бъдат определени количествено и те не са взети предвид във финансовите прогнози.

3.1.7. **Резюме на мерките за преструктуриране**

(62) В таблицата по-долу е обобщен очакваният финансов ефект от осъществяването на всички мерки за преструктуриране, които са предвидени в плана за преструктуриране през 2015 г. (последната година от периода на преструктуриране):

Таблица 2

Прогнозен финансов ефект от мерките за преструктуриране през 2015 г.

Област на преструктуриране	млн. PLN
Полетна мрежа и модернизиране на флота	[132,8—167,6] ([1])
Управление на приходите	[62—76]
Продукти, разпространение и допълнителни приходи	[76—94]
Организационна ефективност и вътрешна оптимизация	[156—190]
Оптимизиране на външнотърговските отношения	[54—66]
Допълнителни подкрепящи инициативи	—

Източник: План за преструктуриране

([1]) Осъществяването на мерките, свързани с полетната мрежа и модернизирането на флота, оказва положително въздействие върху останалите области на преструктуриране и част от финансовия ефект от тези мерки е включена в техния финансов потенциал. Следователно въздействието на мерките, свързани с полетната мрежа и модернизирането на флота, не трябва да се прибавя към въздействието на останалите мерки за преструктуриране.

([13]) Според дружеството на летище Chopin във Варшава се начисляват между 2 и 47 % по-високи такси, отколкото на сравними летища в ЕС (в това число такси за кацане и вероятно за излитане, екологични такси, такси за използване на пътническите платформи или телескопични стълби, такси за паркиране и други инфраструктурни такси, свързани с извършваните въздушни превози).

3.1.8. **Осъществяване на преструктурирането до момента**

(63) В миналото от LOT вече са правили опити за преструктуриране, финансирани със собствени средства (продажба на дъщерни предприятия, земя, сгради, недвижими имоти и финансови активи). В последно време — периода 2009—2012 г. — дружеството е осъществило програма за преструктуриране, с която е осигурено, наред с други неща, намаляването на персонала и на флота, други мерки за намаляване на разходите, продажбата на странични активи и преструктурирането на дълга. Макар тази програма да е довела до известно подобряване на финансовия резултат и паричните потоци на LOT, тя се е оказала недостатъчна, особено по отношение на намаляването на разходите, и с нея доходността не е възстановена. В същото време продажбата на активи, предприета за финансиране на тези опити за преструктуриране, значително е ограничила вътрешните източници на финансиране на LOT, които е можело да бъдат използвани за финансирането на настоящия план за преструктуриране.

(64) В изпратения на Комисията на 20 юни 2013 г. план за преструктуриране се признава, че предишните опити за преструктуриране са били извършени в по-положителен пазарен контекст. През 2012 г. вторият етап от финансовата криза е оказал неблагоприятно въздействие върху дейността на въздушните превозвачи. Освен това са били налице отрицателни тенденции по отношение на цените на горивото и обменните курсове. Вследствие на по-сериозната пазарна консолидация и нарастващата мощ на нискотарифните и на неевропейските превозвачи за малък традиционен въздушен превозвач като LOT е станало дори още по-трудно самостоятелно да осъществява своята дейност с успех.

(65) През 2013 г., след първата пълна година от осъществяването на плана за преструктуриране, финансовото изпълнение на LOT се е подобрило. По-специално дружеството е отчело нетна печалба за пръв път след 2007 г. Освен това действителният финансов резултат е бил много по-добър от прогнозата в плана за преструктуриране (нетна печалба в размер на 26 млн. PLN спрямо планирана загуба от 196 млн. PLN). Паричните потоци от дейността значително са се увеличили в сравнение с 2012 г., главно благодарение на по-добрите финансови резултати.

(66) Въпреки подобряването на финансовото изпълнение, LOT е останало в затруднено положение. Дружеството все още е имало отрицателен собствен капитал и е генерирало загуби от основната си дейност (т.е. въздушен транспорт). Неговият дълг се е увеличил, главно вследствие на лизингови задължения, свързани с придобиването на нови самолети (предвидени в плана за преструктуриране).

(67) Що се отнася до модернизирането на флота, всички самолети B787 са били доставени със закъснение. Освен това първите два самолета са имали технически проблеми и са били извън експлоатация през периода януари — юни 2013 г. LOT е отчело извънредна загуба, тъй като е трябвало да финансира резервен самолет. На […], LOT е подписало договор с Boeing, предвиждащ […].

(68) Освен това LOT е продължило да прилага своята нова стратегия за справяне с променения пазарен контекст. LOT цели да постигне финансова стабилност чрез изграждане на дългосрочна потребителска лоялност, превръщане в един от най-рентабилните мрежови превозвачи в Европа, възстановяване на своя растеж и, накрая, като продаде дружеството на частни инвеститори.

(69) По-специално LOT следва да се съсредоточи върху осигуряването на директни линии от Полша до основните бизнес местоназначения в Европа и в света, както и най-важните центрове на полската общност в Северна Америка. Дружеството би желало да привлече също така клиенти от Централна и Източна Европа, като им предлага линии на дълги разстояния от основното си летище във Варшава. Дружеството не се интересува от туристическите маршрути „от точка до точка“, които се обслужват от НТП. От LOT са установили потенциал за растеж при маршрутите на дълги разстояния до/от Полша и са показали своето намерение да се разширяват на този пазар след преструктурирането, като използват своите нови самолети B787, което се счита за основен стълб на преструктурирането и на новата стратегия.

(70) Що се отнася до предвидената продажба на дружеството на частни инвеститори, полските органи са изменили законодателството, за да се улесни приватизацията на дружеството. Според новия закон инвеститори от Съюза ще имат право да придобиват мажоритарен дял в LOT.

3.2. ПРЕГЛЕД НА РАЗХОДИТЕ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕТО И ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ

(71) Общите разходи за преструктурирането на LOT възлизат на [2 000—2 400] млн. PLN и включват: i) придобиването на пет самолета B787 — […] млн. PLN; ii) разходите за извеждане от експлоатация на самолети B737-400 и Embraer — […] млн. PLN; iii) частичното покриване на загуби от дейността и на недостига на финансиране — […] млн. PLN; iv) разходите по преструктуриране на персонала — […] млн. PLN; както и v) погасяването на заема за оздравяване (с начислената лихва) — 423 млн. PLN.

(72) Предвидено е разходите за преструктурирането да бъдат покрити от: i) собствен принос в размер на [1 200—1 600] млн. PLN и включващ финансов лизинг на пет самолета B787 и продажбата на дълготрайни активи; ii) държавна помощ в размер на 804 млн. PLN. Собственият принос представлява [60—67] % от разходите за преструктурирането. В таблицата по-долу са обобщени разходите за преструктурирането и източниците на финансиране.

Таблица 3

Разходи за преструктуриране и източници на финансиране (в млн. PLN)

Разходи за преструктуриране	**[2 000—2 400]**
Придобиване на пет самолета B787	[…]
Извеждане от експлоатация на самолети B737-400 и Embraer	[…]
Частично покриване на загуби от дейността и недостига на финансиране	[…]
Преструктуриране на персонала	[…]
Погасяване на заема за оздравяване (с начислената лихва)	423
Източници на финансиране	**[2 000—2 400]**
Финансов лизинг на пет самолета B787	[…]
Продажба на дълготрайни активи	[…]
Общ собствен принос	[1 200—1 600]
Държавна помощ	804

Източник: План за преструктуриране

Разходи за преструктурирането

(73) LOT е подписало договор с Boeing за придобиването на общо осем самолета B787. Според плана за преструктуриране направените от дружеството разходи за закупуването на първите пет самолета в размер на […] млн. PLN се считат за разходи за преструктуриране.

(74) В рамките на мерките за преструктуриране на флота дружеството планира да изведе от експлоатация шест самолета B737-400, […] E170 и […] E175. То ще покрива разходите по лизинговите задължения и поддръжката по време на периода на извеждане от експлоатация преди самолетите да бъдат върнати, продадени или преотдадени на лизинг. Общите разходи по извеждането от експлоатация ще възлязат на приблизително […] млн. PLN.

(75) В началото на периода на преструктуриране се очаква дружеството да генерира загуби и отрицателни парични потоци. За покриването на тези загуби и за поддържането на ликвидността то ще има нужда от приблизително […] млн. PLN.

(76) В плана за преструктуриране е предвидено намаляване на персонала с 833 FTE. По оценки на LOT общите разходи по намаляването на персонала ще възлязат на приблизително […] млн. PLN и ще включват следните компоненти: i) програма за доброволно напускане ([…] млн. PLN); ii) процес на колективни уволнения ([…] млн. PLN); iii) обезщетения за служителите, които са базирани в чужбина, в съответствие с местното законодателство ([…] млн. PLN); както и iv) други съкращения, например предсрочно пенсиониране ([…] млн. PLN).

Източници на финансиране

(77) През есента на 2012 г. дружеството е получило финансов лизинг от търговска банка от САЩ […] за придобиването на пет самолета B787, който лизинг е посочен като източник на собствен принос. LOT е избрало офертата на […] от общо 24 търговски оферти, получени от пазара. Изборът е бил направен въз основа на анализ на нетната настояща стойност и на средно претегления лихвен процент.

(78) Периодът на погасяване на лизинга е 12 години от датата на доставка на самолетите. Дружеството е задължено да заплати първоначална такса на датата на доставка на самолетите и да извършва тримесечни лизингови плащания, дължими предварително, при лихвен процент, равен на 3-месечния LIBOR + […] %, за първия самолет и фиксирани проценти между […] % и […] % за следващите четири самолета. Структурата на финансовия лизинг е базирана на предприятие със специално предназначение („SPV“) — дружество, основано в Съединените щати и служещо като посредник между […] и LOT ([14]).

(79) По лизинга е предоставено следното обезпечение: i) експортна гаранция от Export Import Bank на Съединените щати („Ex-Im Bank“), предоставена в съответствие с правилата на Отрасловата спогодба за големи въздухоплавателни средства („LASU“) ([15]); ii) залог върху самолетите; iii) прехвърляне на права от застрахователни договори; както и iv) залог върху акциите на SPV.

(80) Гаранцията на Ex-Im Bank е с ограничен срок и размер, т.е. тя се отнася до закупуването на пет самолета B787 под формата на финансов лизинг със срок 12 години. Гаранцията покрива част от покупната цена на един самолет ([75—90] %). Остатъкът трябва да бъде покрит от LOT. Гаранцията е била предоставена от страна на Ex-Im Bank въз основа на надлежна проверка на LOT, в рамките на която е било оценено неговото финансово състояние и способността му да обслужва лизинговите задължения.

(81) Другият източник на собствен принос, освен лизинга, е продажбата на дълготрайни активи, вследствие на която се очакват приходи в размер на […] млн. PLN.

(82) Държавната помощ се състои в преобразуването на заема за оздравяване в собствен капитал в размер на 423 млн. PLN и допълнителна капиталова инвестиция от 381,29 млн. PLN, както е описано в съображение 19.

3.3. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ДЪЛГОСРОЧНАТА ЖИЗНЕСПОСОБНОСТ

(83) В плана за преструктуриране е предвидено дългосрочната жизнеспособност да бъде възстановена през 2015 г. Били са направени финансови прогнози, обхващащи периода 2013—2018 г., при неблагоприятен, базов и благоприятен сценарий. Предвижда се от 2014 г. нататък дружеството да отчита печалба от основна дейност, да генерира положителни парични потоци от дейността и положителна възвръщаемост на вложения капитал („ROCE“). Считано от 2015 г. нататък се планира да се отчита нетна печалба. В таблицата по-долу са представени подбрани прогнозни финансови данни при базовия сценарий.

Таблица 4

Подбрани прогнозни финансови данни при базовия сценарий (суми в млн. PLN)

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Приходи от продажби	[2 900—3 400]	[2 900—3 400]	[2 650—3 150]	[3 300—3 800]	[4 050—4 550]	[4 300—4 800]
Печалба/загуба от основна дейност	[от – 157 до – 130]	71,0	[113—137]	[200—240]	[210—250]	[175—215]
Нетна печалба/загуба	196,1	[от – 20 до – 16]	[67—80]	[155—190]	[180—220]	[140—170]

([14]) Основано е отделно SPV за всеки самолет от Wells Fargo Delaware Trust Company — дружество, което се занимава единствено с такъв вид сделки и е било избрано от LOT. SPV остава собственик на самолета и предоставя специализирани услуги на всички страни по сделката.

([15]) Насоки за финансиране на закупуването на въздухоплавателни средства, които са използвани обичайно в сектора на въздушния транспорт до 2007 г., когато са били заменени с Отрасловата спогодба за въздухоплавателни средства, приета под егидата на ОИСР. Тъй като LOT е започнало процедурата по придобиване на самолетите B787 преди 2007 г., правилата на LASU все още са били приложими.

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Парични потоци от дейността	[от – 175 до – 145]	[170—206]	[300—360]	[360—440]	[370—450]	[335—415]
ROCE	[от – 4,4 до – 3,6] %	[2,7—3,3] %	[5—6] %	[9—11] %	[10—12] %	[8—10] %

Източник: План за преструктуриране

(84) Финансовата прогноза е базирана на редица допускания по отношение на флота, полетната мрежа, вътрешната организация, оперативните и финансовите параметри, макроикономическите показатели, цената на горивото и нивото на изпълнение на мерките за преструктуриране. По-долу са обобщени основните допускания:

— осъществяване на мерките за преструктуриране (от гледна точка на потенциалния финансов ефект): 85 % от потенциала,

— цена на горивото: 1 153 USD/т за целия прогнозен период,

— обменен курс PLN/USD: 3,22,

— коефициент на натоварване: под [67—83] % през зимните сезони и приблизително [76—94] % през летните сезони,

— брой превозени пътници (в хил.): 2012 г./2013 г. — 4 766; 2013 г./2014 г.: [4 300—5 300]; 2014 г./2015 г. — [3 800—4 600]; 2015 г./2016 г. — [4 200—5 100]; 2016 г./2017 г. — [4 800—5 900]; 2017 г./2018 г. — [5 100—6 300],

— растеж на приходите на пътник по цялата мрежа от линии за въздушни превози на LOT: средно 2,5 % годишно (като се вземе предвид ефекта от повишаването на броя на полетите по маршрутите на дълги разстояния през периода 2016—2018 г., както и увеличаващият се коефициент на натоварване в бизнес класа и подобрена икономична класа).

3.4. КОМПЕНСАТОРНИ МЕРКИ

(85) Като компенсаторна мярка, LOT предлага да закрие 19 линии и да намали честотата на експлоатация на 5 линии ([16]). Предложената мярка отговаря на намаляване на капацитета с [13,5—16,5] % от гледна точка на ASK в сравнение с периода преди преструктурирането ноември 2011 г. — октомври 2012 г. Според LOT нито една от горепосочените линии не е реализирала загуби преди преструктурирането, както се изисква в точка 40 от Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение ([17]) („Насоките“).

(86) Освен това LOT планира да закрие 5 линии ([18]), представляващи допълнително намаление на капацитета с [1,4—1,7] %, но не ги счита за компенсаторни мерки, тъй като преди преструктурирането те са били определени от LOT за губещи.

(87) Няма намерения за увеличаване на капацитета по маршрутите на дълги разстояния през периода на преструктуриране.

(88) В резултат на внесените промени в мрежата на LOT дружеството ще освободи също така известен брой слотове.

3.5. РЕШЕНИЕ ЗА ОТКРИВАНЕ

(89) На 6 ноември 2013 г. Комисията откри официална процедура по разследване. В решението за откриване Комисията изрази съмнения относно принципа „един път — последен път“, възстановяването на дългосрочната жизнеспособност, компенсаторните мерки и собствения принос.

([16]) Линии, които следва да бъдат закрити: […]; линии, по които честотата на експлоатация ще бъде намалена: […].
([17]) Насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение (ОВ C 244, 1.10.2004 г., стр. 2).
([18]) […].

Принцип „един път — последен път“

(90) Комисията изрази съмнения дали LOT не е получило някаква помощ за оздравяване или преструктуриране в нарушение на принципа „един път — последен път“ в резултат на отсрочените плащания на летищни такси, предоставени на LOT от държавните летища ([19]). Въпросът беше отнесен на вниманието на Комисията с жалба, представена от Ryanair, в която се твърди, че на дружеството е предоставена неограничена кредитна линия за летищни такси от държавните летища в ущърб на всички други въздушни превозвачи (вж. раздел 1.2 по-горе).

(91) По-специално Комисията изрази съмнения по отношение на представения от полските органи аргумент, че ресурсите на държавните летища не са държавни ресурси. Освен това Комисията изрази съмнения дали отсрочените плащания на летищни такси, които са предоставени на LOT от държавните летища, действително са били предоставени при пазарни условия, като се има предвид, че периодите на отсрочване са били дълги, лихвата често е била ниска и обезпечението нерядко — недостатъчно ([20]). Изглежда също така, че в крайна сметка не всички отсрочени задължения са били погасени.

Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност

(92) Комисията изрази скептицизъм, че с настоящия план за преструктуриране ще може да се възстанови дългосрочната жизнеспособност на LOT и поиска от полските органи да обосноват това свое твърдение по-добре. Комисията отбеляза, че LOT е правило опити за преструктуриране и преди това, които обаче не са довели до възстановяване на доходността, макар че са били осъществени в очевидно по-добра стопанска среда.

(93) Положението на LOT по отношение на ликвидността също дава повод за загриженост. Дружеството е изгубило своята ликвидност през месец декември 2012 г. и според прогнозите отново ще има недостиг на парични средства през месец август 2013 г. (въпреки получаването на помощ за оздравяване). Макар че тази прогноза не е достигнала до реално осъществяване, резервът е останал малък, тъй като LOT е изчерпало своите вътрешни източници на финансиране след продажбата на активи и не е имало достъп до външно финансиране поради затрудненото си финансово положение (освен от лизинга).

(94) Комисията изрази съмнения, че продължаващите дълго време структурни проблеми на LOT биха били решени в значителна степен с въвеждането на новите самолети B787. От LOT са планирали да постигнат приблизително 30 % от общия прогнозен финансов ефект от преструктурирането благодарение на експлоатацията на самолетите B787. Комисията отбеляза, че експлоатацията на такива самолети B787 оказва пряко въздействие единствено върху пазарния сегмент на полетите на дълги разстояния (които през 2012 г. са представлявали едва [< 25] % от приходите на LOT от редовни полети) и че е възможно търсенето да не е достатъчно, за да се гарантира ефективното използване на новите самолети.

(95) Допускането, че повече от 30 % от ползите от преструктурирането ще бъдат постигнати благодарение на свързани с приходите мерки (например допълнителни приходи, управление на приходите), изглежда надценено, като се има предвид, че успехът им отчасти зависи от външни фактори като например промяна в поведението на клиентите. Освен това част от планираните мерки (например въвеждането на платени услуги за хранене на борда), които обикновено се свързват с НТП, потенциално противоречат на стратегията на LOT да продължи да бъде традиционен превозвач.

(96) Допускането на LOT, че резултатът от основната дейност ще се подобри до печалба в размер на [64—78] млн. PLN през 2014 г., започвайки от загуба в размер на [130—157] млн. PLN през 2013 г., т.е. подобрение със [194—235] млн. PLN в рамките на 12 месеца, изглеждаше нереалистично, като се имат предвид предишните му финансови резултати (дружеството не е отчитало печалба от основна дейност от 2008 г. насам) и значителната предварителна загуба, отчетена през първите четири месеца на 2013 г.

(97) Комисията постави под съмнение също така няколко допускания, залегнали в основата на финансовата прогноза, която е включена в плана за преструктуриране, по-специално:

а) относително малките отклонения на ключовите параметри (средни приходи от пътник — с 1 %, брой на пътниците — с 1 %, обменен курс PLN/USD — с 10 %) от базовата стойност, приета в анализа на чувствителността, и фиксираната цена на горивото за 6-годишния период на прогнозата, което не изглежда достоверно, като се имат предвид големите колебания в цените в миналото;

([19]) През периода 22 май 2009 г. — 10 април 2013 г. LOT е сключило 23 споразумения с държавни летища за отсрочване на плащането на летищни такси в общ размер на приблизително [285—349] млн. PLN (около [70—85] млн. евро), в това число: 9 споразумения с летището във Варшава, 3 споразумения с летищата в Гданск, Краков, Познан, Катовице и 2 споразумения с летището във Вроцлав.

([20]) Т.е. периодите на отсрочване са били с продължителност 48—396 дни, в повечето случаи наказателната лихва е била под законоустановения процент по полското законодателство, а по 3 споразумения изобщо не е начислявана лихва, обезпеченията често са били недостатъчни, например бланкови записи на заповед, а по 6 споразумения за отсрочване изобщо не е предвидено обезпечение.

б) способността на LOT да генерира планираните постъпления от преотдаването на лизинг на самолети B787 и Embraer през периода 2013—2018 г.;

в) постигането на 85 % от планираните ползи от преструктурирането, възприето при базовия сценарий на финансовата прогноза.

Избягване на ненужни нарушения на конкуренцията (компенсаторни мерки)

(98) Комисията изрази резерви по отношение на методиката на LOT за изчисляване на доходността на маршрутите. Според точка 40 от Насоките закриването на дейности, носещи загуби, не може да се разглеждат като валидна компенсаторна мярка. С оглед на посочените по-горе резерви Комисията не беше уверена в достатъчна степен, че това условие е изпълнено.

Ограничаване на помощта до минимум, собствен принос

(99) Комисията изрази съмнение дали финансовият лизинг на самолети B787 с гаранцията на агенцията за експортни кредити (ECA) Ex-Im Bank може да бъде приет като валиден източник на собствен принос. Като се има предвид, че с толкова сериозно обезпечение лизингодателят е можел да си възстанови цялата сума на дълга в случай на неизпълнение от страна на LOT, лизингът не може да се приеме като знак за доверие от страна на пазарите във възстановяването на жизнеспособността на LOT, както е посочено в точка 43 от Насоките.

IV. **МНЕНИЯ НА ПОЛСКИТЕ ОРГАНИ**

(100) Полските органи представиха мнения и доказателства във връзка с всички въпроси, повдигнати в решението за откриване. Те заключиха, че мярката, за която е изпратено уведомление, отговаря на всички условия на Насоките. Полските органи предоставиха също така актуална информация относно изпълнението на плана за преструктуриране, показваща, че LOT е постигнало значителен напредък в процеса на преструктуриране и че действителните му финансови резултати през 2013 г. са били много по-добри от планираното.

Принцип „един път — последен път“

(101) Що се отнася до съответствието с принципа „един път — последен път“, полските органи потвърдиха, че задълженията на LOT, свързани с летищните такси, са били отсрочени от държавните летища. В същото време полските органи потвърдиха своето становище, че отсрочените плащания не представляват държавна помощ.

(102) Според полските органи ресурсите на летищата не са държавни ресурси и решенията на летищата не могат да бъдат приписани на държавата. Дори да е трябвало обаче предоставените от летищата отсрочвания да бъдат финансирани с държавни ресурси, отсрочените плащания на летищни такси изпълняват изискванията на критерия за частния кредитор и следователно не представляват държавна помощ.

(103) По отношение на приписването на държавата полските органи потвърдиха, че всички летища, които са предоставили на LOT отсрочване на плащания, се контролират от полската държава, било то пряко или непряко. PPL — дружеството, което управлява летището във Варшава — е изцяло притежавано от държавната хазна. Регионалните летища в Гданск, Краков, Познан, Катовице и Вроцлав („регионални летища“) са собственост на PPL, регионалните органи и едно държавно дружество.

(104) Въпреки това полските органи отново изтъкнаха аргумента, че решенията, които летищата вземат, не могат да бъдат приписани на държавата, тъй като способността на държавата да контролира летищата не води автоматично до презумпцията, че техните действия могат да бъдат приписани на държавата. В този контекст полските органи отново се позоваха на решението по дело *Stardust Marine* ([21]). Полските органи подчертаха, че летищата не са част от публичната администрация и осъществяват своята търговска дейност без каквато и да било държавна намеса.

(105) По-специално полските органи обясниха, че PPL е юридическо лице и осъществява своята дейност в съответствие със Закона за държавното предприятие „Летища“ от 23 октомври 1987 г. ([22]) („Закон за PPL“). Според Закона за PPL дейността на PPL се осъществява самостоятелно, в съответствие с рационални стопански принципи и е независима от финансова гледна точка. PPL не се числи към публичния финансов сектор, то не се финансира от държавния бюджет и покрива разходите за своята дейност от приходите, генерирани от собствената му икономическа дейност. Дейността на PPL се контролира и надзирава от министъра на транспорта, който има право да променя или отменя решенията на генералния директор на PPL, само ако противоречат на закона. Според полските органи министърът няма правомощия да се намесва в процеса на вземане на решения що се касае до търговските отношения на PPL.

([21]) Дело C-482/99, *Френска република срещу Комисия* (*Stardust Marine*), Recueil, 2002 г., стр. I-4397.
([22]) Сборник със закони от 1987 г., № 33, позиция 185, с измененията.

(106) Що се отнася до регионалните летища, полските органи обясниха, че всички те са частноправни субекти ([23]) и са обект на обичайното фирмено право, т.е. на Полския кодекс на търговските дружества ([24]) („Кодексът“). Това са капиталови дружества, които са самостоятелни юридически лица, притежават самостоятелни активи и действат извън структурите на публичната администрация. Дружествата, които управляват регионалните летища в Полша, се управляват от събрание на акционерите, надзорен съвет и управителен съвет. Представители на публичните органи участват в събранията на акционерите и също така са членове на техните надзорни съвети. Според Кодекса управителният съвет управлява ежедневните дела на дружеството и взема независими решения по въпроси, различни от онези, които са от компетенциите на другите дружествени органи. Следователно, според полските органи, като се има предвид, че сключването на споразумения за отсрочване на плащания от управителния съвет не изисква съгласието на надзорния съвет или на събранието на акционерите, решенията по отношение на отсрочване на плащанията са били самостоятелни решения на летищата, взети без каквато и да било държавна намеса.

(107) Що се отнася до критерия за частния кредитор, полските органи изтъкнаха различни аргументи, за да докажат, че отсрочените плащания на летищните такси са договорени при пазарни условия.

(108) Първо, полските органи обърнаха внимание на икономическия контекст, в който летищата са решили да отсрочат плащането на летищните такси от страна на LOT: сериозен икономически спад от 2009 г. ([25]), както и други извънредни събития (изригването на вулкана Eyjafjallajökull през месец април 2010 г.). Следователно според полските органи, щом са предоставили отсрочване на плащания, летищата са могли да приемат, че проблемите на LOT са от временно естество.

(109) Второ, полските органи подчертаха, че LOT, в качеството си на ключов клиент на летищата, е генерирал значителна част от техните приходи, а отсрочените плащания са представлявали само една малка част от оборота между летищата и LOT ([26]). Следователно страните са били заинтересовани да продължат своето сътрудничество. В хипотетичен сценарий несъстоятелността на LOT би оказала неблагоприятно въздействие върху дейността на летищата ([27]).

(110) Трето, полските органи обясниха, че от гледна точка на летищата е било по-добре част от плащанията на LOT да бъдат отсрочени, отколкото превозвачът да бъде обявен в несъстоятелност. Най-вече защото по времето, когато са били взети решенията за отсрочване на плащанията, LOT все още е имало активи, които е могло да бъдат използвани за обезпечение. За сравнение, в случай на несъстоятелност вземанията на летищата са щели да бъдат върнати в много по-малък процент, отколкото в случай на отсрочване, тъй като летищата са попадали в последната категория кредитори ([28]). Освен това в Полша производствата по несъстоятелност отнемат средно 3—3,5 години, което далеч надхвърля средния период на отсрочване на плащания от приблизително 6,5 месеца, който летищата са предоставили на LOT, вж. съображение 114 по-долу.

(111) Четвърто, според полските органи условията по отсрочване на плащанията напълно съответстват на пазарните условия, що се касае до: i) лихвен процент; ii) обезпечение; както и iii) периоди на отсрочване.

(112) Що се отнася по-специално до лихвения процент ([29]), полските органи посочват, че следва да се прави разлика между прилагания лихвен процент по споразуменията за отсрочване на плащането и законоустановената лихва ([30]), която представлява форма на санкция за забавено плащане, докато със споразуменията за отсрочване на плащане се цели да се даде възможност на длъжника да погаси своите задължения в рамките на разумен период от време.

(113) Що се отнася до обезпечението, полските органи подчертават, че в две трети от споразуменията за отсрочване размерът на отсроченото плащане е бил обезпечен с ипотеки и залози върху активите на LOT. В повечето от

([23]) Те са дружества с ограничена отговорност в случая на регионалните летища в Гданск, Краков и Познан и акционерни дружества в случая на регионалните летища в Катовице и Вроцлав.
([24]) Кодекс на търговските дружества от 15 септември 2000 г.; консолидиран текст: Сборник със закони от 2013 г., позиция 1030.
([25]) Кризата доведе до сериозен спад в търсенето на въздушен транспорт в съчетание с повишаващи се разходи за въздушните превозвачи, вж. Анализ на пазара на въздушния транспорт в Полша през 2009 г., Организация за гражданско въздухоплаване, 2010 г. и в Доклада за преглед на изпълнението; Оценка на управлението на въздушното движение в Европа през календарната 2010 г., Евроконтрол, 2011 г.
([26]) През периода 2009—2013 г. LOT е генерирало приблизително 40 % от приходите на летището във Варшава. Общата сума на отсрочените плащания, допуснати от регионалните летища, е била в размер на средно 17,7 % от оборота между дружеството и въпросните летища.
([27]) Това би било особено осезаемо за летището във Варшава. Тъй като LOT е единственият превозвач, базиран в летището на Варшава, преустановяването на неговата дейност там би довело до значително намаление на оборота на летището. Полските органи подкрепиха това твърдение със съответните данни по отношение на сходни сценарии, които са били наблюдавани на летището в Цюрих, летище Zaventem в Брюксел и летището в Будапеща.
([28]) Средният процент на погасяване на вземания в рамките на производства по несъстоятелност по времето, когато са били предоставени отсрочвания на плащането на летищните такси, е бил приблизително 15 % — 17,75 % според извършено от полските органи проучване или приблизително 34 % според статистически данни на Световната банка.
([29]) Например лихвеният процент, предвиден в споразумението за отсрочване на плащането с летището във Варшава, е бил […] % годишно.
([30]) Понастоящем законоустановената лихва в Полша е в размер на 13 %.

останалите споразумения за отсрочване размерът на отсроченото плащане ([31]) е бил обезпечен с банкови записи на заповед, което ускорява събирането на дълговете. Обезпечение не е било предвидено само в шест споразумения. Във всички случаи обаче LOT е признало своя дълг към даденото летище, което дава възможност за лесно предявяване на иск в съда, ако това е необходимо.

(114) Що се отнася до периодите на отсрочване, полските органи подчертават, че средният период на отсрочване е бил приблизително 6,5 месеца, което е по-добрият вариант в сравнение с продължителността на съдебните производства в Полша (над две години) ([32]) или с продължителността на производствата по несъстоятелност (средно 3—3,5 години) ([33]).

(115) Полските органи посочиха също така, че и други частни кредитори на LOT са му предоставили отсрочено плащане на дългове в размер на стотици милиони PLN със сходни периоди на отсрочване и при аналогични условия, в това число по-нисък лихвен процент от законоустановената лихва или изобщо без лихва, а в някои случаи също така без обезпечение ([34]).

(116) Накрая полските органи потвърдиха, че всички отсрочени плащания са били напълно изплатени.

(117) Освен това, с цел да се потвърди изразената позиция в съображения 101—116 по-горе, полските органи представиха доклад, изготвен от KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. („KPMG"/„доклад на KPMG"). В доклада на KPMG е описан процесът на вземане на решения на летищата, вследствие на който се е стигнало до всяко от споразуменията за отсрочване. В доклада на KPMG е представен също така пазарен анализ на всяко от споразуменията за отсрочване. Използваната от KPMG методика за целите на пазарния анализ се базира на съпоставяне на базов сценарий ([35]) (т.е. отсрочено плащане на летищни такси) с алтернативен сценарий ([36]) (т.е. без на LOT да е предоставено отсрочено плащане). С цел да се потвърди икономическата обоснованост на споразуменията за отсрочване, базовият и алтернативният сценарии са били съпоставени въз основа на текущата и на нетната настояща стойност. Сравнението на тези два сценария показа, че във всеки от случаите на отсрочено плащане на летищните такси е било икономически обосновано и по-изгодно за летищата, отколкото алтернативния сценарий, включващ откриването на производство по несъстоятелност.

Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност

(118) Полските органи твърдят, че понастоящем LOT е в по-добра позиция за възстановяване на своята жизнеспособност, отколкото при предишните неуспешни опити за преструктуриране. Първо, дружеството е получило дългоочакваните самолети B787, които представляват основният стълб, около който е изграден планът за преструктуриране. Второ, LOT е отстранило установените при предишните опити слабости, като се е съсредоточило върху нерешените досега проблеми (например по-последователно намаляване на персонала). Трето, макроикономическата среда се е подобрила. Накрая, действителните финансови резултати на LOT след прилагане на плана за преструктуриране в продължение на пет тримесечия са много по-добри от планираните.

([31]) Представляващо 26,4 % от размера на отсроченото плащане.

([32]) По данни на Световната банка (http://www.doingbusiness.org) средният срок за предявяване на иск за вземания в Полша през периода 2009—2012 г. е бил 830 дни (над 2 години и 3 месеца) и е намалял до 685 дни през 2013 г.

([33]) Според Световната банка производствата по несъстоятелност в Полша отнемат средно 3 години (http://www.doingbusiness.org). Тези заключения са подкрепени от едно изследване, направено на извадка от 94 процедури по несъстоятелност и публикувано през 2009 г., което е показало, че средната продължителност на производствата по несъстоятелност е 3,5 години (данни за: D. Baran, Efektywność postępowań upadłościowych [Ефективност на производствата по несъстоятелност] [в:] E. Mączyńska (ed.), Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa, [В дебрите на фирмената несъстоятелност. Проклятие или втори шанс?], Варшава, 2009 г., стр. 145).

([34]) Това се отнася по-специално до хеджиращите банки ([…]) и лизингодателите ([…]). Някои от частните кредитори не са наложили лихва на LOT (повечето лизингодатели, […]). Освен това някои от частните кредитори на LOT (например […]) са се съгласили също така да отсрочат плащането на техните вземания без каквото и да било обезпечение освен признаването на дълга от страна на LOT.

([35]) При базовия сценарий се допуска, че отсроченото плащане е предоставено, че страните продължават да си сътрудничат и дългът се погасява в съответствие с условията, посочени в споразумението за отсрочване на плащанията. При него са отчетени също така изгледите за дългосрочно сътрудничество, поддържане на приходната база, временният характер на затрудненията на LOT и неговите изгледи за бъдещето, видовете обезпечения, предоставени от LOT, както и други условия по споразумението за отсрочване (лихва и т.н.).

([36]) В случая на алтернативния сценарий се допуска, че не е предоставено отсрочено плащане, че летището открива производство по несъстоятелност, LOT преустановява своите дейности на летището и то е принудено да търси други превозвачи, които да заменят LOT. При този сценарий е взето предвид също така, че дългът към летищата (като част от търговските задължения) попада в последната категория на дългове за погасяване след привилегированите дългове като: разходи, свързани с производството по несъстоятелност, задължения към служителите, в това число социални осигуровки и, накрая, данъчни задължения (както е предвидено в полския Закон за несъстоятелността). Предвидена е също така средна продължителност на производството по несъстоятелност (приблизително 3,5 години — от KPMG са взели предвид продължителността на производството по несъстоятелност на LLC Nowy Przewoznik Sp. z o.o., осъществяващо своята дейност под търговската марка Centralwings, което е продължило повече от 3,5 години — започнало е през месец май 2009 г. и е приключило през месец февруари 2013 г.), средният размер на възстановения дълг, загуба на приходи и изгледите LOT да бъде заместено с други превозвачи (като са взети предвид три възможни варианта на този сценарий — 3, 4 и 5 години).

(119) Ликвидността на LOT се е подобрила. Дружеството не само, че не е изгубило своята ликвидност през месец август 2013 г., каквато е прогнозата в плана за преструктуриране, но си е осигурило също така допълнителни източници на финансиране, например […] от Boeing […]. Всъщност действителните парични потоци от дейността през 2013 г. са били по-добри от планираните.

(120) Действителното финансово въздействие на въвеждането на самолетите B787 по същия начин се е оказало по-добро от планираното. Това е имало положителен ефект не само върху сегмента на маршрутите на дълги разстояния, но също така върху цялата полетна мрежа. Не се очаква, че самолетите сами по себе си ще отстранят продължителните структурни проблеми на LOT, а в съчетание с други мерки за преструктуриране. Предвижда се, че движението по маршрутите, които ще се обслужват от самолетите B787 (Северна Америка, Северна и Югоизточна Азия), ще се увеличава със 6,5 % — 10,6 % годишно, което означава, че капацитетът на самолетите няма да остане незапълнен.

(121) През 2013 г. благодарение на свързаните с приходите мерки е генериран [> 100] % от планирания финансов потенциал, предвиден в плана за преструктуриране. През месец август 2013 г. LOT успешно е въвело платени услуги за хранене на борда и не е срещнало отрицателна реакция от страна на потребителите. Според едно пазарно проучване пътниците не възразяват срещу платените услуги. Увеличението на допълнителните приходи отговаря на настоящата пазарна тенденция, при която традиционните въздушни превозвачи преминават към хибриден бизнес модел, включващ някои от характеристиките на НТП, и следователно не би трябвало да навреди на марката на LOT или да отблъсне клиентите.

(122) Действителният финансов резултат за 2013 г. е бил много по-добър от допусканията в плана за преструктуриране. От LOT са установили потенциални възможности за допълнително подобряване. Това показва, че прогнозната печалба от основна дейност през 2014 г. е постижима.

(123) Полските органи представиха анализ на чувствителността, който показва, че, дори при по-големи отклонения на основните параметри от базовите, отколкото е допуснато в плана за преструктуриране, LOT ще запази ликвидността си през целия прогнозен период 2014—2018 г. Цената на горивото, допусканията за която са твърде консервативни (над максималната стойност за LOT за 10-годишен период от време и с 12,1 % по-висока от пазарната цена към момента на уведомяването), няма вероятност да се покачи рязко. Що се отнася до планираните постъпления от преотдаването на лизинг на самолетите, от LOT са изготвили алтернативен сценарий за флота, в който се предвижда по-продължителен период на използване на някои от самолетите. Полските органи представиха финансови прогнози, показващи, че, дори ако този сценарий действително се осъществи, LOT все пак ще възстанови своята жизнеспособност. Полските органи посочиха също така, че през 2013 г. дружеството е постигнало [> 100] % от планираните ползи от преструктурирането (спрямо предвидените в плана 85 %).

Избягване на ненужни нарушения на конкуренцията (компенсаторни мерки)

(124) Полските органи поясниха също така начина, по който LOT изчислява доходността на маршрутите (вж. раздел 7.3.4). Те подчертаха, че методиката съответства на стандартите за отрасъла.

Ограничаване на помощта до минимум, собствен принос

(125) Полските органи предоставиха доказателства, показващи, че от Ex-Im Bank са направили надлежна проверка на LOT преди да се съгласят да предоставят гаранцията, и обясниха, че през 2012 г. приблизително 30 % от сделките за финансиране на самолети в световен план са сключени с участието на ECA. Полските органи уведомиха Комисията също така, че един от участниците е предложил финансиране на LOT без гаранцията на ECA. Освен това рискът на LOT е бил оценен от капиталовия пазар в САЩ, където през 2013 г. лизингът е бил успешно рефинансиран от частни инвеститори.

(126) Освен това полските органи посочиха, че финансовият лизинг представлява приемлива форма на собствен принос в съответствие с практиката на Комисията за вземане на решения и отново заявиха, че това е обичайна форма за финансиране на придобиването на самолети. Според полските органи финансовият лизинг на нов самолет при условия, подобни на предоставените на LOT, вж. съображения 77—80 по-горе (включително вида на използваното обезпечение), е стандартна форма на финансиране в сектора на въздушните превозвачи и в последно време се използва от много други европейски въздушни превозвачи, например Ryanair, KLM, Norwegian Air, Czech Airlines, Austrian Airlines и Alitalia.

V. **МНЕНИЯ ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ**

(127) Комисията получи мнения от седем заинтересовани страни: Ryanair, International Airlines Group („IAG“), две страни, които пожелаха да не се разкрива тяхната самоличност, синдикалната организация „NSZZ *Solidarność 80*“ на PPL („синдикалната организация“), самото PPL и стопанската асоциация „Employers of Poland“ („Полски работодатели“).

(128) Ryanair повтори своите твърдения, изразени първоначално в жалбата, че LOT вече е получило държавна помощ под формата на отсрочено плащане на летищни такси, предоставено от полските държавни летища. Освен това от Ryanair изразиха съмнения по отношение на възстановяването на жизнеспособността на LOT, като изтъкнаха, че предишните опити за преструктуриране са се провалили, че ползите от въвеждането на самолетите B787 са твърде оптимистични и че LOT може да не успее да намали своите разходи за персонала поради възможен натиск от синдикалните организации.

(129) Според IAG мрежата от полети на дълги разстояния на LOT също трябва да бъде преструктурирана. По-специално от IAG вярват, че търсенето не е достатъчно, за да се запълни капацитета на LOT на пазара в САЩ. IAG цитира примера с Malév, което се опита да предлага директни полети от Будапеща до Ню Йорк, но не издържа. Що се отнася до финансовия лизинг за самолетите B787, според IAG оценките от Ex-Im Bank и търговската банка заемодател трябва да са били направени или преди настоящите проблеми с ликвидността, или въз основа на очаквана държавна помощ.

(130) Едната страна, която пожела да не се разкрива нейната самоличност, заяви, че планът за преструктуриране на LOT не е нито достоверен, нито осъществим и че няма да доведе до възстановяването на дългосрочната жизнеспособност на LOT. Тя посочи, че прогнозната ROCE е твърде оптимистична, и отбеляза, че LOT планира да увеличи своя капацитет в момент, когато на полския пазар е налице свръхкапацитет. Тази страна отбеляза също така, че отсрочените плащания на летищни такси представляват държавна помощ. Тя посочи също така, че предложеното измерване на доходността на маршрутите, които са предложени като компенсаторни мерки, на база само на променливите разходи, не е подходящо в дългосрочен план. Според заинтересованата страна в дългосрочен план всички маршрути следва да се измерват на базата, която LOT нарича „марж 2“. Тя изрази становището също така, че финансовият лизинг на самолетите B787 не трябва да се приема като източник на собствен принос, тъй като той не показва увереността на пазара, че LOT ще възстанови жизнеспособността си.

(131) Втората заинтересована страна, която пожела да не се разкрива самоличността ѝ, отбеляза, че благодарение на държавата помощ LOT е увеличило своя капацитет на полския пазар на чартърни полети, което, както се твърди, е влошило конкурентната позиция на заинтересованата страна и е нарушило правилата на ЕС за държавна помощ. Тази страна изрази съмнения също така по отношение на възстановяването на жизнеспособността на LOT, като заяви, наред с други неща, че ползите от самолетите B787 са надценени и че финансовите прогнози изглеждат нереалистични. Тя постави под съмнение също така доходността на маршрутите, които са били предложени като компенсаторни мерки. Накрая, тази страна вярва, че финансовият лизинг не трябва да се взема предвид като собствен принос, тъй като на практика той не представлява никакъв риск за финансиращите банки.

(132) В допълнение тази заинтересована страна повдигна също така въпроса с отсроченото плащане на летищни такси ([37]). Тя представи на вниманието на Комисията няколко други сделки на LOT, които, според нея, представляват държавна помощ. Тези сделки са следните:

а) продажбата на недвижими имоти, а именно: i) продажбата през 2011 г. на офис сградата на LOT заедно със земята на ул.„17 Stycznia“ 43 („централа“) на държавното дружество *Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A.*/PB1 („PZU“, „PZU/PB1“) за […] млн. PLN (приблизително […] млн. евро); както и ii) продажбата през 2012 г. на недвижим имот на LOT на ул. „17 Stycznia“ 39 на държавното предприятие TF Silesia за […] млн. PLN (приблизително […] млн. евро);

б) продажбата на дъщерните предприятия на LOT на държавни дружества, а именно: продажбата през 2010 г. на LOT Services над пазарната цена, въпреки че дружеството е било несъстоятелно, продажбата на LOT AMS, въпреки че е било в „много лошо финансово положение“, продажбата през месец декември 2012 г. на Petrolot, продажбата през месец септември 2012 г. на Eurolot, продажбата през периода 2009—2010 г. на LOT Cargo S.A. („LOT Cargo“) и на Casinos Poland.

(133) Синдикалната организация твърди преди всичко, че помощта за преструктуриране ще наруши принципа „един път — последен път“, тъй като LOT вече е получило държавна помощ под формата на редица мерки, най-вече отсроченото плащане на летищни такси. Синдикалната организация представи на вниманието на Комисията няколко други сделки на LOT, които, според нея, представляват държавна помощ. Тези сделки са следните:

а) продажбата на недвижими имоти от LOT на други държавни дружества (а именно продажбата на централата на LOT, продажбата на недвижим имот на ул. „17 Stycznia“ 39, продажбата на инвестиционен недвижим имот заедно с дълготрайните активи на товарния терминал („товарен терминал“) и продажбата на инвестиционен недвижим имот заедно с дълготрайните активи на оборудването за обслужване на храненето на борда („оборудване за обслужване на храненето на борда“);

б) продажбата на дъщерните предприятия на LOT на други държавни дружества на цена, надвишаваща пазарната (а именно продажбата на LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. („LOT Catering“), LOT AMS, Petrolot и Eurolot);

в) предоставянето на LOT на заеми от държавни дружества, чиято основна дейност по принцип не е свързана с отпускането на кредити (а именно два заема, предоставени от дружества, принадлежащи на PZU Group през месец декември 2009 г. и февруари 2010 г. в размер общо на […] PLN (приблизително […] EUR); заеми, предоставени от TF Silesia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. („OLPP“) и Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. („PKN Orlen“) в общ размер от […] PLN (приблизително […] EUR);

([37]) По-специално че LOT е било освободено от полския официален законоустановен лихвен процент в размер на 13 %, което е трябвало да бъде разрешено от Министерството на транспорта и Министерството на финансите.

г) предоставянето на други услуги: твърди се, че PKN Orlen и неговото дъщерно предприятие Petrolot са доставяли гориво на LOT на по-ниски цени.

(134) Освен това синдикалната организация изрази мнението, че дългосрочната жизнеспособност на LOT няма да се възстанови чрез плана за преструктуриране и че лизингът не е признак за увереност на пазара във възстановяването на жизнеспособността.

(135) PPL — собственикът на летище Chopin във Варшава — посочи, че неговите действия не могат да бъдат приписани на държавата, тъй като то взема самостоятелно своите стопански решения. Сключените с LOT споразумения за отсрочено плащане на летищни такси са съответствали на пазарните условия и са били най-рационалните от икономическа гледна точка. PPL обяви, че подобни споразумения, макар и в по-малък мащаб, са били сключени така също с други въздушни превозвачи и са били предложени на НТП. LOT е стратегически партньор на PPL и оказва съществено въздействие върху дългосрочното развитие на летище Chopin във Варшава. Евентуалната несъстоятелност на LOT би намалила движението към/от Варшава и би оказала неблагоприятно въздействие върху полската икономика.

(136) Стопанската асоциация „Employers of Poland“ разчита, че Комисията ще одобри помощта за преструктуриране. Тя вярва, че LOT е на път да възстанови своята жизнеспособност, което се потвърждава от по-добрите действителни финансови резултати. Според тях несъстоятелността на LOT би оказала отрицателно въздействие върху свързаността, което от своя страна би засегнало неблагоприятно пътуващите по работа и туристическия сектор.

VI. **МНЕНИЯ ОТ ПОЛСКИТЕ ОРГАНИ ПО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

(137) Полските органи изразиха становището си по всички твърдения на заинтересованите страни.

(138) По отношение на евентуалното нарушаване на принципа „един път — последен път“:

а) що се отнася до отсроченото плащане на летищни такси, полските органи повториха своите аргументи, че това не може да се припише на държавата, както и изпълнението на критерия за частния кредитор;

б) що се отнася до другите сделки на LOT, за които се твърди, че представляват държавна помощ, полските органи представиха подробни обяснения. По-специално полските органи посочиха, че някои от тези сделки вече са били разрешени от Комисията, а други или не могат да бъдат приписани на държавата (например активи, закупени от частни дружества), или по друг начин съответстват на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика. По отношение на последния случай полските органи представиха доказателства (например независими оценки) в подкрепа на тезата си.

(139) По-специално по отношение на сделките, отнасящи се до недвижими имоти, полските органи обясниха, че:

а) продажбата с обратен лизинг на централата на LOT е осъществена въз основа на споразумение, подписано на 10 май 2011 г. между LOT и PZU/PB1. PB1 е дружество, което непряко изцяло се притежава от PZU. Държавата има миноритарно дялово участие в PZU ([38]). Продажната цена е била […] PLN (приблизително […] EUR);

б) продажбата на недвижим имот на ул. „17 Stycznia“ 39 е осъществена въз основа на споразумение, подписано на 31 юли 2012 г. между LOT и TF Silesia. Единственият акционер в TF Silesia е държавната хазна. Продажната цена е била […] PLN (приблизително […] EUR);

в) продажбата на товарния терминал е осъществена въз основа на споразумение, подписано на 25 ноември 2011 г. между LOT и LS Airport Services S.A. („LS Airport Services“). Единственият акционер в LS Airport Services е държавната хазна. Продажната цена е била […] PLN (приблизително […] EUR);

г) продажбата на оборудването за обслужване на храненето на борда е осъществена въз основа на споразумение, подписано на 8 декември 2011 г. между LOT и LOT Catering. Регионалният икономически фонд („РИФ“), изцяло притежаван от държавната хазна, е единственият акционер в LOT Catering. Продажната цена е била […] PLN (приблизително […] EUR).

(140) Полските органи обясниха, че по отношение на продажбата с обратен лизинг на централата на LOT дружеството е получило 9 оферти за закупуване, от които офертата на PZU/PB1 е била избрана като най-изгодната. Според полските органи ресурсите на дружествата, принадлежащи на PZU Group, не са държавни ресурси и техните решения не могат да бъдат приписани на държавата. Следователно не е включена никаква държавна помощ. Освен това полските органи обясниха, че стойността на недвижимия имот е била определена въз основа на независима предварителна оценка ([39]).

([38]) Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. е регистрирано на Варшавската фондова борса от 12 май 2010 г. Към деня на сделката (т.е. 10 май 2011 г.) държавната хазна е притежавала 35 % от акциите в него, а останалите 65 % са били обект на свободно търгуване (притежавани главно от пенсионни и хедж фондове).

([39]) Оценката, извършена от Emmerson през месец април 2011 г., е показала, че стойността на недвижимия имот е била […] PLN (приблизително […] EUR). Тази стойност е приблизително с 10 % по-висока от договорената цена, тъй като Emmerson са допуснали, че лизинговата такса, получена от собственика, е щяла да бъде с около 10 % по-висока, отколкото е окончателно договорената и платена от LOT на PZU. Поради тази причина е имало основания продажната цена да е с около 10 % по-ниска.

(141) Освен това полските органи обясниха, че тръжната процедура за продажбата на недвижимия имот на ул. „17 Stycznia“ 39, товарния терминал и оборудването за обслужване на храненето на борда се е провалила, тъй като не са били представени никакви оферти. При всички случаи обаче стойността на недвижимия имот е била определена въз основа на независима предварителна оценка ([40]).

(142) Що се отнася до споразуменията за заеми, полските органи обясниха, че:

а) дружества, принадлежащи към PZU Group, са предоставили на LOT два заема: първият е бил в размер на […] PLN (приблизително […] EUR) на 14 декември 2009 г., а вторият — в размер на […] PLN (приблизително […] EUR) — на 17 февруари 2010 г. Държавата има миноритарно дялово участие в PZU;

б) заем в размер на […] PLN (приблизително […] EUR) е бил предоставен на LOT от PKN Orlen на 28 юни 2012 г. Държавата има миноритарно дялово участие в PKN Orlen ([41]);

в) заем в размер на […] PLN (приблизително […] EUR) е бил предоставен на LOT от TF Silesia на 30 март 2009 г. Единственият акционер в TF Silesia е държавната хазна;

г) заем в размер на […] млн. PLN (приблизително […] млн. евро) е бил предоставен на LOT от OLPP на 9 март 2012 г. Единственият акционер в OLPP е PERN Przyjaźń S.A. („PERN“), изцяло притежавано от държавната хазна.

(143) Според полските органи ресурсите на дружествата, които принадлежат на PZU Group и PKN Orlen, не са държавни ресурси и решенията им не могат да бъдат приписани на държавата, тъй като държавата има миноритарно дялово участие в тези дружества. Следователно не е включена никаква държавна помощ.

(144) Що се отнася до заемите, предоставени от държавни дружества (т.е. TF Silesia, OLPP), ако техните ресурси бъдат определени за държавни ресурси и техните решения бъдат приписани на държавата, тогава, според полските органи, и двата заема са били предоставени при пазарни условия: предоставеното обезпечение е било сериозно ([42]), а приложените лихвени проценти са били сходни с прилаганите от частни кредитори ([43]).

(145) Що се отнася до продажбата на дъщерните предприятия на LOT, полските органи обясниха, че:

а) продажбата на LOT Services, LOT Catering, LOT AMS и LOT Cargo е била на основание на решението на Комисията по дело SA 33337 ([44]), в което Комисията заключва, че нито една от тези сделки не включва държавна помощ;

б) 33,3 % от притежаваните от LOT акции в Casinos Poland са били продадени на Vicco Investment Sp. z o.o. ([45]) („Vicco“) въз основа на споразумение, сключено на 8 април 2013 г., за сумата от […] млн. PLN (приблизително […] млн. евро). Vicco е частно дружество. Следователно неговите ресурси не са държавни ресурси, а решенията му не могат да бъдат приписани на държавата. Според полските органи стойността на сделката е отговаряла на пазарната цена, предложена от частния участник в търга, който е бил избран чрез открита състезателна процедура;

([40]) Що се отнася до недвижимия имот на ул. „17 Stycznia“ 39, оценките са извършени от: i) оценителя на недвижими имоти г-жа Marzena Niemczyk (разрешително № 4519) от Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., оценка от 26 юли 2012 г.; ii) Colliers International Poland Sp. z o.o., доклад от 12 юни 2012 г.; както и iii) Deloitte Advisory Sp. z o.o., доклад от 18 юли 2012 г.
Що се отнася до товарния терминал, оценката е била извършена от оценителя на недвижими имоти г-жа Marzena Niemczyk (разрешително № 4519) от Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., оценка от 31 юли 2011 г., а в допълнение е бил изготвен отделен доклад за икономическата обосновка на продажбата на недвижимия имот от KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. от 7 ноември 2011 г.
Що се отнася до оборудването за обслужване на храненето на борда, оценката е била изготвена от оценителя на недвижими имоти г-жа Marzena Niemczyk (разрешително № 4519) от Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., оценка от 31 юли 2011 г., а в допълнение е бил изготвен отделен доклад за икономическата обосновка на продажбата на недвижимия имот от KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. от 7 ноември 2011 г.

([41]) Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. е регистрирано на Варшавската фондова борса от 26 ноември 1999 г. Към 31 декември 2012 г. държавната хазна е притежавала 27,5 % от неговите акции, а останалите 72,5 % са били обект на свободно търгуване (притежавани главно от пенсионни и инвестиционни фондове).

([42]) Т.е. по отношение на заема, предоставен от TF Silesia: ипотека/специален залог върху активите на LOT, прехвърляне на права по застрахователен договор, запис на заповед и доброволно съгласие за изпълнение; по отношение на заема, предоставен от OLPP: специален залог и доброволно съгласие за изпълнение.

([43]) Т.е. по отношение на заема, предоставен от TF Silesia: WIBOR 3M + [4,5—5,5] процентни пункта годишно; по отношение на заема, предоставен от OLPP: приложен е бил лихвен процент в размер на [8—10] % годишно. За сравнение: лихвеният процент по заема, предоставен на LOT от PKN Orlen през първата половина на 2012 г. е бил [8—10] % годишно.

([44]) Вж. бележка под линия 8.

([45]) Т.е. предприятие със специално предназначение (SPV), създадено от Century Casinos Europe GmbH (бивш акционер в Casinos Poland Sp. z o.o.). Century Casinos Europe GmbH е частно дружество, регистрирано на фондовите борси в САЩ и Австрия.

в) 49 % от притежаваните от LOT акции в Petrolot са били продадени на PKN Orlen въз основа на споразумение, сключено на 21 декември 2012 г., за сума в размер на […] PLN (приблизително […] EUR). PKN Orlen е частно дружество. Следователно неговите ресурси не са държавни ресурси, а решенията му не могат да бъдат приписани на държавата, както е описано в съображение 142 по-горе. Според полските органи стойността на сделката е отговаряла на пазарната стойност, определена въз основа на независима предварителна оценка ([46]);

г) 37,90 % от притежаваните от LOT акции в Eurolot са били продадени на TF Silesia въз основа на споразумение, сключено на 27 февруари 2013 г., за [> 118] PLN (приблизително [> 29] EUR). Според полските органи продажбата на акции в Eurolot е била осъществена в рамките на състезателна процедура с договаряне, осъществена въз основа на публична покана за договаряне ([47]). Акциите са били купени от TF Silesia, изцяло притежавано от държавната хазна, което е било единственият участник в процедурата. Цената на сделката е била базирана на независима предварителна оценка ([48]).

(146) Що се отнася до сделките, касаещи предоставянето на гориво на LOT от PKN Orlen и неговото дъщерно предприятие Petrolot на по-ниски цени, полските органи обясниха, че PKN Orlen и Petrolot са частни дружества, техните ресурси не са държавни ресурси и техните решения не могат да бъдат приписани на държавата. Следователно тези сделки не включват никаква държавна помощ ([49]).

(147) Що се отнася до другите мнения от заинтересованите страни, полските органи твърдят, че понастоящем вероятността LOT да успее е по-голяма, отколкото преди. Макроикономическата среда се е подобрила, а прогнозите за икономиките на ЕС и на Полша са за по-бърз растеж от очакваното. Очаква се въздушното движение да се увеличи, по-специално в Централна и Източна Европа. В LOT са си извлекли поуки от предишните неуспешни опити за преструктуриране и са отстранили нерешените преди това слабости (например извършили са безпрецедентно големи съкращения на персонала, вследствие на което са били реализирани икономии в размер на […] млн. PLN през 2013 г.). Намаляването на персонала е било осъществено без да бъде срещната съществена съпротива от страна на синдикалните организации. Освен това в LOT най-накрая са били получени самолетите B787, чиято липса е била определена като една от причините за затрудненията в миналото. Полските органи представиха подробна информация относно икономическите параметри на експлоатацията на самолети B787 и тяхното въздействие върху аспектите на преструктурирането. По-специално, на база на изчисленията на LOT, съотношението между разходите и приходите на самолетите B787 е много по-добро от това на техния предшественик във флота на LOT — самолетите B767. По време на шестте месеца на експлоатация през 2013 г. благодарение на самолетите B787 е реализиран по-висок финансов резултат (с […] млн. PLN), отколкото техния предшественик самолетите B767 през съпоставим период на 2012 г.

(148) По отношение на твърденията за недостатъчно търсене на пазара на маршрути на дълги разстояния полските органи представиха доказателства, показващи, че дружеството има един от най-големите и разрастващи се пазари до Северна Америка, който е по-голям от някои установени западноевропейски центрове и по-голям от Прага и Будапеща, взети заедно. Полските органи твърдят, че, противно на унгарския пример, LOT има по-стабилна основа и може да се възползва от нишата на пазара на полети на дълги разстояния, благодарение на значителното движение на етнически принцип и пътните потоци от източните пазари като Украйна, Беларус и Русия.

(149) Що се отнася до финансовия лизинг на самолетите B787 като източник на собствен принос и признак, че пазарът има доверие в LOT, полските органи поясниха, че търговските заемодатели и Ex-Im Bank са направили професионална и всеобхватна надлежна проверка преди да предоставят финансиране на LOT. Оценката е била направена точно преди доставката на самолетите през месец ноември 2012 г. и кредиторите са били напълно запознати с финансовото положение на LOT. По това време те не са знаели, че LOT е щяло да получи държавна помощ, тъй като полските органи са изпратили уведомление относно помощта за оздравяване едва на 14 декември 2012 г.

([46]) Изготвена от Deloitte Advisory Sp. z o.o. на 8 май 2012 г. Според оценката пазарната стойност на 49,0 % от акциите в Petrolot Sp. z o.o. е била оценена в порядъка на […] млн. PLN.

([47]) На 24 юли 2012 г. е било публикувано известие за поканата за договаряне в ежедневника „*Rzeczpospolita*“, а впоследствие е била изменена с известие в същия вестник на 21 август 2012 г.

([48]) Експертът е определил, че пазарната стойност на 37,9 % от Eurolot е била от порядъка на 118,0—124,0 млн. PLN. Пазарната стойност на 37,9 % от собствения капитал на Eurolot S.A. е била определена по два метода: i) метод на дисконтираните парични потоци (DCF) — приблизителна стойност от 124,0 млн. PLN; както и ii) метод на коригираната нетна стойност на активите — приблизителна стойност от 118,0 млн. PLN. Полските органи представиха документни доказателства, изготвени от Deloitte Advisory Sp. z o.o.: i) доклад относно критерия за частния инвеститор за закупуването на акции в Eurolot от 14 януари 2013 г.; ii) доклад за оценка на Eurolot от 14 януари 2013 г.; iii) доклад за финансова, данъчна и правна надлежна проверка от 15 януари 2013 г.

([49]) Освен това полските органи обясниха, че ценообразуването и условията за плащане по отношение на горивото са предложени от доставчиците, като са взети предвид пазарните условия, например деклариранията обем на закупуваните продукти. LOT, чиято основна база е във Варшава, е най-големият клиент на Orlen/Petrolot на този пазар. Над […] % от горивото на LOT се осигурява в Полша, а останалата част се разделя между други международни станции. Базираните на обем отстъпки за големи клиенти са част от стандартните пазарни отношения между доставчиците и изпълнителите. Цените на горивото в Полша продължават да бъдат по-високи от други станции, които LOT използва, въпреки че закупуваното в чужбина количество гориво е много по-малко.

(150) Полските органи представиха подробни разяснения относно методиката, използвана от LOT за изчисляването на доходността на маршрутите. Полските органи напомниха също така за данните от едно изследване, показващи, че по-голямата част от превозвачите са използвани сходна методика на възприетата от LOT.

(151) По отношение на възстановяването на дългосрочната жизнеспособност и по-специално твърденията за надценена ROCE, полските органи уведомиха Комисията, че LOT е направило анализ на ROCE сред 73 световни въздушни превозвача през изминалите 6 години и е установило, че прогнозната му ROCE е в средния диапазон за европейските превозвачи и много под най-ефективните европейски въздушни превозвачи през последната финансова година. На тази база полските органи твърдят, че допусканията за ROCE не следва да се считат за нереалистични.

(152) Що се отнася до твърденията за пазарен свръхкапацитет, полските органи посочват, че през последните три години капацитетът на въздушните превозвачи в Полша, от гледна точка на предлаганите места, се е увеличавал средно със 6,2 % годишно, а общото търсене от страна на пътниците е нараствало със 7,3 % годишно. На този фон полските органи отбелязват, че през 2014 г. LOT ще предлага […] % по-малко места от/до Полша, отколкото преди преструктурирането, докато за конкурентите му се очаква да увеличат своето предлагане с 30 %.

(153) Що се отнася до твърденията за разрастване на LOT на пазара на чартърни полети, полските органи съобщиха, че всъщност LOT е намалило своя дял в този сегмент от [> 3] % през 2012 г. до [< 1,5] % през 2013 г. (намаление от [> 15] % през 2010 г.). След преструктурирането LOT не планира да продължи да осъществява дейност на пазара на чартърни полети.

VII. **ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА**

7.1. НАЛИЧИЕ НА ДЪРЖАВНА ПОМОЩ

(154) В член 107, параграф 1 от ДФЕС е предвидено, че всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.

7.1.1. **Помощ за преструктуриране**

(155) Помощта за преструктуриране следва да бъде предоставена от Министерството на финансите и следователно е ясно, че тя включва държавни ресурси и може да бъде приписана на държавата.

(156) Помощта за преструктуриране следва да бъде предоставена само на едно конкретно предприятие — LOT — при условия, каквито дружеството не би могло да получи на пазара, като се има предвид затрудненото му финансово положение. Полските органи потвърждават това в плана за преструктуриране, в който се посочва, че държавната помощ е единственият източник на финансиране, който би дал възможност на дружеството да продължи да осъществява своята дейност и да приложи мерките за преструктуриране. Следователно Комисията стига до заключението, че мярката предоставя селективно предимство на получателя.

(157) Освен това помощта би могла да подобри конкурентната позиция на LOT в сферата на въздушния транспорт. В ЕС предприятия от различни държави членки се конкурират на пазара на въздушния транспорт, по-специално след влизането в сила на третия етап на либерализиране на въздушния транспорт („трети пакет“) на 1 януари 1993 г. ([50]) Следователно помощта нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и засяга търговията между държавите членки.

(158) Въз основа на тези съображения Комисията стига до заключението, че мярката, за която е изпратено уведомление, представлява държавна помощ в съответствие с член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.2. **Отсрочено плащане на летищни такси и други сделки**

Отсрочено плащане на летищни такси

(159) Що се отнася до приписването на държавата, Комисията отбелязва, че всички летища, които са предоставили отсрочване на плащанията на LOT, се контролират, било то пряко или непряко, от полската държава, както е описано в съображение 103 по-горе. Като се има предвид, че в съответствие с установената съдебна практика ([51]) *„единствено фактът, че дадено публично предприятие се намира под държавен контрол, не е достатъчно основание да се счита, че предприетите от това предприятие мерки (…) могат да бъдат приписани на държавата*“, в рамките на настоящото разследване Комисията следва да разгледа интензивността на упражнявания

([50]) „Третият пакет“ включва три законодателни мерки: i) Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1); ii) Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8); както и iii) Регламент (ЕИО) № 2409/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно тарифите на самолетните билети и таксите за услуги за въздушен превоз (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 15).

([51]) Дело C-482/99 *Френска република срещу Комисия* (*Stardust Marine*), Recueil, 2002 г., стр. I-4397, точка 52.

от държавата контрол върху управлението на летищата. Освен това Комисията трябва да провери дали има някакви други признаци, показващи участието на държавата в предоставянето на отсрочване на плащанията на летищните такси на LOT или дали тези решения са били взети самостоятелно от летищата, без каквато и да било държавна намеса.

(160) Комисията отбелязва, че в представения от полските органи доклад на KPMG е описан процесът на вземане на решения за всяко от летищата по отношение на всяко от споразуменията за отсрочване на плащане, включително започването на процедура за събиране на дългове, искания за плащане и преговори по отношение на условията на отсрочване на плащанията. В доклада на KPMG са посочени също така страните, които са взели участие в преговорите (например правен отдел, отдел за събиране на дългове и финансов отдел на летищата). В доклада на KPMG не се посочва каквато и да било държавна намеса по отношение на предоставянето на отсрочвания на плащането на летищни такси за LOT.

(161) Що се отнася обаче до PPL — дружеството, което управлява летище Chopin във Варшава — Комисията отбелязва, че то е субект на публичното право и е изцяло притежавано от държавната хазна, откъдето е назначаван неговият генерален директор. PPL подлежи на значителен надзор от страна на публичните органи ([52]), както е описано в съображения 103—105 по-горе. Освен това летището във Варшава е едно от главните полски летища, като то обслужва около 10 млн. пътника годишно и е от съществена важност за свързаността на Полша с останалия свят. Що се отнася до регионалните летища, Комисията отбелязва, че те са частноправни дружества, които са пряко или непряко контролирани от държавата, и по-специално във всеки случай PPL е един от техните публични акционери ([53]), както е описано в съображение 103 по-горе. Освен това функционирането на едно регионално летище оказва важно въздействие върху местната икономика и следователно е малка вероятността местните органи да не са свързани по някакъв начин с вземането на важните решения за дейността на летищата, които те контролират.

(162) С оглед на въздействието, което решенията, касаещи отсроченото плащане на летищни такси, са могли да окажат върху LOT и върху дейността на всички тези летища на местно или на национално равнище и че LOT е основният клиент на PPL, както и предвид силните връзки между PPL и държавата и, накрая, факта, че PPL е субект на публичното право, много е малка вероятността тези решения да са били взети без никакво участие на държавата. Следователно Комисията стига до заключението, че дори ако не може точно да бъде доказано, че полските органи са подтикнали PPL да отсрочи плащането на дължимите от LOT летищни такси, трябва да се счита, че публичните органи са участвали в тези решения по един или друг начин. В обобщение Комисията стига до заключението, че са налице достатъчно фактори, за да се приеме, че отсрочените плащания на летищни такси могат да бъдат приписани на държавата. Тъй като отсрочването на плащанията е свързано с потенциална загуба на ресурси на публични предприятия, тези мерки са предоставени чрез държавни ресурси.

(163) С цел обаче да се определи дали тези мерки предоставят икономическо предимство на LOT за целите на член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията трябва да установи дали PPL и регионалните летища (като са отсрочили плащането на летищните такси) са постъпили по начин, сравним с начина, по който би постъпил един частен кредитор в сходна ситуация. Ако случаят е такъв, не може да се счита, че LOT е получило предимство, каквото не би получило при нормални пазарни условия, и следователно мерките не биха представлявали държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС („критерий за оператор в условията на пазарна икономика“).

(164) По-специално Комисията отбелязва, че в съответствие с установената съдебна практика ([54]) контекстът, в рамките на който на LOT е предоставено отсрочване на плащания, т.е. икономическата криза и други извънредни събития, описани в съображение 108 по-горе, следва да се вземе предвид при оценяването на тяхното съответствие с пазара.

(165) Комисията отбелязва също така, че LOT е основният клиент на летищата в Полша и генерира значителна част от техните приходи, както е описано в съображение 109 по-горе. Следователно летищата трябва да са изключително много заинтересовани от продължаването на тяхното сътрудничество с LOT.

(166) Освен това Комисията оцени информацията, касаеща сравнението между предимствата и недостатъците на възможните варианти за възстановяване на дълга на LOT от страна на летищата, т.е. отсрочено плащане на летищни такси — съдебно производство или производство по несъстоятелност, заведено от полските органи. По-специално по отношение на сроковете Комисията отбелязва, че средният период на отсрочване на плащането, предоставен на LOT от летищата, е бил приблизително 6,5 месеца. Това изглежда изгодно за летищата в сравнение със средния период за предявяване на иск за вземания в Полша (т.е. над 2 години) или със средната продължителност на производствата по несъстоятелност в Полша (т.е. средно 3 години). Този вариант остава изгоден дори в случая на най-дългия период на отсрочване на плащането, предоставен на LOT, който е бил приблизително

([52]) Министърът на транспорта: i) може да налага задължения на PPL, ако това е необходимо за целите на националната отбрана, в случай на природно бедствие и др.; ii) може да променя или отменя решение на генералния директор на PPL, ако то противоречи на закона; iii) дава съгласие за разпореждане с дълготрайни активи, които са част от активни системи, обезпечаващи летищния трафик.

([53]) През периода 2009—2013 г. PPL е притежавало приблизително 30 % от акциите на летището в Гданск, 77 % от акциите на летището в Краков, приблизително 45 % от акциите на летището в Познан, приблизително 16 % в летището в Катовице и приблизително 20 % в летището във Вроцлав.

([54]) Дело C-482/99 *Френска република срещу Комисия* (*Stardust Marine*), 2002 г., стр. I-4397, точка 71 („*…с цел да се провери дали действията на държавата са отговаряли на поведението на благоразумен инвеститор, функциониращ в условията на пазарна икономика, е необходимо да се изходи от гледна точка на периода, през който са били взети мерките за финансово подпомагане…*“).

1 година. Освен това Комисията отбелязва, че, когато са били взети решенията за отсрочено плащане, LOT все още е притежавало активи, които са можели да бъдат използвани като обезпечение ([55]). Следователно отсрочените плащания са били по-изгодни за летищата, отколкото предявяването на иск за обявяване в несъстоятелност, при което вземанията на летищата са щели да попаднат в последната категория кредитори, вероятно с много по-малък процент, отколкото в случая на отсрочване, както е описано в съображения 110 и 114 по-горе.

(167) Що се отнася до условията по отсрочване на плащанията, Комисията отбелязва, че начислената от летищата лихва изглежда отразява пазарните условия, тъй като тя е била определена на равнище, сравнимо със средния лихвен процент ([56]), начисляван по заеми, предоставяни в отрасъла през съответния период, като в същото време летищата не са били задължени да прилагат законоустановената ставка. Освен това Комисията отбелязва, че по-голямата част от размера на отсрочената сума за плащане е била обезпечена с активи на LOT. В останалите случаи LOT е предоставило бланкови записи на заповед и/или LOT е признало своя дълг към даденото летище, което значително подобрява позицията на летищата в случай на събиране на дълговете, описано в съображения 112 и 113 по-горе.

(168) Освен това Комисията отбелязва, че частните кредитори на LOT също са му разрешили да отсрочи плащането на своите дългове при сходни условия, в това число по-нисък лихвен процент от законоустановената лихва или изобщо без лихва, а в някои случаи и без обезпечение, както е описано в съображение 115 по-горе.

(169) Накрая, Комисията признава, че всички отсрочени плащания на летищни такси са били изцяло погасени от LOT, както е описано в съображение 116 по-горе.

(170) Що се отнася до представения от полските органи доклад на KPMG, Комисията отбелязва, че в него е анализиран пазарният характер на всяко от споразуменията за отсрочване на плащане, както е описано в съображение 117 по-горе. По-специално използваната от KPMG методика на съпоставяне на базовия сценарий, в който на LOT е предоставено отсрочване на плащанията на летищни такси, с алтернативен сценарий, при който на LOT не е предоставено отсрочване на плащанията на летищни такси и срещу LOT е образувано производство по несъстоятелност, е базирана на обективно проверими данни (статистически данни, конкретни примери и др.). Сценариите са съпоставени в три различни варианта, което допринася за получаването на обективен резултат. С цел да се провери икономическата обосновка на споразуменията за отсрочване, базовият и алтернативният сценарии са съпоставени въз основа на текущата и на нетната настояща стойност. Съпоставката на тези два сценария потвърждава, че отсроченото плащане на летищните такси при всички случаи е било икономически обосновано и по-изгодно за летищата, отколкото алтернативния сценарий, включващ образуването на производство по несъстоятелност. Докладът на KPMG е базиран на широко използвани методики за оценка и не поражда съмнения по отношение на използваните методика и стандарти. На база на тези съображения Комисията счита, че резултатите от доклада дават разумно потвърждение за пазарното съответствие на споразуменията за отсрочване на плащането.

(171) Комисията отбелязва, че кредитор, който смята да отсрочи плащането на своите вземания, не може да се сравнява с инвеститор, тъй като стопанските условия в тези случаи се различават, т.е. инвеститорът възнамерява да реализира печалба, внимателно оценява рисковете, изисква задоволително обезпечение и, ако обезпечение няма, може да се оттегли от инвестицията и т.н., докато кредиторът се намира в различно положение. Неговите вземания вече съществуват и са необезпечени. Следователно кредиторът може да избира единствено между това да предяви иск за вземанията по съдебен път или да разреши въпроса по мирен път и по тази причина може да е готов да приеме различни, понякога не толкова изгодни, условия за плащането на дълга, отколкото в случая на инвеститора. По-специално кредиторът може да приеме някои отстъпки спрямо длъжника, за да се улесни изпълнението (например като той признае дълга, даде доброволно съгласие за изпълнение и др.) или да учреди обезпечение, ако това е възможно. Следователно за кредитора може да е изгодно да разреши отсрочено плащане на дълга, ако на по-късен етап това може да способства например за изпълнението ([57]).

(172) С оглед на тези съображения Комисията стига до заключението, че притежаваните от държавата летища са постъпили като кредитор в условията на пазарна икономика, като са предоставили на LOT отсрочено плащане на летищни такси. Следователно тези сделки не са предоставили на LOT каквото и да било предимство, което дружеството не би могло да получи при нормални пазарни условия. От това следва, че отсрочените плащания на летищни такси, разгледани в настоящото, не представляват държавна помощ.

([55]) По-специално всички отсрочени плащания, предоставени на LOT от PPL, са били обезпечени. В по-голямата част от случаите обезпечението включва ипотека и/или особен залог върху активите на LOT.
([56]) По данни на Полската национална банка.
([57]) Дело T-198/01, *Technische Glaswerke Ilmenau GmbH срещу Комисия*, Recueil, 2004 г., стр. II-2717, точка 99.

Други сделки

(173) Що се отнася до сделките на LOT във връзка с недвижими имоти, като изхожда от предоставените от полските органи разяснения, Комисията стига до следните заключения.

(174) По отношение на продажбата на централата на LOT на PZU/PB1 Комисията стига до заключението, че купувачът е частно дружество, както е описано в съображения 139 и 140 по-горе, и следователно неговите ресурси не са държавни ресурси. По тази причина въпросната сделка не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(175) По отношение на i) продажбата на недвижимия имот на ул. „17 Stycznia“ 39 на TF Silesia; ii) продажбата на товарния терминал на LS Airport Services: iii) продажбата на оборудването за обслужване на храненето на борда на LOT Catering, Комисията отбелязва, че купувачът е бил дружество, което пряко или непряко се контролира от държавата. В случая на TF Silesia и LS Airport Services и двете дружества са пряко контролирани от държавната хазна. Що се отнася до LOT Catering, неговият единствен акционер REF също е изцяло притежаван от държавата хазна, както е описано в съображение 139 по-горе. Всички тези дружества са частноправни субекти, които се ръководят от Кодекса за търговските дружества. Според Кодекса е необходимо одобрение от събранието на акционерите за продажбата или покупката на недвижими имоти за дружества с ограничена отговорност, както и, при спазването на някои условия, за акционерни дружества ([58]). Следователно, като се има предвид, че държавната хазна притежава, било то пряко или непряко, всички права на глас в събранието на акционерите на TFS, LS Airport Services и LOT Catering, държавата задължително е участвала в процеса на вземане на решение по отношение на въпросните сделки. С оглед на тези съображения Комисията стига до заключението, че решенията на TF Silesia, LS Airport Services и LOT Catering могат да бъдат приписани на държавата. Тъй като тези дружества са публични предприятия, техните ресурси са държавни ресурси.

(176) Във всички тези случаи стойността на недвижимия имот е била определена въз основа на независима оценка, направена в съответствие с общоприети пазарни показатели и стандарти за оценка (в това число отчитане на съпоставими сделки и местни пазарни условия). Оценителите на активите са имали подходяща квалификация и съответен опит. Комисията отбелязва, че оценките са били направени преди осъществяването на сделките. Комисията отбелязва също така, че въпросните сделки отговарят на изискванията за независима експертна оценка, предвидени в Съобщението на Комисията относно елементите на държавна помощ при продажба на земя и сгради от публични органи ([59]). Въз основа на тези съображения Комисията стига до заключението, че резултатите от тези оценки представляват подходящо приближение на пазарните цени за гореописаните недвижими имоти.

(177) Следователно Комисията стига до заключението, че гореописаните сделки, касаещи продажбата на недвижими имоти от LOT, не са предоставили предимство на LOT, което дружеството не би могло да получи при нормални пазарни условия, и в резултат на това те не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Заеми

(178) Що се отнася до заемите, които са били предоставени на LOT, като изхожда от изпратените от полските органи разяснения, Комисията стига до следните заключения.

(179) По отношение на заемите, предоставени на LOT от PZU Group и PKN Orlen, както е описано в съображения 142 и 143 по-горе, Комисията отбелязва, че това са частни дружества. Следователно техните решения не могат да бъдат приписани на държавата и техните ресурси не са държавни ресурси. По тази причина въпросните заеми не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(180) Що се отнася до заема, предоставен на LOT от TF Silesia, както вече е заключено в съображение 175 по-горе, решенията на TF Silesia могат да бъдат приписани на държавата и неговите ресурси са държавни ресурси.

(181) Що се отнася до заема, предоставен на LOT от OLPP, Комисията отбелязва, че неговият единствен акционер, а именно PERN, е изцяло притежавано от държавната хазна, както е посочено в съображение 142 по-горе. Следователно държавната хазна упражнява всички права на глас в събранието на акционерите на това дружество и назначава всички членове на управителния съвет. С оглед на горното Комисията вярва, че решенията на OLPP могат да бъдат приписани на държавата и че неговите ресурси са държавни ресурси.

(182) С оглед на горното, що се отнася до заемите, предоставени на LOT от TF Silesia и OLPP, Комисията трябваше да прецени дали тези заеми са били предоставени при пазарни условия. Като се има предвид, че предоставеното обезпечение по въпросните заеми е било сериозно и приложените лихвени проценти са били сходни с прилаганите от частни кредитори, както е описано в съображение 144 по-горе, Комисията стига до заключението, че тези заеми са предоставени при пазарни условия.

([58]) LOT Catering и TF Silesia са дружества с ограничена отговорност, а LS Airport Services е акционерно дружество.
([59]) ОВ C 209, 10.7.1997 г., стр. 3.

(183) Следователно Комисията стига до заключението, че предоставените на LOT заеми не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Продажба на дъщерни предприятия

(184) Що се отнася до продажбата на дъщерни предприятия от LOT, като изхожда от предоставените от полските органи разяснения, Комисията стига до следните заключения.

(185) Що се отнася до продажбата на LOT Services, LOT Catering, LOT AMS и LOT Cargo, Комисията отбелязва, че тези сделки са били предмет на решение на Комисията по дело SA 33337 ([60]), в което Комисията е стигнала до заключението, че въпросните сделки не включват държавна помощ. Това решение не е било оспорвано и е станало окончателно.

(186) Що се отнася до мненията от заинтересованите страни, че LOT е продало акции в тези дъщерни предприятия над пазарната цена и по-специално че в продажната цена на LOT AMS и LOT Services не е бил отразен фактът, че: i) LOT AMS е било дружество в особено лошо финансово положение; както и ii) предшественикът на LOT Services — дружество, наречено LOT Ground Services Sp. z o.o. („LOT Ground Services“) — е било в производство по несъстоятелност, както е описано в съображение 132 по-горе, Комисията отбелязва, че горепосочените сделки вече са били предмет на разследване от страна на Комисията.

(187) По-специално по отношение на LOT AMS продажната цена на акциите е била базирана на три независими предварителни оценки, които са били описани и оценени в решението на Комисията по дело SA 33337 ([61]). Аналогично сделките по отношение на LOT Cargo също са били описани и оценени в решението на Комисията по дело SA 33337 ([62]). Що се отнася до LOT Ground Services и LOT Services, Комисията провери дали LOT Services е законният правоприемник на LOT Ground Services и стигна до заключението, че въпросното дружество е поело само част от активите на ликвидираното дружество ([63]). С оглед на горното Комисията няма основания да променя своята оценка в решението относно държавна помощ по дело SA 33337.

(188) Що се отнася до продажбата на Casinos Poland на Vicco, както е описано в съображение 145 по-горе, Комисията отбелязва, че Vicco е частно дружество. Следователно решенията на Vicco не могат да бъдат приписани на държавата и неговите ресурси не са държавни ресурси.

(189) Що се отнася до продажбата на Petrolot на PKN Orlen, както е описано в съображение 145 по-горе, Комисията вече заключи в съображение 179 по-горе, че PKN Orlen е частно дружество и следователно неговите решения не могат да бъдат приписани на държавата и неговите ресурси не са ресурси на държавата.

(190) Що се отнася до продажбата на Eurolot на TF Silesia, както е описано в съображение 145 по-горе, Комисията вече е стигнала до заключението, че неговите решения могат да бъдат приписани на държавата и че ресурсите му са държавни ресурси. Комисията обаче отбелязва така също, че сделката е предшествана от публична покана за договаряне. Освен това стойността на акциите в Eurolot е била установена на база на доклади за оценка, изготвени преди осъществяването на сделката. Оценките са били базирани на широко използвани и приети методики (т.е. метод на дисконтираните парични потоци (DCF) и метод на коригираната нетна стойност на активите) и на достоверни допускания. Въз основа на горното Комисията стига до заключението, че резултатите от тези оценки представляват подходящо приближение на пазарните цени на дела на LOT в Eurolot. С оглед на горното Комисията стига до заключението, че тази сделка отговаря на пазарните условия.

(191) Следователно Комисията стига до заключението, че продажбите на дъщерни предприятия от LOT не представляват държавна помощ.

Предоставяне на услуги

(192) Що се отнася до снабдяването на LOT с гориво от PKN Orlen и неговото дъщерно предприятие Petrolot на, както се твърди, по-ниски цени, както е описано в съображение 146 по-горе, Комисията отбелязва, че PKN Orlen и неговото дъщерно предприятие Petrolot са частни дружества. Следователно, тъй като ресурсите на PKN Orlen не са държавни ресурси, Комисията стига до заключението, че сделките по отношение на снабдяването с гориво на LOT не представляват държавна помощ.

([60]) Вж. бележка под линия 8.
([61]) Вж. съображения 29—34 и 57—60 от Решение на Комисията относно държавна помощ SA 33337, вж. бележка под линия 8.
([62]) Вж. съображения 17—22 и 44—50 от Решение на Комисията относно държавна помощ SA 33337, вж. бележка под линия 8.
([63]) С оглед на предоставената от полските органи информация в рамките на разследването по дело SA 33337 LOT Services е поело част от активите (оборудване за обслужване) и част от персонала (чрез външно дружество за подбор на персонал) на ликвидираното дружество LOT Ground Services. Това не е било свързано с поемането на активи на LOT Ground Services.

7.2. ЗАКОНОСЪОБРАЗНОСТ НА ПОМОЩТА ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

(193) В съответствие с член 3 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО ([64]) помощ не се въвежда в действие преди Комисията да вземе или да се счита, че е взела решение за разрешаването на такава помощ („отлагателно задължение“).

(194) До момента полските органи не са въвели в действие помощта за преструктуриране на LOT. Следователно Комисията стига до заключението, че отлагателното задължение е изпълнено.

7.3. СЪВМЕСТИМОСТ НА ПОМОЩТА ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

(195) В член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС е предвидено, че държавната помощ може да бъде разрешена, ако е предоставена с цел да улесни развитието на някои икономически сектори и доколкото тази помощ не засяга по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес.

(196) Комисията счита, че настоящата мярка представлява помощ за преструктуриране, която трябва да бъде оценена в светлината на Насоките, за да бъде установено дали е съвместима с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3 от ДФЕС.

7.3.1 **Предприятие в затруднение**

(197) В съответствие с точка 12, буква а) и точка 14 от Насоките само предприятията в затруднение са приемливи за помощ за преструктуриране. Предприятието отговаря на изискванията за предприятие в затруднение, ако изпълнява критериите, посочени в точка 10 или точка 11 от Насоките.

(198) Според точка 10 едно предприятие се смята, че се намира в затруднение, когато:

а) в случай на дружество с ограничена отговорност, когато първоначално регистрираният му капитал е намалял с повече от половината и повече от една четвърт от този капитал е бил загубен през предходните 12 месеца;

б) каквото и да е по вид предприятие, което отговаря на критериите на вътрешното право за прилагане на процедура по обявяване в несъстоятелност.

(199) В решението за откриване Комисията отбеляза, че LOT, в качеството си на дружество с ограничена отговорност, е изпълнило критериите, посочени в точка 10, буква а) от Насоките, тъй като, към 31 декември 2012 г., първоначално регистрираният му капитал е бил намалял с повече от половината (169,7 %) и повече от една четвърт от този капитал е бил загубен през предходните 12 месеца (89,3 %) ([65]).

(200) Поради отчетената за 2013 г. нетна печалба би изглеждало, че LOT понастоящем не отговаря на втория подкритерий на точка 10, буква а). Постигната през 2013 г. обаче нетна печалба е била възможна само благодарение на помощта за оздравяване. Без помощта е нямало да има никаква печалба през 2013 г., тъй като дружеството не би могло да остане в жизнеспособно състояние. Следователно Комисията счита, че когато процесът на преструктуриране е започнал, LOT е било предприятие в затруднение по смисъла на точка 10, буква а) и все още е такова.

(201) Освен това през месец декември 2012 г. LOT се е оказало на границата на неликвидността и е било принудено да поиска помощ за оздравяване, за да избегне несъстоятелност, вж. съображение 17 по-горе. Полските органи потвърдиха, че, ако не е била предоставена помощ за оздравяване, дружеството е щяло да фалира в най-кратък срок.

(202) Следователно Комисията счита, че LOT е било предприятие в затруднение от самото начало на процеса на преструктуриране по смисъла на точка 10, букви а) и в) от Насоките.

(203) Освен това Комисията разгледа също така дали LOT отговаря на критериите на точка 11 от Насоките.

(204) В точка 11 от Насоките е предвидено, че дори и да липсва което и да било от обстоятелствата, предвидени в точка 10, едно предприятие може да бъде считано за намиращо се в затруднение, особено когато са налице обичайните признаци за предприятие в затруднение като например намаляващ оборот, нарастващи складови наличности, неизползван капацитет, нарастващи дългове, нарастващи лихвени проценти и намаляващи или нулеви нетни стойности на активите.

([64]) ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

([65]) Според финансовите отчети на LOT за 2012 г. акционерният капитал на дружеството към 31 декември 2012 г. е бил в размер на 447,7 млн. PLN, от които LOT е изгубило 759,8 млн. PLN до 31 декември 2012 г., от които 400 млн. PLN са били изгубени само през 2012 г.

(205) От финансовите отчети на дружеството са видни следните признаци за предприятие в затруднение (вж. таблица 1 по-горе):

— намаляващ оборот: през 2013 г. приходите от продажби са намалели до 3 147 млн. PLN — най-ниското равнище след 2010 г., когато са стигнали 2 958,8 млн. PLN,

— нарастващи складови наличности: след първоначално намаление от 252,1 млн. PLN през 2010 г. до 198,5 млн. PLN през 2012 г., материалните запаси са нараснали на 216,6 млн. PLN през 2013 г.,

— неизползван капацитет: дружеството е намалило персонала и флота и планира допълнителни съкращения, което е признак, че е изправено пред излишен капацитет,

— нарастващи дългове: краткосрочните и дългосрочните пасиви са се увеличили от 1 606,9 млн. PLN през 2010 г. на 3 223 млн. PLN през 2013 г.,

— нарастващи лихвени проценти: разходите за лихви са се увеличи от 60,2 млн. PLN през 2010 г. на 123,8 млн. PLN през 2013 г.,

— намаляващи или нулеви нетни стойности на активите: нетните активи са намалели от 500,1 млн. PLN през 2010 г. до 265,5 млн. PLN през 2012 г. и 258,1 млн. PLN през 2013 г.

Освен това дружеството е отчитало загуби за всяка една финансова година след 2008 г. Тази тенденция се е променила само през 2013 г., когато LOT е отчело нетна печалба, след като е получило помощта за оздравяване. Комисията счита, че дружество, което е отчитало загуби от такъв порядък в продължение на няколко години, най-вероятно е в затруднение.

(206) Освен това, според становището на одитора относно финансовите отчети за 2013 г., е налице значителна несигурност по отношение на способността на дружеството да продължи да осъществява своята дейност, поради отрицателния собствен капитал и текущите пасиви, които надвишават текущите активи. В по-ранни случаи ([66]) Комисията е заключавала, че, ако едно дружество има отрицателен собствен капитал, тогава *a priori* се допуска, че са изпълнени критериите по точка 10, буква а) от Насоките, какъвто би бил случаят с LOT от 2012 г. насам. Общият съд стигна също до заключението ([67]), че едно дружество с отрицателен собствен капитал е предприятие в затруднение.

(207) С оглед на горното Комисията счита, че LOT е предприятие в затруднение така също по смисъла на точка 11 от Насоките.

(208) LOT е създадено през 1929 г. (регистрирано в настоящия си вид през 2001 г.) и оттогава осъществява дейност в сферата на въздушния превоз на пътници и по тази причина не може да се счита за новосъздадено предприятие за целите на точка 12 от Насоките.

(209) В точка 13 от Насоките е предвидено, че предприятие, принадлежащо или поето от по-голяма икономическа група, обикновено не е приемливо за предоставяне на помощ за преструктуриране, освен когато може да се докаже, че затрудненията на предприятието са вътрешни, а не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата, като затрудненията са прекалено големи, за да може групата сама да се справи с тях.

(210) LOT е дружеството майка на една бизнес група, но затрудненията му са вътрешни за неговата дейност и не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на LOT Group. Факторите, за които се счита, че са довели до затрудненията на дружеството, са описани в съображение 20 по-горе.

(211) Дъщерните предприятия на LOT Group са твърде малки и не генерират достатъчни парични излишъци, за да успеят да оздравят дружеството майка. Общите им приходи за 2013 г. са били само около 2,5 % от приходите на LOT и са отчели обща нетна загуба в размер на 2 млн. PLN. Освен това самата LOT Group изглежда е в затруднение, тъй като е отчела нетна загуба на консолидирана база в размер на 164 млн. PLN за годината, приключила на 31 декември 2011 г. (поради несъществения размер на дъщерните предприятия оттогава LOT не е задължено да изготвя консолидирани финансови отчети) и, считано от тази дата, е натрупало загуби в размер на 270 млн. PLN. Следователно затрудненията на дружеството са прекалено големи, за да може групата сама да се справи с тях.

([66]) Решение на Комисията относно държавна помощ C 38/07 (ex NN 45/07), предоставена от Франция в полза на *Arbel Fauvet Rail SA* (ОВ L 238, 5.9.2008 г., стр. 27).

([67]) Съединени дела Freistaat Sachsen (Германия) (T-102/07), MB Immobilien Verwaltungs GmbH и MB System GmbH & Co. KG (T-120/07) срещу Европейска комисия, Сборник, 2010 г., стр. II-585, точки 95—106.

(212) Въз основа на горното Комисията счита, че LOT е предприятие в затруднение и е приемливо за получаване на помощ за преструктуриране.

7.3.2. **Принцип „един път — последен път“**

(213) Според точка 73 от Насоките, ако засегнатото предприятие вече е получавало помощ за оздравяване или преструктуриране в миналото, включително всяка помощ, за която не е изпратено уведомление, и, ако са изтекли по-малко от 10 години от предоставянето на помощта за оздравяване или приключването на периода за преструктуриране или ако прилагането на плана за преструктуриране е било спряно (което от двете е настъпило последно), Комисията няма да разрешава по-нататъшна помощ за оздравяване или преструктуриране.

(214) В рамките на настоящото разследване Комисията направи оценка дали отсроченото плащане на летищните такси, което е предмет на жалбата от Ryanair, посочена в раздел 1.2 по-горе, и по която по-нататък другите заинтересовани страни са представили мненията си, както е описано в съображения 130, 132, 133 и 135 по-горе, е оказало въздействие върху спазването от страна на полските органи на принципа „един път — последен път“. След като се стигна до заключението, че отсроченото плащане на летищни такси не представлява държавна помощ, вж. съображение 172 по-горе, следва, че тези сделки не оказват никакво въздействие върху спазването от страна на полските органи на принципа „един път — последен път“.

(215) Същото важи за останалите сделки, за които заинтересованите страни твърдят, че представляват държавна помощ, т.е. по отношение на: i) продажбата на недвижими имоти; ii) предоставянето на заеми; iii) продажбата на дъщерни предприятия; както и iv) предоставянето на други услуги, както е описано в съображения 132 и 133 по-горе, тъй като Комисията стигна до заключението, че те не представляват държавна помощ, вж. съображения 177, 183, 191 и 192 по-горе.

(216) С оглед на горното Комисията счита, че държавна помощ не представляват нито отсроченото плащане на летищни такси, нито посочените от заинтересованите страни сделки. Освен това полските органи са потвърдили, че дружеството не е ползвало каквато и да било помощ за оздравяване или преструктуриране през последните 10 години. Следователно Комисията счита, че принципът „един път — последен път“ е спазен.

7.3.3. **Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност**

(217) Една мярка се счита за съвместима с точки 34—37 от Насоките, ако планът за преструктуриране осигурява възстановяването на дългосрочната жизнеспособност на предприятието в рамките на един разумен срок и въз основа на реалистични предположения за бъдещите условия за дейност. Планът трябва да дава възможност на дружеството да покрива всички свои разходи след преструктурирането, а очакваната възвръщаемост на капитала трябва да е достатъчна, за да позволи на преструктурираното предприятие да се конкурира на пазара със свои собствени сили. Планът за преструктуриране трябва да описва обстоятелствата, които са довели до затрудненията, като по този начин осигури основа да се прецени дали предложените мерки за преструктуриране са уместни.

(218) В плана за преструктуриране е предвидено, че дългосрочната жизнеспособност ще бъде възстановена през 2015 г. (вж. таблица 4). Очаква се дружеството да генерира нетна печалба, което означава, че то ще може да покрива всички свои разходи след приключване на преструктурирането, включително обезценяването и финансовите задължения. Предвижда се очакваната възвръщаемост на вложения капитал да бъде в диапазона от [5—6] % до [10—12] % през периода след преструктурирането. Като се има предвид, че доходността по полските 10-годишни държавни облигации, които обикновено се считат за приближение на възвръщаемостта по безрискова инвестиция, е приблизително 3,4 %, очакваната възвръщаемост на капитала предлага разумна и подходяща премия за риска и може да се счита за достатъчна, за да може LOT да се конкурира на пазара със свои собствени сили. От друга страна, като се има предвид, че средната ROCE на европейските въздушни превозвачи е била 6,9 % през последната финансова година (10,3 %, ако се вземат предвид само печелившите превозвачи) и че най-ефективните европейски превозвачи са имали ROCE в размер на 13,4 %, заложената от LOT цел не изглежда нито нереалистична, нито прекомерна, ако преструктурирането е успешно.

(219) В плана за преструктуриране подробно са описани обстоятелствата, довели до затрудненията на LOT, и са предвидени мерки, целящи справянето с тези затруднения, които подробно са описани в глава III по-горе.

(220) Комисията направи преглед на основните допускания, залегнали във финансовите прогнози, които са включени в плана за преструктуриране, и оцени мерките за преструктуриране, както и въпросите, повдигнати от заинтересованите страни по отношение на възстановяването на дългосрочната жизнеспособност. В резултат на това Комисията счита, че LOT сега е в по-добра позиция за успех, отколкото през периода 2009—2012 г.

(221) Първо, през 2013 г. LOT е въвело в експлоатация дългоочакваните самолети B787, които са ключов елемент от новата стратегия и важен фактор за осигуряване на ползи от преструктурирането. Полските органи считат закъснението в доставянето на самолетите B787 за една от основните причини за финансовите затруднения на

дружеството в миналото и за неговата неспособност да възстанови своята жизнеспособност. Новата стратегия на LOT се основава на използването на самолетите B787 за нишата при маршрутите на дълги разстояния и на ефективната мрежа за осигуряване на пътници от Полша и Централна Европа, изградена около летище Chopin във Варшава, което наскоро е било модернизирано и се разширява ([68]).

(222) Първите реални резултати от експлоатацията на самолетите B787 потвърждават допускането, че въвеждането им ще осигури значителни ползи от преструктурирането. През периода юни — ноември 2013 г. генерираните печалби от флота от самолети B787 е била с […] млн. PLN по-голяма от печалбата, генерирана от техните предшественици самолетите B767 през съпоставим период на 2012 г. Печалбата се е оказала по-висока от предвидената в плана за преструктуриране. Ако се допусне, че самолетите се използват през пълни 12 месеца (за разлика от 2013 г., когато са били на земята в продължение на половин година), планираното годишно финансово въздействие в размер на [135—165] млн. PLN изглежда постижимо. Благодарение на новите самолети са били реализирани също така значителни икономии: разходите за гориво са били по-ниски с [> 15] %, а общите преки разходи са били по-ниски с [> 25] %.

(223) Полските органи представиха също така количествени доказателства, потвърждаващи, че въвеждането на самолетите B787 оказва положително въздействие не само върху сегмента на полетите на дълги разстояния, но също така върху цялата полетна мрежа, в това число сегментите на полети на кратки и средни разстояния, които осигуряват трансферни линии за полетите на дълги разстояния. Печалбите на LOT по линиите, които се обслужват със самолети B787, измерени по марж 2 ([69]) (т.е. включително благоприятното въздействие върху цялата полетна мрежа), са достигнали [> 100] млн. PLN през периода юни — ноември 2013 г. и са били по-високи с [> 100] %, отколкото в сравнимия период на 2012 г., когато дружеството е използвало старите самолети B767.

(224) Що се отнася до евентуалното недостатъчно запълване на капацитета на самолетите B787, посочено в решението за откриване, полските органи поясниха, че до 2013 г. в LOT са експлоатирани пет самолета B767 по маршрути от Полша до САЩ и Канада. Понастоящем дружеството притежава шест самолета B787, които могат да бъдат използвани по тези маршрути и по допълнителен маршрут до Пекин. След периода на преструктуриране LOT планира да открие нови маршрути на дълги разстояния до Азия. Според IATA се очаква трансатлантическите полети от Полша да се увеличават със 6,5 % годишно през периода 2013—2017 г., а движението на пътници от Централна и Източна Европа към Азия — с 9,1 %—10,6 % годишно. Полските органи представиха данни, показващи, че имат един от най-големите и разрастващи се местни пазари до Северна Америка, по-голям от някои установени западноевропейски центрове (Мюнхен, Виена, Копенхаген и по някои маршрути дори от Цюрих) и по-голям от настоящата големина на пазара на Прага и Будапеща, взети заедно. Това дава по-голяма сигурност, че самолетите B787 могат да бъдат използвани ефективно и ефикасно.

(225) Второ, от LOT са отстранили слабостите от предишните опити за преструктуриране, като са се съсредоточили върху нерешените преди това проблеми, например непоследователното преструктуриране на персонала. Още до месец ноември 2013 г. LOT вече е било съкратило наземния персонал с безпрецедентните 35 %, като са планирани допълнителни намаления. Дружеството е засилило също така мониторинга върху изпълнението на плана за преструктуриране.

(226) През 2013 г. свързаните с приходите мерки са постигнали [> 100] % от планирания си финансов потенциал. През месец август 2013 г. дружеството е въвело платени услуги за хранене на борда, които не са срещнали отрицателни реакции сред клиентите. Според пазарното проучване на LOT пътниците от неговата икономична класа по всяка вероятност няма да се противопоставят и на други платени услуги, освен таксата за багаж (каквато LOT не възнамерява да въвежда). Пътниците на полския пазар, в който НТП имат повече от 50 % дял, са свикнали с платените услуги.

(227) Изглежда има потенциал за растеж на допълнителните приходи. Допълнителните приходи на LOT представляват […] % от общите приходи и са по-ниски от средните за традиционните превозвачи (3,1 % и се повишават) и много по-ниски от Aer Lingus (13—14 %), което LOT счита за свой стратегически еталон (поради сходства в големината и бизнес модела). В LOT е създаден специален отдел, отговарящ за повишаване на допълнителните приходи. Тъй като традиционните въздушни превозвачи преминават към смесен бизнес модел, съчетаващ повече допълнителни приходи с традиционни елементи на мрежовите превозвачи, изглежда има основания да се смята, че движението на LOT в тази посока няма да застраши неговата стратегия (да остане традиционен превозвач) и да отблъсне клиентите.

([68]) След модернизацията на втория пътнически терминал капацитетът на летището ще се увеличи на повече от 20 млн. пътника — двойно спрямо сегашния му размер.

([69]) За определение на марж 2 вж. съображение 248.

(228) Що се отнася до по-нататъшното изпълнение на плана за преструктуриране, към 31 декември 2013 г. LOT вече е било реализирало 69 % от планираното подобрение за 2014 г. За постигането на поставената цел за годината, приключваща на 31 декември 2014 г. (печалба от основна дейност в размер на 71 млн. PLN) LOT все още трябва да подобри финансовото си изпълнение със 75 млн. PLN, което е реалистична цел.

(229) По-специално от LOT са намерили източници за това изисквано подобрение, например ползи от вече осъществените мерки за преструктуриране, които имат периодично финансово въздействие ([> 100] млн. PLN през 2013 г.), отсъствието на еднократните разходи, свързани с престоя на земя на самолетите B787 през първата половина на 2013 г. ([> 25] млн. PLN), допълнителна печалба от самолетите B787, ако се използват през цялата година, вместо през половината като през 2013 г. ([> 50] млн. PLN), икономии от разходи за гориво ([> 75] млн. PLN). LOT би трябвало да постигне своята финансова цел за 2014 г., дори на практика да се осъществят само част от тези потенциални подобрения.

(230) Трето, подобрила се е макроикономическата среда, която е причината за неуспеха на предишните опити за преструктуриране. След рецесията през 2009 г. и 2012 г. икономиката на ЕС изглежда набира сила, като според прогнозите ще отбележи растеж от 1,6 % през 2014 г. и 2,0 % през 2015 г. Очаква се растежът на полската икономика през 2014 г. да бъде 3,2 %, т.е. по-голям от предвиденията при изготвянето на плана за преструктуриране (2,2 %), и 3,4 % през 2015 г. ([70]) Въз основа на цитираните от LOT данни за минали периоди изглежда търсенето в сферата на въздушния превоз на пътници е в тясна връзка с икономическия растеж. IATA прогнозира, че движението на пътници в световен мащаб ще се увеличава с 5,4 % годишно през периода 2013—2017 г. Според Асоциацията на европейските въздушни превозвачи, в лятното разписание за 2014 г. Централна и Източна Европа ще отбележат най-голямото разширение (7 % увеличение на полетите) от всички европейски области. През Полша преминава около 25 % от цялото въздушно движение в Централна и Източна Европа.

(231) В резултат на това през финансовата година, приключила на 31 декември 2013 г. —първата пълна година от периода на преструктуриране — LOT е отчело нетна печалба в размер на 26 млн. PLN (спрямо планирана загуба от 196 млн. PLN). Според анализа на дружеството тази първа печалба от 2007 г. насам до голяма степен се е дължала на прилагането на мерките за преструктуриране, а не на външни фактори.

(232) Ликвидността на LOT също се е подобрила значително. Действителните парични потоци от дейността през 2013 г. са били по-високи от планираното с 285 млн. PLN. Въпреки че в плана за преструктуриране е прието, че LOT е щяло да има нужда от помощ за преструктуриране през месец август 2013 г., до момента дружеството се е справило и без такава помощ и дори е генерирало допълнителни източници на финансиране, като […] от Boeing в размер на […] млн. USD и нетни постъпления от продажбата и обратния лизинг на шест самолета B787 в размер на […] млн. USD ([71]). В резултат на това, въпреки че дружеството все още има нужда от помощ за да оцелее, ликвидният резерв се е увеличил, което допълнително подкрепя твърденията за възстановяване на жизнеспособността.

(233) В решението за откриване Комисията постави под съмнение някои допускания, на които са основани финансовите прогнози, например относително малкото отклонение спрямо базата на ключовите параметри, на които са основани финансовите прогнози (например средните приходи от пътник (доходност) — с 1 %, броя на пътниците — с 1 %, обменният курс PLN/USD — с 10 %), фиксираната цена на горивото за 6-годишен период на прогнозата, процент на изпълнение на мерките за преструктуриране на равнище 85 %, размерът на постъпленията, които се планира да бъдат генерирани от преотдаването на лизинг на самолетите.

(234) Полските органи представиха актуализиран анализ на чувствителността, в който бяха приети по-големи отклонения на ключовите параметри спрямо базата: доходност — с 4 %, брой на пътниците — с 3,5 %, обезценяване на PLN спрямо USD — с 55 %. Според този анализ във всички сценарии LOT отново се очаква да запази своята жизнеспособност през целия период на прогнозата 2014—2018 г. Въпреки това полските органи са подчертали, че базовите равнища са консервативни. Планираната доходност е обоснована с оглед на стойностите за минали периоди и е била потвърдена от действителните резултати (през 2013 г. доходността се е повишавала по-бързо от планираното). Броят на пътниците, за който вече са приети значително по-ниски равнища поради мерките за преструктуриране и компенсаторните мерки, е по-малък, отколкото би било обосновано, ако се направи съпоставка с подобни въздушни превозвачи и прогнозите за растеж на полския пазар. Накрая, според прогнозите на финансовите институции, цитирани от LOT, обменният курс PLN/USD се предвижда да остане под равнището, което е прието в плана за преструктуриране, до края на периода на прогнозата, т.е. 2016 г.

([70]) *Европейска икономическа прогноза — пролет 2014 г.*, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf.

([71]) На […] LOT е подписало споразумение с Boeing, с което са приключени преговорите, започнали от […] самолети B787 […]. В споразумението е предвидено […] с очаквано въздействие в парично изражение от […] млн. USD. Освен това условията на споразумението за продажба и обратен лизинг на шестте самолета B787 са по-добри от тези на първоначално предвидения в плана за преструктуриране оперативен лизинг. Настоящата стойност на нарастващите парични потоци възлиза на […] млн. USD.

(235) Базовата цена на горивото, която е приета в плана за преструктуриране, е над максималната за LOT през изминалия 10-годишен период и с 12,1 % по-висока от пазарната цена към момента на изпращане на уведомлението, т.е. относително по-висока от цените, които Комисията е анализирала в предишни дела за преструктуриране на въздушни превозвачи ([72]) (например максималната цена на горивото, анализирана в делото на Czech Airlines, е била 5 %, а в делото на Air Malta — 4,5 % над пазарните цени към съответния момент). Понастоящем LOT може да хеджира цената на горивото с […] % под базовото равнище до 2015 г., което означава, че може да си гарантира, че цената няма да превиши хеджираното равнище до края на периода на преструктуриране. Освен това, според анализа на чувствителността, дори тази твърде консервативна базова цена да се увеличи с 15 %, LOT все пак би запазило ликвидността си през целия период на финансовата прогноза.

(236) Що се отнася до постъпленията, които е планирано да бъдат генерирани от преотдаването на самолети на лизинг, LOT е преотдало на лизинг един самолет B787 на туроператори и понастоящем работи по окончателно споразумение с лизингополучателя за втори самолет. LOT оценява вероятността да сключи сделката като висока. Според мнението на една заинтересована страна самолетът B787 е силно търгуем самолет. Следователно допускането по отношение на преотдаването на лизинг на два B787 изглежда осъществимо.

(237) LOT все още търси купувачи или лизингополучатели за […] самолети E170. Въпреки това дружеството е изготвило алтернативен сценарий за флота, при който се допуска тези самолети да останат в експлоатация, за да се осигури възстановяването на жизнеспособността дори ако тези опити се провалят. Комисията е проучила как алтернативният сценарий, ако бъде осъществен, би засегнал финансовите прогнози. Установено е, че общите изходящи парични потоци за периода 2014—2018 г. биха били по-високи с [64—78] млн. PLN, отколкото при базовия сценарий. Тази отрицателна разлика остава в предвидения в плана за преструктуриране резерв. Дори при най-неблагоприятния сценарий LOT се очаква да генерира натрупани парични потоци в размер на [> 150] млн. PLN през периода 2014—2018 г.

(238) Освен това LOT е предвидило допълнителни мерки за преструктуриране (които не са включени в плана за преструктуриране) за погасяване на потенциалните отрицателни ефекти от алтернативния сценарий за флота. Очакваното финансово въздействие на тези допълнителни мерки възлиза на [> 50] млн. PLN годишно, което доста превишава възможния недостиг на финансиране в размер на [64—78] млн. PLN през периода 2014—2018 г. Според финансовите прогнози при алтернативния сценарий за флота в съчетание с допълнителни мерки за преструктуриране, позицията на ликвидност на LOT се прогнозира да бъде дори малко по-добра спрямо допусканията в плана за преструктуриране.

(239) По отношение на процента на изпълнение на плана за преструктуриране, на база на горепосочения анализ, Комисията счита за реалистичен възприетия процент на изпълнение на мерките за преструктуриране в размер на 85 %. Освен това тя отбелязва, че през 2013 г. LOT е постигнало 137 % от планираните ползи от преструктурирането.

(240) Следователно Комисията счита, че актуализираният анализ на чувствителността допълнително показва, че чрез предложените мерки за преструктуриране е възможно да се възстанови дългосрочната жизнеспособност на дружеството.

(241) Освен това Комисията отбелязва, че продължителността на плана за преструктуриране е ограничена до три години и едно тримесечие, считано от последното тримесечие на 2012 г. до края на 2015 г., което в настоящия случай изглежда уместно с оглед на предвидените в плана мерки за преструктуриране, на графика, в съответствие с който те трябва да бъдат изпълнени, както и на първите резултати от тези мерки. Периодът е по-кратък, отколкото в одобрените преди това дела за преструктуриране на въздушни превозвачи ([73]), при които периодът за преструктуриране беше пет години.

(242) Накрая, Комисията отбелязва, че изпратеният план за преструктуриране е от 14 юни 2013 г., а процесът на преструктуриране е започнал в края на 2012 г. Действително преструктурирането на предприятие в затруднение по принцип изисква множество мерки, някои от които могат да бъдат приети незабавно, а за дефинирането и изпълнението на други може да е необходимо повече време. Обратен би бил ефектът, ако се наложи, че, за да се считат за част от един и същ процес на преструктуриране, първите мерки не могат да бъдат прилагани, докато последните мерки не бъдат дефинирани в пълни детайли. Такова едно ембарго върху изпълнението на мерките, които биха могли да се приемат незабавно, би задълбочило затрудненията на дружеството и необходимостта от допълнителна държавна помощ.

(243) Следователно Комисията стига до заключението, че чрез предложените мерки за преструктуриране е възможно да бъде възстановена дългосрочната жизнеспособност на дружеството в рамките на разумен срок и въз основа на реалистични допускания.

([72]) Решение на Комисията C(2012) 6352 final от 19 септември 2012 г. по дело SA.30908 (ОВ L 92, 3.4.2013 г., стр. 16); Решение на Комисията C(2012) 4198 final от 27 юни 2012 г. по дело SA.33015 (ОВ L 301, 30.10.2012 г., стр. 29).

([73]) Вж. бележка под линия 73.

7.3.4 **Избягване на ненужни нарушения на конкуренцията (компенсаторни мерки)**

(244) В съответствие с точки 38—42 от Насоките трябва да се предприемат компенсаторни мерки, за да се гарантира възможно най-голямо смекчаване на неблагоприятните ефекти по отношение на условията за търговия. Помощта не трябва ненужно да нарушава конкуренцията. Това обикновено означава ограничаване на присъствието, на което дружеството може да се радва на своите пазари в края на периода на преструктуриране. Компенсаторните мерки следва да бъдат пропорционални на последиците от нарушенията на конкуренцията вследствие на помощта и по-специално на размера и относителното значение на предприятието на неговия(ите) пазар(и). Закриването на губещи дейности не може да се счита за валидна компенсаторна мярка. Степента на намаляване чрез компенсаторните мерки трябва да се установява на база конкретен случай и във връзка с целта за възстановяване на дългосрочната жизнеспособност на фирмата. Освен това според точка 7 от Насоките Комисията ще иска компенсаторни мерки, които да минимизират ефекта върху конкурентите.

(245) Според точка 56 от Насоките условията за разрешаване на помощ не са толкова строги по отношение на прилагането на компенсаторни мерки в подпомагани райони. За тази цел Комисията отбелязва, че LOT е установено в подпомаган район в съответствие с член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС.

(246) Комисията отбелязва, че LOT е относително малко дружество, което е изправено пред конкуренция в лицето на традиционните превозвачи и на НТП. Неговият дял в общия европейски сектор на въздушния превоз на пътници се оценява на под 1 %. Позициите му са относително по-силни (макар и отслабващи) по международните маршрути до/от Полша, като делът му в сектора се определя на 27 %. Следователно Комисията счита, че са необходими компенсаторни мерки. Въпреки това относително малкият размер и ограничената пазарна значимост на LOT дават възможност на Комисията да приеме, че последиците от нарушенията на конкуренция в резултат на помощта ще бъдат ограничени. Това също би трябвало да се вземе предвид в оценката на компенсаторните мерки.

(247) Като компенсаторни мерки LOT планира да закрие 19 линии и да намали честотата на експлоатация по 5 линии (вж. подробности в раздел 3.4). Предложените компенсаторни мерки отговарят на намаляване на капацитета с [13,5—16,5] % от гледна точка на ASK спрямо периода преди преструктурирането ноември 2011 г. — октомври 2012 г. От LOT твърдят, че нито една от линиите не е реализирала загуби преди преструктурирането.

(248) В LOT изчисляват доходността на маршрутите с две мерки: „марж 1“ и „марж 2“. При марж 1 се отчитат приходите и променливите разходи по даден маршрут, като например продажби, разходи за пътници и полети. При марж 2 допълнително се взема предвид т.нар. „принос“ (финансовото въздействие на даден маршрут върху цялата полетна мрежа на LOT) и непреките разходи, относими към даден маршрут (например оперативен лизинг, амортизация, постоянни разходи за персонала, маркетинг и реклама). По марж 1 всички въпросни маршрути са били печеливши.

(249) В съответствие със своята практика Комисията счита маршрутите за печеливши, ако имат положителен марж на приноса през годината, предшестваща тяхното отстъпване ([74]). При марж на приноса (който отговаря на „марж 1“ на LOT) се вземат предвид приходите от продажби и променливите разходи (например разходи, свързани с полетите, пътниците и разпространението), относими към всеки отделен маршрут. Маржът на приноса е подходяща мярка, тъй като при него се отчитат всички разходи, които са пряко свързани с въпросния маршрут. Маршрутите с положителен марж на приноса не само покриват променливите разходи на даден маршрут, но също така допринасят за покриването на постоянните разходи на дружеството.

(250) Обичайната стопанска практика е да не се закриват полети, които покриват променливите разходи в краткосрочен и в средносрочен план. По принцип постоянните разходи не се променят при промени в обема на полетите и трябва да бъдат покрити, независимо дали дадена линия се обслужва или не. Следователно за въздушния превозвач е по-изгодно да запази подобна линия, докато тя покрива поне част от постоянните разходи, отколкото да я закрие. Това беше признато изрично от една от заинтересованите страни, която изрази мнението, че измерването на доходността на база само на променливите разходи не е подходящо в *дългосрочен* план.

(251) Въз основа на горното Комисията стига до заключението, че въпросните маршрути представляват подходяща компенсаторна мярка, тъй като те не са реализирали загуби преди преструктурирането.

(252) Що се отнася до твърдението на заинтересованата страна, че благодарение на държавната помощ LOT е увеличило своя капацитет на полския пазар на чартърни полети, Комисията отбелязва първо, че до момента LOT е получило единствено помощта за оздравяване, която изцяло е била използвана за погасяване на просрочени задължения и за покриване на касовия дефицит от оперативна дейност през периода на оздравяване. Следователно LOT не е разполагало с излишна държавна помощ, с която да финансира предполагаемото разширение на пазара на чартърни полети. Не се планира така също бъдещата помощ за преструктуриране да се изразходва за тази цел, а единствено за финансиране на мерките за преструктуриране.

([74]) Вж. Решение на Комисията по дело SA.30908, вж. бележка под линия 73, в съображения 130 и 131.

(253) Второ, LOT не е увеличило своя капацитет на полския пазар на чартърни полети. Обратно, LOT е намалило присъствието си на растящия полски пазар на чартърни полети от [> 3] % през 2012 г. на [< 1,5] % през 2013 г. (в миналото LOT е имало много по-силни позиции с пазарен дял от [> 15] % през 2010 г.). Дейностите на LOT на пазара на чартърни полети са временни и се извършват единствено с цел да се осигури ефективното използване на неговия флот, както е предвидено в плана за преструктуриране. LOT не планира да продължи своето присъствие на пазара на чартърни полети след изтичането на периода на преструктуриране.

(254) Трето, чартърните полети са странична дейност за LOT, която представлява едва [< 1] % от неговата дейност. Според Насоките се изисква намаляване на капацитета на основния пазар, т.е. в случая на LOT — редовни полети.

(255) В обобщение, общото равнище на намаляването на капацитета в резултат на компенсаторните мерки, които са предложени от LOT, възлиза на [13,5—16,5] % и е по-високо от равнището, което Комисията е приела в горепосочените дела за преструктуриране на въздушни превозвачи, т.е. Czech Airlines и Air Malta. Струва си да се отбележи също така, че действителното намаление на капацитета, отчетено от LOT през 2013 г., е било с 1,6 процентни пункта по-голямо от планираното.

(256) Освен това Комисията отбелязва, че LOT е анулирано редица маршрути, обслужвани от напълно координираните ([75]) летища във Франкфурт, Мюнхен, Дюселдорф, Виена, Цюрих, Хелзинки, Париж, Ница, Рим, Амстердам и Стокхолм. В резултат на това са били освободени двойки слотове на тези летища, което създава нови стопански възможности за конкурентни въздушни превозвачи да обслужват маршрути до и от въпросните летища и да увеличат своето присъствие на тях.

(257) С оглед на горното предложените компенсаторни мерки са достатъчни, за да се гарантира свеждането до минимум на неблагоприятните последици за условията на търговия вследствие на държавната помощ. Следователно предложените компенсаторни мерки съответстват на точки 38—42 от Насоките.

7.3.5. **Помощ, ограничена до минимум, собствен принос**

(258) В съответствие с точки 43—45 от Насоките помощта трябва да бъде сведена до необходимия минимум, за да може да се осъществи преструктурирането. Очаква се получателят на помощта да направи значителен принос към плана за преструктуриране от своите собствени ресурси, включително чрез продажбата на активи на дружеството, които не са от жизненоважно значение за неговото оцеляване, или чрез външно финансиране при пазарни условия. Приносът трябва да е действителен, т.е. наличен, без да включва очаквани бъдещи печалби като парични потоци и е признак, че пазарите вярват във възможността за възстановяване на жизнеспособността на дружеството. За големи предприятия като LOT делът на собствения принос трябва да бъде поне 50 % от разходите за преструктуриране.

(259) Деклариранияят собствен принос на LOT възлиза на [1 200—1 600] млн. PLN и е в размер на [60—67] % от разходите за преструктуриране. В него са включени: i) финансовият лизинг на самолети B787 в размер на […] млн. PLN; както и ii) продажбата на дълготрайни активи, която се планира да генерира […] млн. PLN.

(260) Финансовият лизинг е бил предоставен от частна банка от САЩ […] за финансиране на придобиването на пет самолета B787. Той е обезпечен, наред с други, с гаранция от Ex-Im Bank и залози върху самолетите.

(261) Според Насоките собственият принос може да идва от „външно финансиране при пазарни условия“. Настоящият финансов лизинг отговаря на това условие. Първо, той е предоставен от частна банка. Второ, LOT е избрало офертата на […] в рамките на състезателна процедура измежду 24 търговски оферти, които е получило от пазара. Трето, лизингът на самолети е стандартна форма на финансиране (включително вида на обезпечението) в сектора на въздухоплаването, която се използва така също от конкурентите на LOT. Според предоставената от полските органи информация през последните три години различни въздушни превозвачи от ЕС са придобили самолети с гаранции от ECA, в това число Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian, KLM. През 2012 г. приблизително 30 % от сделките за финансиране на самолети в световен мащаб са били сключени с участието на ECA. Накрая, финансирането обхваща само част от покупната цена на самолета ([75—90] %), докато останалата част трябва да бъде платена от LOT.

(262) От друга страна, в Насоките е посочено, че собственият принос „… е признак, че пазарите вярват във възможността за възстановяване на жизнеспособността“. Предвид високото качество на обезпечението и очевидно ниския или никакъв риск от неизпълнение, в решението за откриване Комисията изрази резерви дали въпросният лизинг може да се счита за доказателство, че пазарите вярват, че LOT ще възстанови дългосрочната си жизнеспособност.

([75]) Напълно координираните летища са определени в член 2, буква ж) от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1). Според член 3, параграф 4 от Регламент (ЕИО) № 95/93 тези летища — поне през някои периоди — изпитват проблеми, свързани с капацитета.

(263) Полските органи представиха допълнителни разяснения и доказателства, за да разсеят тези опасения. Преди предоставянето на гаранцията от Ex-Im Bank е извършена надлежна проверка и финансовото положение и дейността на LOT са били анализирани. Заключението е било, че LOT е имало жизнеспособен бизнес модел и би могло да изплаща лизинга в дългосрочен план.

(264) Освен това фактът, че 24 частни дружества са предложили различи условия за финансиране на въпросната сделка показва, че, въпреки висококачественото обезпечение, те все пак са счели, че финансирането на LOT е свързано с известен риск (в противен случай всички участници в търга биха предложили същата безрискова ставка). Рационалният пазарен кредитор би направил оценка на този риск и би взел предвид жизнеспособността на LOT, тъй като тя е ключов фактор, оказващ влияние върху способността на длъжника да изплаща лизинга.

(265) Освен това един от участниците в търга е предложил финансиране без гаранцията на ЕСА, което показва, че пазарът е бил готов да предложи финансирането дори без каквато и да било намеса от страна на ЕСА. Въз основа на извършения от външен консултант анализ от LOT са избрали офертата на […] като по-изгодна.

(266) Свързаният с LOT риск е бил оценен също така от капиталовия пазар на САЩ, на който през 2013 г. лизингът е бил рефинансиран успешно от първоначалната му структура на финансиране, базирана на механизма на заем, в структура на финансиране, базирана на емитирането на облигации. Облигациите са били придобити от частни инвеститори, които са приели свързания риск и следователно мълчаливо са изразили своята увереност, че задълженията по основния лизинг ще бъдат изпълнени.

(267) Обичайна пазарна практика е лизингодателите да свеждат до минимум риска, като търсят обезпечение с най-високо качество и евентуално гаранция. Следователно фактът, че […] е предоставило финансиране въз основа на гаранция от ЕСА, не доказва, че пазарите не са вярвали в жизнеспособността на LOT. От друга страна, лизингодателят не би предоставил финансиране само защото обезпечението е добро, ако е уверен, че лизингополучателят няма да може да изплати лизинга. При всички случаи лизингодателят поема известен кредитен риск, тъй като би претърпял загуби при неизпълнение на лизингополучателя (т.е. непосредствена загуба на доход от наем, която продължава, докато самолетът бъде преотдаден на лизинг на нов клиент, както и направените разходи по преконфигурирането на самолета за друг оператор и направените разходи за изпълнение на обезпеченията и гаранцията).

(268) С оглед на горното финансовият лизинг може да се счита за признак, че пазарите са имали доверие във възстановяването на жизнеспособността на LOT. В това отношение Комисията отбелязва, че вече е приемала финансовия лизинг като валиден източник на собствен принос по делата за преструктурирането на Czech Airlines и airBaltic ([76]).

(269) Що се отнася до втория източник, за който е изпратено уведомление, а именно продажбата на дълготрайни активи, полските органи посочиха, че до момента са били реализирани постъпления в размер на […] PLN. Освен това полските органи представиха независими експертни оценки, потвърждаващи пазарната стойност на допълнителен недвижим имот в размер на […] PLN. При извършения от Комисията анализ на тези оценки не бяха открити никакви грешки. За оценките са използвани утвърдени методики, като те са базирани на достоверни допускания. Следователно Комисията счита, че резултатите от оценките представляват подходящо приближение за пазарните цени на активите за продажба. Стойността на останалите активи ([77]), които са предвидени като собствен принос, или не е била потвърдена от независима оценка или някакво друго достоверно доказателство, или оценките не са актуални. Следователно Комисията счита собственият принос в размер на 30 650 928 PLN (т.е. действително реализираните постъпления и планираните постъпления, подкрепени с независими експертни оценки) за приемлив във връзка с продажбата на тези активи.

(270) Въз основа на тези съображения Комисията стига до заключението, че собственият принос в размер на [1 200—1 600] PLN отговаря на критериите на Насоките. Тази сума представлява [60—67] % от общите разходи за преструктурирането и е доста над прага от 50 %, който се изисква за големи предприятия. Само финансовият лизинг представлява [60—67] % от общите разходи за преструктуриране и следователно би бил достатъчен, за да бъде достигнат изискваният праг.

(271) С оглед на горното Комисията стига до заключението, че мярката за която е изпратено уведомление, отговаря на предвидените в Насоките условия за съвместимост.

VIII. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(272) Комисията стига до заключението, че мярката за която е изпратено уведомление, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, която е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС във връзка с Насоките.

([76]) Вж. Решение на Комисията по дело SA.30908, вж. бележка под линия 73, в съображения 119 и 145; Решение на Комисията C (2014) 4552 final от 9 юли 2014 г. по дело SA.34191, все още непубликувано, в съображение 212.

([77]) Това са: недвижим имот, намиращ се на Bledzewo k/Sierpca woj. mazowieckie; недвижим имот във Варшава, намиращ се на ул. „Płocka“ 47 и 2 гаража, намиращи се на летището в Краков.

(273) Комисията стига до заключението също така, че отсрочените плащания на летищни такси, споменати в съображение 90, както и другите сделки, посочени в съображения 132 и 133, не представляват помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

(274) Накрая, Комисията отбелязва, че полските органи са се съгласили с приемането и нотифицирането на настоящото решение на английски език,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ, която Полша планира да приведе в действие за LOT Polish Airlines S.A., в размер на 804,29 млн. PLN е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

Член 2

Следните мерки не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

1. Отсрочване на плащането на летищни такси, предоставено на LOT от държавни летища през периода май 2009 г. — април 2013 г.
2. Следните сделки с недвижими имоти:
   а) продажбата и обратният лизинг на централата на LOT въз основа на споразумение, подписано на 10 май 2011 г. между LOT и PZU/PB1, за продажна цена в размер на […] PLN (около […] EUR);
   б) продажбата на недвижим имот, намиращ се на ул. „17 Stycznia“ 39 въз основа на споразумение, подписано на 31 юли 2012 г. между LOT и TF Silesia, за продажна цена в размер на […] PLN (около […] EUR);
   в) продажбата на товарния терминал въз основа на споразумение, подписано на 25 ноември 2011 г. между LOT и LS Airport Services, за продажна цена в размер на […] PLN (около […] EUR);
   г) продажбата на оборудването за обслужване на храненето на борда въз основа на споразумение, подписано на 8 декември 2011 г. между LOT и LOT Catering, за продажна цена в размер на […] PLN (около […] EUR).
3. Следните споразумения за заем:
   а) два заема, предоставени на LOT от дружества, принадлежащи на PZU Group: първи в размер на […] PLN (около […] EUR) на 14 декември 2009 г. и втори в размер на […] PLN (около […] EUR) на 17 февруари 2010 г.;
   б) заем в размер на […] PLN (около […] EUR), предоставен на LOT от PKN Orlen на 28 юни 2012 г.;
   в) заем в размер на […] PLN (около […] EUR), предоставен на LOT от TF Silesia на 30 март 2009 г.;
   г) заем в размер на […] млн. PLN (около […] млн. евро), предоставен на LOT от OLPP на 9 март 2012 г.
4. Продажбата на следните дъщерни предприятия на LOT:
   а) продажбата на 33,3 % от акциите на LOT в Casinos Poland на Vicco въз основа на споразумение, сключено на 8 април 2013 г., срещу сума в размер на […] млн. PLN (около […] млн. евро);
   б) продажбата на 49 % от акциите на LOT в Petrolot на PKN Orlen въз основа на споразумение, сключено на 21 декември 2012 г., срещу сума в размер на […] PLN (около […] EUR);
   в) продажбата на 37,90 % от акциите на LOT в Eurolot на TF Silesia въз основа на споразумение, сключено на 27 февруари 2013 г., срещу сума в размер на [> 118 млн.] PLN (около [> 29 млн.] евро).
5. Сделките по отношение на снабдяването на LOT с гориво от PKN Orlen и неговото дъщерно предприятие Petrolot.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Република Полша.

Съставено в Брюксел на 29 юли 2014 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател