II

*(Nelegislativní akty)*

# ROZHODNUTÍ

## ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/119

**ze dne 29. července 2014**

**o státní podpoře SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), kterou Polsko hodlá poskytnout společnosti LOT Polish Airlines S.A., a o opatření SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP), které Polsko provedlo ve prospěch společnosti LOT Polish Airlines S.A.**

*(oznámeno pod číslem C(2014) 5429)*

**(Pouze anglické znění je závazné)**

**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské Unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy ([1]),

s ohledem na Dohodu o evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) uvedené dohody,

s ohledem na rozhodnutí Komise o zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie ve věci podpory č. SA.36874 (2013/C, ex 2013/N) ([2]),

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([3]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

### I. **POSTUP**

#### 1.1 ŘÍZENÍ VE VĚCI SA.36874 – OZNÁMENÍ PODPORY NA RESTRUKTURALIZACI

(1) Dopisem ze dne 20. června 2013 oznámilo Polsko Komisi podporu na restrukturalizaci společnosti LOT Polish Airlines S.A. (dále jen „LOT“, „společnost“) ve výši 804,29 milionu PLN (přibližně 200 milionů EUR). Oznámení předcházelo dne 20. prosince 2012 poskytnutí úvěru na záchranu ve výši 400 milionů PLN, který Komise schválila dne 15. května 2013 ([4]), a to s výhradou závazku, že do dne 20. června 2013 předloží Polsko Komisi plán restrukturalizace společnosti LOT.

([1]) S účinností od 1. prosince 2009 se články 87 a 88 Smlouvy o ES stávají články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“). Oba soubory ustanovení jsou v zásadě identické. Pro účely tohoto rozhodnutí je třeba odkazy na články 107 a 108 v případě potřeby chápat jako odkazy na články 87 a 88 Smlouvy o ES. Smlouva zavedla rovněž některé změny v terminologii, jako je nahrazení pojmu „Společenství“ pojmem „Unie“ a pojmu „společný trh“ pojmem „vnitřní trh“. V tomto rozhodnutí je používána terminologie Smlouvy.

([2]) Rozhodnutí Komise C(2013) 7044 final ze dne 6. listopadu 2013 ve věci SA.36874 (Úř. věst. C 37, 7.2.2014, s. 55).

([3]) Viz poznámka pod čarou 2.

([4]) Rozhodnutí Komise C(2013) 2747 final ze dne 15. května 2013 ve věci SA.35900 (Úř. věst. C 204, 18.7.2013).

(2) Dopisem ze dne 6. listopadu 2013 Komise Polsko informovala, že se s ohledem na podporu na restrukturalizaci rozhodla zahájit řízení (dále jen rozhodnutí o zahájení řízení) podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie ([5]) (dále jen „Smlouva“). Polsko podalo připomínky k tomuto rozhodnutí dopisy ze dne 10. ledna a 12. února 2014. Komise si vyžádala doplňkové informace dopisem ze dne 8. května 2014, na nějž Polsko odpovědělo dne 20. května 2014.

(3) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([6]). Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek.

(4) Komise obdržela připomínky od sedmi zúčastněných stran. Komise tyto připomínky předala Polsku, které mělo možnost se k nim vyjádřit. Polsko podalo své připomínky dopisem ze dne 28. března 2014.

### 1.2 ŘÍZENÍ VE VĚCI SA.36752 – STÍŽNOST SPOLEČNOSTI RYANAIR

(5) Dne 23. května 2013 obdržela Komise od společnosti Ryanair stížnost, v níž se uvádělo, že společnosti LOT byla v souvislosti s letištními poplatky, které účtují státem vlastněná letiště, poskytnuta neomezená úvěrová linka, a to na úkor všech ostatních leteckých společností, a že tato úvěrová linka představuje státní podporu. Komise stížnost zaevidovala pod č. jedn. SA.36752.

(6) Dne 19. června 2013 předala Komise stížnost spolu s žádostí o informace Polsku, které odpovědělo dne 13. srpna 2013.

(7) V souladu s 99. bodem odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení je dotyčná stížnost předmětem posouzení Komise v rámci tohoto šetření.

### 1.3 PROHLÁŠENÍ O UPUŠTĚNÍ OD POUŽITÍ PŘÍSLUŠNÉHO JAZYKA

(8) Dopisem ze dne 26. června 2014 souhlasilo Polsko s tím, že se vzdá práva, které mu přiznává článek 342 Smlouvy a článek 3 nařízení č. 1 ([7]), a že toto rozhodnutí bude přijato a oznámeno v angličtině.

## II. **POPIS**

### 2.1 PŘÍJEMCE

(9) Společnost LOT je polský národní letecký dopravce, který byl založen v roce 1929. Společnost se nachází v Mazovském vojvodství, které je podle čl. 107 odst. 3 písm. a) Smlouvy způsobilé pro regionální podporu. Společnost vlastní státní pokladna (67,97 %), investiční fond ve vlastnictví státu – Towarzystwo Finansowe „Silesia“ Sp. z o.o. (dále jen „TF Silesia“) (25,1 %) a zaměstnanci společnosti LOT (6,93 %).

(10) LOT je mateřskou společností skupiny LOT, která se (ke dni 31. prosince 2013) skládala ze čtyř dceřiných společností působících na trzích cestovního ruchu (LOT Travel Sp. z o.o.), letištních a odbavovacích služeb (GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO– LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.) a údržby letadel (Central European Engine Services Sp. z o.o.).

(11) V minulých letech se struktura skupiny LOT významně změnila, jelikož skupina řadu svých dceřiných společností odprodala s cílem zaměřit se na hlavní linii podnikání a vytvářet hotovost. V roce 2012 Komise posoudila a z hlediska státní podpory schválila prodej tří dceřiných společností skupiny LOT v období 2010–2012: LOT Services Sp. z o.o. (dále jen „LOT Services“), LOT Catering Sp. z o.o. (dále jen „LOT Catering“) a LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o. (dále jen „LOT AMS“) ([8]). V letech 2012–2013 prodala skupina LOT všechny své podíly ve společnostech Petrolot Sp. z o.o. (dále jen „Petrolot“), Eurolot Sp. z o.o. (dále jen „Eurolot“) a Casinos Poland Sp. z o.o. (dále jen „Casinos Poland“).

(12) Ke dni 1. prosince 2013 zaměstnávala společnost LOT 1 661 osob (oproti 2 130 zaměstnancům ke dni 31. října 2012) ([9]). Její obrat za účetní období končící dne 31. prosince 2013 činil 3 147 milionů PLN (přibližně 787 milionů EUR), společnost se tudíž považuje za velký podnik.

([5]) Úř. věst. C 115, 9.5.2008, s. 92.
([6]) Viz poznámka pod čarou 2.
([7]) Nařízení č. 1 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385).
([8]) Rozhodnutí Komise C(2012) 8212 final ze dne 20. prosince 2012 ve věci SA.33337 (Úř. věst. C 81, 20.3.2013, s. 4).
([9]) V ekvivalentech plného pracovního úvazku.

(13) Společnost LOT je členem Star Alliance a provozuje 47 letadel. Před restrukturalizací (mezi listopadem 2011 a říjnem 2012) zajišťovala společnost pravidelné letecké spoje do 70 destinací v Evropě, v Severní Americe, na Blízkém východě a v Asii, včetně 51 leteckých spojů do evropských destinací, 11 spojů mimo Evropu a 8 vnitrostátních spojů.

(14) Polsko odhaduje, že v roce 2012 byl podíl společnosti LOT na evropské osobní letecké dopravě nižší než 1 %. Jakožto polský národní letecký dopravce měla společnost LOT historicky silnou pozici v dotyčném členském státě. V minulých letech však čelila rostoucí konkurenci ze strany nízkonákladových dopravců i tradičních leteckých společností. Její podíl na rostoucí osobní letecké dopravě v Polsku klesl z 55 % v roce 2000 na 27 % v roce 2013. V roce 2012 přepravila společnost LOT přibližně 5 milionů cestujících, zatímco v roce 2013, prvním celém roce stávající restrukturalizace, přepravila zhruba 4,7 milionu cestujících.

(15) K hlavním konkurentům společnosti LOT patří společnosti Ryanair, Wizzair a Lufthansa. Společnost LOT má uzlové a mateřské letiště na letišti Frédérica Chopina ve Varšavě. Společnost zajišťuje mezinárodní letecké spoje rovněž z pěti regionálních letišť v Polsku.

(16) K hlavním oblastem činnosti společnosti LOT patří:

— vnitrostátní a mezinárodní letecká přeprava cestujících, zavazadel, pošty a nákladu

— pronájem letadel

— poskytování služeb souvisejících s leteckou dopravou.

Hlavní činnost společnosti LOT představuje pravidelná osobní letecká doprava. Většina cestujících je přepravována na letech na krátkou vzdálenost, které vytvářejí největší část tržeb společnosti.

(17) V minulých letech se společnost LOT potýkala s vážnými finančními potížemi především kvůli neefektivním činnostem, zhoršujícímu se konkurenčnímu prostředí a světové hospodářské a finanční krizi. V každém účetním období od roku 2008 vykázala společnost ztrátu z hlavní činnosti. Navzdory postupnému odprodeji dceřiných společností a jiných aktiv (který od roku 2009 (*) vytvořil příjmy ve výši [1 200–1 400] ([10]) milionů PLN) čelila společnost LOT přetrvávajícím problémům s peněžním tokem, které vyvrcholily v prosinci 2012, kdy se společnost nacházela na pokraji nelikvidity a byla nucena požádat o podporu na záchranu, aby zabránila úpadku. V tabulce 1 jsou uvedeny vybrané finanční údaje společnosti.

*Tabulka 1*

**Vybrané finanční údaje společnosti LOT v období 2010–2013 (v milionech PLN)**

| | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 |
|---|---|---|---|---|
| Tržby | 3 147,0 | 3 303,3 | 3 156,8 | 2 958,8 |
| Ztráta z hlavní činnosti | – 3,8 | – 146,5 | – 124,6 | – 167,2 |
| Čistý zisk/ztráta | 25,8 | – 399,9 | – 118,0 | – 56,2 |
| Skladové zásoby | 216,6 | 198,5 | 230,8 | 252,1 |
| Čistá aktiva | – 258,1 | – 265,5 | 186,8 | 500,1 |
| Dluhy ([1]) | 3 223,0 | 2 683,2 | 2 016,7 | 1 606,9 |
| Úroky | 123,8 | 87,4 | 81,4 | 60,2 |
| Peněžní toky z provozní činnosti | 123,8 | – 240,9 | – 63,9 | – 13,8 |

*Zdroj:* účetní závěrky za roky 2013, 2012, 2011 a 2010.
([1]) Krátkodobé a dlouhodobé závazky.

(*) Obchodní tajemství.
([10]) Hlavní odprodeje společnosti mezi červnem 2009 a dubnem 2013.

(18) V roce 2012 vykázala společnost rekordní čistou ztrátu ve výši 400 milionů PLN, významné záporné peněžní toky z provozní činnosti, rostoucí dluhy a zápornou hodnotu vlastního kapitálu.

### 2.2 OPATŘENÍ PODPORY

(19) Oznámenou podporu na restrukturalizaci má poskytnout Ministerstvo financí, a to ve formě kapitálové účasti. Předpokládá se, že podpora bude sestávat z převodu úvěru na záchranu do vlastního kapitálu ve výši 423 milionů PLN, včetně úroků vzniklých do dne 20. června 2013 (skutečná výše úroků bude přepočtena k datu převodu), a dalšího navýšení základního kapitálu o 381,29 milionu PLN. Dopisem ze dne 20. června 2013 oznámilo Polsko Komisi podporu na restrukturalizaci společně s restrukturalizačním plánem (viz 1. bod odůvodnění). Plán restrukturalizace předpokládá období restrukturalizace, které začíná v posledním čtvrtletí roku 2012 a končí v roce 2015.

## III. **PLÁN RESTRUKTURALIZACE**

(20) Společnost LOT určila jako příčinu svých potíží tyto hlavní faktory: prodlevy při dodávce a uvádění letounů B787 do provozu; světová hospodářská krize vedoucí k snižování cestovních výdajů ze strany korporátních a institucionálních zákazníků; rostoucí síla nízkonákladových dopravců a konsolidace trhu; narušení cen na domácím trhu způsobené krátkodobou činností místního nízkonákladového konkurenčního dopravce OLT Express; snížení poptávky na trhu nákladní dopravy; růst cen leteckých pohonných hmot; kolísání směnného kurzu; silná vyjednávací pozice dodavatelů; přísnější politika společností kreditních karet týkající se vypořádání; legislativní překážky omezující možnosti privatizace; neexistence dlouhodobé strategie a stabilního vedení; neoptimalizovaný letecký park a neúčinné využívání zdrojů; silné odborové svazy a nízká efektivnost práce; neefektivní řízení příjmů; nekonkurenceschopný produkt na trasách na dlouhé vzdálenosti a neschopnost přilákat přepravu s vysokými cenami; malý podíl vedlejších příjmů s vysokou marží; neefektivní prodejní kanály; nedostatečná kapitalizace, nedostatečné investice a nedostatečná finanční stabilita; neúčinné řízení rizik.

(21) V zájmu řešení těchto problémů zahájila společnost LOT v posledním čtvrtletí roku 2012 provádění plánu restrukturalizace, který má do konce roku 2015 obnovit její dlouhodobou životaschopnost.

### 3.1 RESTRUKTURALIZAČNÍ OPATŘENÍ

(22) Plán restrukturalizace předpokládá provedení řady restrukturalizačních opatření, která lze rozdělit do těchto hlavních oblastí: i) letová síť a modernizace leteckého parku; ii) řízení příjmů; iii) produkt, distribuce a vedlejší příjmy; i) efektivnost organizace a vnitřní optimalizace; v) optimalizace vnějších obchodních vztahů; vi) další podpůrné iniciativy. Každá z těchto oblastí je podrobně popsána níže.

#### 3.1.1 **Letová síť a modernizace leteckého parku**

*Modernizace leteckého parku*

(23) Modernizace leteckého parku představuje základ plánu restrukturalizace a má podle očekávání vést k významnému snížení provozních nákladů. Stávající struktura leteckého parku společnosti LOT je příliš diverzifikovaná, zastaralá a nákladná. Nejdůležitější změnou je nahrazení v současnosti používaných letounů B767 novými letouny B787 na trasách na dlouhé vzdálenosti. Společnost LOT mimoto plánuje restrukturalizaci zbývající části leteckého parku s cílem omezit počet typů a podtypů letadel a zajistit jejich účinné využívání. V důsledku modernizace leteckého parku se nezvýší počet nabízených sedadel, a tudíž ani kapacita společnosti. Počet letadel se snížil z 59 letadel v prosinci 2012 na 47 letadel v současnosti a plánuje se další snížení na 38 letadel na konci období restrukturalizace.

*Boeing 787*

(24) Společnost LOT objednala osm letounů B787, z toho jich šest bylo dodáno do dne 30. dubna 2014. Poslední dvě letadla mají být podle plánu dodána po skončení období restrukturalizace. Během období restrukturalizace mají být podle předpokladů používány čtyři letouny B787, zatímco zbývající dvě letadla mají být dále pronajata za cenu […].

(25) Společnost LOT se domnívá, že zavedení nových letounů B787 bude hlavní hybnou silou obnovení životaschopnosti. Podle společnosti LOT nabízí letouny B787 v porovnání s letouny B767 značné nákladové výhody. K těmto výhodám patří:

— nižší spotřeba paliva na hodinu doby letu a na dostupný sedadlokilometr („ASK“), a to přibližně o 8–11 %, což společně s kratší dobou letu vede k nižší spotřebě leteckých pohonných hmot na let přibližně o 15 %;

— vyšší cestovní rychlost znamenající kratší dobu letu (v rámci sítě letů na dlouhé vzdálenosti zajišťovaných společností LOT v průměru přibližně o 5 %), což umožňuje optimalizovat pracovní dobu letových posádek ([11]);

— snížení nákladů na technickou údržbu přibližně o 30 %;

— vyšší efektivnost nákladní dopravy, která se projevuje ve výhodě v podobě zvýšení příjmů přibližně o 15 %;

— standardizace leteckého parku na rozdíl od diverzifikované flotily letounů B767 s různou konfigurací a vybavením, která se používá v současnosti.

(26) Odhaduje se, že zavedení letounů B787 zlepší v porovnání s výsledkem, jehož dosáhly letouny B767, finanční výsledky společnosti LOT přibližně o [135–165] milionů PLN ročně (počínaje od roku 2015).

*Boeing 737-400*

(27) Počet letounů B737-400 se v souladu s plánem restrukturalizace snížil z devíti na tři. Plán rovněž předpokládal, že od sezóny […] bude […] zbývajících letounů B737-400 nahrazeno novější generací letounů s úzkým trupem (B737NG nebo A319/A320). K nahrazení však v předpokládané lhůtě nedošlo, jelikož se společnost LOT následně dohodla na prodloužení nájmu zbývajících letounů B737-400 na dalších […] let až do roku […]. Sazba nájemného se bude postupně snižovat z […] USD za měsíc a letadlo na […] USD za měsíc a letadlo v posledním roce platnosti dohody.

*Embraer 170*

(28) Společnost plánuje, že ze svého leteckého parku stáhne všech deset letounů Embraer 170 (dále jen „E170“) a nahradí je letadly Bombardier Q400 (dále jen „DH4“). Plán restrukturalizace konkrétně stanoví, že […] letounů E170 bude od sezóny […] prodáno nebo dále pronajato a zbývajících […] bude od sezóny […] staženo. Prvních […] letadel nebylo dosud prodáno/dále pronajato. Ačkoli společnost stále aktivně hledá pro tato letadla kupující nebo nájemce, vypracovala alternativní scénář týkající se leteckého parku, který předpokládá jejich další využívání s cílem minimalizovat dopady odloženého stažení na finanční životaschopnost. Tento alternativní scénář se použije, pokud se společnosti LOT nepodaří letouny Embraer prodat nebo dále pronajmout a/nebo sjednat u letounů DH4 dostatečně nízké sazby nájemného.

*Embraer 175*

(29) Společnost LOT plánovala, že od zimní sezóny 2014 stáhne ze svého leteckého parku […] z celkem čtrnácti letounů Embraer 175 (dále jen „E175“). Snížení počtu letounů E175 vycházelo z předpokladu, že si společnost LOT za účelem nahrazení stažených letadel pronajme další letadla DH4. Jelikož se ukázalo, že další letouny DH4 nemusí být za účelem nájmu dostupné, zvažuje společnost LOT využívání všech čtrnácti letounů E175 až do konce období restrukturalizace.

(30) Společnost LOT provedla další opatření k restrukturalizaci leteckého parku s cílem zmírnit možné dopady alternativního scénáře týkajícího se leteckého parku na finanční životaschopnost. Za prvé, jak je uvedeno v 27. bodě odůvodnění, u tří letounů B737-400 se jí podařilo snížit sazby operativního leasingu, což má během prodloužené doby nájmu podle očekávání přinést úspory ve výši […] milionů USD (přibližně […] milionů PLN). Společnost LOT za druhé zamýšlí dosáhnout dodatečných přínosů ve výši […] milionů PLN ročně vyplývajících z vyšší efektivnosti činnosti v oblasti nákladní dopravy (jen v roce 2013 přispěla činnost v oblasti nákladní dopravy k zlepšení zisku před úroky a zdaněním (EBIT) o […] milionů PLN v porovnání s plánem).

*Letová síť*

(31) Společnost zamýšlí ukončit pět leteckých spojů, které nesplnily její kritéria týkající se ziskovosti: […].

([11]) Např. zkrácení doby letu z New Yorku do Varšavy na méně než osm hodin umožní snížit potřebný počet pilotů ze tří na dva s výhradou splnění určitých podmínek.

(32) Společnost LOT odhaduje, že ukončení letů na neziskových trasách zlepší finanční výsledky přibližně o [2,2–2,6] milionů PLN ročně.

### 3.1.2 **Řízení příjmů**

(33) Restrukturalizační opatření v oblasti řízení příjmů se zaměří na změny struktury tarifů.

(34) Podle plánu restrukturalizace hodlá společnost LOT zvýšit u letů s faktorem vytíženosti sedadel vyšším než [76–94] % podíl cestujících ve vyšších třídách, a to [9–11] % míst o jednu tarifní třídu výše a [4–6] % míst o dvě tarifní třídy výše. Mimoto se na trasách na krátké vzdálenosti změní definice tarifu u zákazníků z řad podniků ([12]). Příjmy společnosti LOT se mají podle očekávání zvýšit rovněž důsledku stanovení agresivnějších tarifů na vybraných trasách na dlouhé vzdálenosti. Očekávané přínosy plynoucí z provedení tohoto opatření se v roce 2015 odhadují na […] milionů PLN.

(35) Analýza faktoru vytíženosti sedadel v obchodní třídě ukázala, že v roce 2012 zůstalo […] sedadel neobsazených. Společnost proto zavede možnost nákupu placeného převodu do vyšší třídy před letem. Toto opatření podle očekávání zaplní 10 % sedadel, která by zůstala neobsazená, a v roce 2015 zlepší finanční výsledky přibližně o […] milionů PLN.

(36) Struktura tarifů v rámci propagačního programu nazvaného „First Minute“, který v současnosti společnost LOT nabízí, se změní s cílem vyloučit mimořádně nízké ceny, jež byly v minulosti účtovány bez ekonomického zdůvodnění. To by mělo přispět k dalšímu růstu příjmů.

(37) Obchodní třída bude na vnitrostátních letech omezená. Toto opatření má zvýšit efektivnost využití sedadel v letadle. V současnosti jsou v letadle DH4 vyhrazena tři sedadla pro cestující v obchodní třídě, ačkoli jim není nabízena žádná zvláštní služba. Uvolnění těchto sedadel zlepší podle odhadů finanční výsledky v roce 2015 přibližně o […] milionů PLN.

(38) Vnitřní audit společnosti LOT odhalil, že kvůli nedostatkům v systému vnitřní kontroly byly v minulosti bezdůvodně nabízeny výhodné tarify. Tato praxe bude zakázána. Očekávaný přínos tohoto opatření se v roce 2015 odhaduje na […] milionů PLN.

(39) Společnost očekává, že celkově se v důsledku opatření k řízení příjmů hospodářský výsledek z prodeje v roce 2015 zlepší přibližně o [62–76] milionů PLN.

### 3.1.3 **Produkt, distribuce a vedlejší příjmy**

(40) Hlavním cílem této oblasti restrukturalizace je zvýšení příjmů z doplňkových služeb s vysokou marží, které přímo nesouvisejí s prodejem letenek. Podíl vedlejších příjmů na celkových příjmech společnosti LOT je pod úrovní rovnocenných společností a mnohem nižší než u nízkonákladových dopravců. Společnost LOT zjistila růstový potenciál v této oblasti.

(41) Ke klíčovým iniciativám v této skupině patří zavedení tzv. „SkyBar“ (placeného občerstvení) na trasách na krátké vzdálenosti, omezení palubních služeb pro cestující v ekonomické třídě a zavedení řady dodatečných placených služeb, jako je bezcelní prodej, zavazadlo navíc, větší prostor pro nohy, výběr sedadla, přednostní nástup do letadla, pojištění, pronájem vozidel a rezervace hotelů.

(42) Dalším cílem v této oblasti restrukturalizace je snížení prodejních nákladů. Podíl prodejních nákladů na celkových nákladech společnosti LOT činí […] % a je podstatně vyšší než u ostatních tradičních leteckých společností, které společnost LOT analyzovala.

(43) V současnosti dosahuje společnost LOT přibližně pouze […] % celkových tržeb prostřednictvím internetové stránky LOT.com. To lze srovnat s průměrným internetovým prodejem na úrovni 40 % u ostatních tradičních leteckých společností a 80 % v případě nízkonákladových dopravců. Kanál internetového prodeje byl určen jako kanál s vysokým potenciálem budoucího růstu vzhledem k poměrně nízkým nákladům a vysoké kontrole nad procesem prodeje. Společnost bude internetový prodej dále rozvíjet, přičemž cílem je odhadovaný růst podílu internetového prodeje v porovnání s celkovým prodejem nejméně o […] % ročně.

([12]) Doposud se na cestující vztahovaly jiné tarify, jestliže se jejich zpáteční let uskutečnil dříve než tři dny po odletu, a v rámci nového tarifu se cestující pokládá za obchodního cestujícího, pokud se jeho zpáteční let uskuteční před první nedělí po příletu.

(44) Pokud jde o síť obchodních zástupců společnosti LOT, bude zaveden nový motivační program, […]. Společnost LOT rovněž reorganizuje své domácí a zahraniční sítě prodejních kanceláří nacházejících se na letištích a v centrech měst. Vzhledem k vysokým nákladům na tyto činnosti se společnost rozhodla tento distribuční kanál omezit na nezbytné minimum.

(45) Společnost LOT zamýšlí rozvíjet potenciál k vytváření příjmů v oblasti marketingu, například nabízením reklamního prostoru (v letadle nebo mimo letadlo) pro reklamní kampaně třetích stran.

(46) Společnost hodlá taktéž zvýšit prodej korporátním zákazníkům. Za tímto účelem se prostřednictvím dceřiné společnosti LOT Travel (agent IATA) zúčastní nabídkových řízení na poskytování cestovních služeb u velkých institucí a společností, a bude nabízet nejen vlastní služby, nýbrž i služby jiných leteckých společností, a prodávat internetové pojištění, hotelové služby a jízdenky na vlak. Společnost mimoto doufá, že propagací programu „LOT pro podniky“, který je určen sektoru malých a středních podniků, přiláká více zákazníků z řad podniků.

(47) Celkově se očekává, že restrukturalizační opatření uvedená v 41. až 46. bodě odůvodnění zlepší finanční výsledky společnosti LOT v roce 2015 téměř o [76–94] milionů PLN.

### 3.1.4 **Efektivnost organizace a vnitřní optimalizace**

(48) Nejdůležitější opatření v této oblasti restrukturalizace zahrnují i) snížení nákladů na pohonné hmoty, ii) snížení nákladů na zaměstnance a iii) prodej fixních aktiv.

(49) Náklady na pohonné hmoty představují […] % celkových nákladů společnosti. Společnost LOT hodlá zavést nový software s cílem optimalizovat profil letu. Profil letu bude spojen rovněž se zavedením dynamického indexu nákladů, který umožní volit mezi minimální spotřebou pohonných hmot a realizací plánované doby letu. Celý program má podle předpokladů přispět k zlepšení finančního výsledku v roce 2015 dodatečnou částkou ve výši […] milionů PLN.

(50) Plán restrukturalizace předpokládá snížení zaměstnanosti o 833 ekvivalentů plného pracovního úvazku (dále jen „FTE“), tj. o 39 % v porovnání s počtem zaměstnanců ke dni 31. října 2012. Předpokládá se, že se snížení dotkne všech kategorií zaměstnanců: pozemního personálu (snížení o […] FTE) a rovněž pilotů a členů letových posádek (snížení o […] FTE). Cílem tohoto snížení je přizpůsobení úrovně zaměstnanosti omezené letové síti a velikosti leteckého parku a rovněž zvýšení efektivnosti práce. Dopad snížení zaměstnanosti na finanční výsledky společnosti v roce 2015 činí podle odhadů […] milionů PLN.

(51) Společnost LOT změnila rovněž politiku odměňování pilotů a členů letových posádek (podle nových předpisů bude plat každého pilota a člena letové posádky důsledně vztažen ke skutečnému času, který stráví ve vzduchu), což podle očekávání zajistí úspory ve výši […] milionů PLN ročně a umožní další propouštění administrativních pracovníků s odhadovaným ročním přínosem ve výši […] milionů PLN. Společnost LOT se mimoto rozhodla centralizovat svou politiku v oblasti zadávání zakázek v rámci společnosti s cílem uspořit až […] milionů PLN ročně.

(52) Společnost zamýšlí odprodat fixní aktiva (pozemky, budovy a nemovitosti), což podle očekávání vytvoří jednorázové výnosy ve výši […] milionů PLN a povede k ročním úsporám ve výši […] milionů PLN.

(53) Další opatření, která mají být v této oblasti restrukturalizace provedena (např. snížení nákladů na marketing, služební cesty, odmrazování, vzdělávání, kancelářské potřeby, úklid atd.), mají menší finanční potenciál.

(54) Celkově se odhaduje, že veškerá opatření, která jsou v této oblasti restrukturalizace naplánována, zlepší finanční výsledky společnosti LOT v roce 2015 o více než [156–190] milionů PLN.

### 3.1.5 **Optimalizace vnějších obchodních vztahů**

(55) Společnost hodlá znovu sjednat obchodní smlouvy s klíčovými dodavateli s cílem snížit náklady a optimalizovat rozsah poskytovaných služeb.

(56) Společnost LOT za prvé zamýšlí znovu sjednat své obchodní vztahy se společností „Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze“ (*státní podnik Letiště*) (dále jen „PPL“), která spravuje letiště Frédérica Chopina ve Varšavě. Jelikož se oficiální sazby na varšavském letišti Frédérica Chopina pokládají v porovnání se srovnatelnými letišti za nadprůměrné ([13]), hodlá společnost letištní poplatky sjednat znovu s přihlédnutím k vyššímu počtu operací, které společnost LOT provádí na svém mateřském letišti.

(57) Společnost LOT hodlá za druhé znovu sjednat své obchodní vztahy se společností „Polska Agencja Żeglugi Powietrznej“ (*Polská agentura pro letecké navigační služby*) (dále jen „agentura“). […]

(58) Společnost LOT vyjádřila za třetí záměr znovu sjednat smlouvy se společností LOT AMS, která poskytuje opravárenské a technické služby. Opětovné jednání se bude týkat především stanovení způsobu optimalizace procesu poskytování servisních služeb, provádění oprav a zúčtování.

(59) Společnost LOT bude pokračovat v jednáních se společností Eurolot s cílem […].

(60) V důsledku optimalizace vnějších obchodních vztahů společnost očekává zlepšení finančních výsledků v roce 2015 o více než [54–66] milionů PLN.

### 3.1.6 **Další podpůrné iniciativy**

(61) K dalším podpůrným iniciativám, které se v plánu restrukturalizace předpokládají, patří například i) změna organizační kultury a systému řízení; ii) lepší řízení peněžních toků; iii) uplatňování nové politiky v oblasti řízení rizik, která má společnost chránit před náhlými výkyvy cen pohonných hmot, a iv) zlepšení procesu nákupu, včetně zavedení nových podpůrných nástrojů informačních technologií. Dopady těchto opatření lze obtížně vyčíslit a ve finančních výhledech nebyly vzaty v úvahu.

### 3.1.7 **Shrnutí restrukturalizačních opatření**

(62) Očekávané finanční dopady provedení všech restrukturalizačních opatření, která se v plánu restrukturalizace předpokládají, v roce 2015 (poslední rok období restrukturalizace) jsou shrnuty v následující tabulce.

*Tabulka 2*

**Odhadované finanční dopady restrukturalizačních opatření v roce 2015**

| Oblast restrukturalizace | V milionech PLN |
|---|---|
| Letová síť a modernizace leteckého parku | [132,8–167,6] ([1]) |
| Řízení příjmů | [62–76] |
| Produkt, distribuce a vedlejší příjmy | [76–94] |
| Efektivnost organizace a vnitřní optimalizace | [156–190] |
| Optimalizace vnějších obchodních vztahů | [54–66] |
| Další podpůrné iniciativy | — |

*Zdroj:* plán restrukturalizace.

([1]) Provedení opatření týkajících se letové sítě a modernizace leteckého parku má pozitivní dopad na ostatní oblasti restrukturalizace a část tohoto finančního dopadu je zahrnuta do finančního potenciálu ostatních oblastí. Dopad opatření týkajících se letové sítě a modernizace leteckého parku by se proto neměl sčítat s dopadem ostatních restrukturalizačních opatření.

([13]) Podle společnosti účtuje letiště Frédérica Chopina ve Varšavě o 2 % až 47 % vyšší poplatky (včetně přistávacích poplatků a případně odletových poplatků, ekologických poplatků, poplatků za užívání nástupišť pro cestující nebo nástupních mostů, poplatků za parkování a jiných poplatků za infrastrukturu, které souvisejí s leteckou přepravou) než srovnatelná letiště v EU.

3.1.8 **Dosavadní provádění restrukturalizace**

(63) Společnost LOT se již v minulosti pokoušela o restrukturalizaci financovanou z vlastních zdrojů (prodej dceřiných společností, pozemků, budov, nemovitostí a finančních aktiv). V období 2009–2012 prováděla společnost program restrukturalizace, který zajistil mimo jiné snížení počtu zaměstnanců a letadel, další opatření k snížení nákladů, prodej vedlejších aktiv a restrukturalizaci dluhu. Ačkoli program vedl k určitému zlepšení finančních výsledků společnosti LOT a jejích peněžních toků, ukázalo se, že to nepostačuje, zejména pokud jde o snížení nákladů, a nezajistil obnovení ziskovosti. Prodej aktiv za účelem financování těchto snah o restrukturalizaci současně významně omezil vnitřní zdroje financování ve společnosti LOT, které by bylo možno použít k financování stávajícího plánu restrukturalizace.

(64) Plán restrukturalizace, který byl Komisi předložen dne 20. června 2013, uznává, že se předchozí pokusy o restrukturalizaci uskutečnily za příznivějších podmínek na trhu. V roce 2012 měla na podnikání v letecké dopravě nepříznivý dopad druhá fáze finanční krize. Mimoto se objevovaly negativní tendence, pokud jde o ceny pohonných hmot a směnné kurzy. Úspěšné samostatné fungování malé tradiční letecké společnosti, jako je LOT, ještě ztížila rostoucí konsolidace trhu a větší síla nízkonákladových dopravců a dopravců ze třetích zemí.

(65) V roce 2013, po prvním celém roce provádění plánu restrukturalizace, se finanční výsledky společnosti LOT zlepšily. Společnost zejména poprvé od roku 2007 vykázala čistý zisk. Skutečné finanční výsledky byly mimoto mnohem lepší než odhad v plánu restrukturalizace (čistý zisk ve výši 26 milionů PLN v porovnání s plánovanou ztrátou ve výši 196 milionů PLN). Peněžní toky z provozní činnosti v porovnání s rokem 2012 významně vzrostly, především v důsledku lepších finančních výsledků.

(66) Navzdory zlepšení finančních výsledků byla situace společnosti LOT i nadále složitá. Společnost dosud vykazovala vysokou zápornou hodnotu vlastního kapitálu a ztráty z hlavní činnosti (tj. letecké dopravy). Její zadlužení se zvyšovalo, především kvůli leasingovým závazkům souvisejícím s pořízením nových letadel (jak se předpokládalo v plánu restrukturalizace).

(67) Co se týká modernizace leteckého parku, všechny letouny B787 byly dodány se zpožděním. První dvě letadla měla navíc technické problémy a mezi lednem a červnem 2013 byla odstavena. Společnosti LOT vznikly mimořádné ztráty, jelikož musela financovat náhradní letadla. Dne […] podepsala společnost LOT smlouvu se společností Boeing týkající se […].

(68) Společnost LOT pokračovala v provádění své nové strategie s cílem vypořádat se se změněnou situací na trhu. Tato strategie má dosáhnout finanční stability, a to tím, že společnost zajistí dlouhodobou věrnost zákazníků, stane se jedním z nákladově nejefektivnějších síťových dopravců v Evropě, obnoví růst a bude odprodána soukromým investorům.

(69) Společnost LOT se má zaměřit zejména na zajišťování přímých leteckých spojů z Polska do hlavních obchodních destinací v Evropě a ve světě a rovněž do nejdůležitějších center polské komunity v Severní Americe. Společnost chce také přilákat zákazníky ze střední a východní Evropy a nabízet jim z varšavského uzlového letiště lety na dlouhé vzdálenosti. Společnost se nezajímá o turistické trasy z místa na místo, které obsluhují nízkonákladoví dopravci. Společnost LOT určila růstový potenciál na trasách na dlouhé vzdálenosti z/do Polska a vyjádřila záměr rozšířit po restrukturalizaci svou činnost na tomto trhu, a to pomocí nových letounů B787, což se považuje za hlavní pilíř restrukturalizace a nové strategie.

(70) Pokud jde o plánovaný prodej společnosti soukromým investorům, Polsko pozměnilo své právní předpisy s cílem usnadnit privatizaci společnosti. Podle nového zákona budou moci investoři z Unie získat ve společnosti LOT většinový podíl.

3.2 PŘEHLED RESTRUKTURALIZAČNÍCH NÁKLADŮ A ZDROJŮ FINANCOVÁNÍ

(71) Celkové náklady restrukturalizace společnosti LOT činí [2 000–2 400] milionů PLN a sestávají z: i) pořízení pěti letounů B787 – […] milionů PLN; ii) nákladů na stažení letounů B737-400 a Embraer – […] milionů PLN; iii) částečného pokrytí provozních ztrát a nedostatku financování – […] milionů PLN; iv) nákladů na restrukturalizaci zaměstnanosti – […] milionů PLN a v) splacení úvěru na záchranu (s narostlými úroky) – 423 milionů PLN.

(72) Restrukturalizační náklady mají být podle plánu uhrazeny z těchto zdrojů: i) vlastní příspěvek ve výši [1 200–1 600] milionů PLN sestávající z finančního leasingu pěti letounů B787 a prodeje fixních aktiv; ii) státní podpora ve výši 804 milionů PLN. Vlastní příspěvek představuje [60–67] % restrukturalizačních nákladů. Restrukturalizační náklady a zdroje financování jsou shrnuty v následující tabulce.

*Tabulka 3*

**Restrukturalizační náklady a zdroje financování (v milionech PLN)**

| | |
|---|---|
| **Restrukturalizační náklady** | **[2 000–2 400]** |
| Pořízení pěti letounů B787 | (…) |
| Stažení letounů B737-400 a Embraer | (…) |
| Částečné pokrytí provozních ztrát a nedostatku financování | (…) |
| Restrukturalizace zaměstnanosti | (…) |
| Splacení úvěru na záchranu (s narostlými úroky) | 423 |
| **Zdroje financování** | **[2 000–2 400]** |
| Finanční leasing pěti letounů B787 | (…) |
| Prodej fixních aktiv | (…) |
| Celkový vlastní příspěvek | [1 200–1 600] |
| Státní podpora | 804 |

*Zdroj:* plán restrukturalizace.

*Restrukturalizační náklady*

(73) Společnost LOT podepsala se společností Boeing smlouvu týkající se pořízení celkem osmi letounů B787. Podle plánu restrukturalizace se výdaje společnosti v souvislosti s nákupem prvních pěti letadel ve výši […] milionů PLN považují za restrukturalizační náklady.

(74) V rámci opatření týkajících se modernizace leteckého parku plánuje společnost stažení šesti letounů B737-400, […] E170 a […] E175. Během období stahování, než budou letadla vrácena, prodána nebo dále pronajata, ponese společnost náklady na leasingové závazky a na údržbu. Celkové náklady na stažení letadel se odhadují na […] milionů PLN.

(75) Na počátku období restrukturalizace očekává společnost ztráty a záporné peněžní toky. K pokrytí těchto ztrát a zachování likvidity bude podle odhadů potřebovat částku ve výši […] milionů PLN.

(76) Plán restrukturalizace předpokládá snížení zaměstnanosti o 833 FTE. Společnost LOT odhaduje, že celkové náklady na snížení zaměstnanosti budou činit přibližně […] milionů PLN a budou sestávat z těchto složek: i) program dobrovolného odchodu ([…] milionů PLN); ii) hromadné propouštění zaměstnanců ([…] milionů PLN); iii) náhrada pro zaměstnance v zahraničí, na něž se vztahují místní právní předpisy ([…] milionů PLN), a iv) ostatní odchody, například předčasný odchod do důchodu ([…] milionů PLN).

*Zdroje financování*

(77) Na podzim 2012 získala společnost od komerční banky z USA […] finanční leasing za účelem pořízení pěti letounů B787, což je oznámeno jako zdroj vlastního příspěvku. Společnost LOT se z celkem 24 obchodních nabídek, které od trhu obdržela, rozhodla pro nabídku […]. Výběr se zakládal na analýze čisté současné hodnoty a vážené průměrné úrokové sazby.

(78) Období splácení leasingu činí dvanáct let ode dne dodání letadel. Společnost musí ke dni dodání letadel uhradit počáteční poplatek a poté bude hradit čtvrtletní leasingové platby splatné předem s úrokovou sazbou ve výši 3měsíční LIBOR + […] % v případě prvního letadla a s pevnými sazbami v rozmezí od […] % do […] % u dalších čtyř letadel. Struktura finančního leasingu je založena na zvláštní účelové jednotce, společnosti zřízené v USA, která vystupuje jako prostředník mezi […] a společností LOT ([14]).

(79) Leasing je zajištěn tímto kolaterálem: i) vývozní záruka od Export Import Bank of the United States (dále jen „Ex-Im Bank"), která byla poskytnuta v souladu s pravidly tzv. Large Aircraft Sector Understanding (dále jen „LASU", dohoda o vývozních úvěrech pro velká letadla) ([15]); ii) zástavní práva k letadlům; iii) převod práv z pojistných smluv a iv) zástavní právo k podílu ve zvláštní účelové jednotce.

(80) Záruka Ex-Im Bank je omezena časově a z hlediska částky, tj. týká se nákupu pěti letounů B787 ve formě finančního leasingu s dobou trvání dvanáct let. Záruka se vztahuje na část pořizovací ceny letadla ([75–90] %). Zbytek musí uhradit společnost LOT. Poskytnutí záruky ze strany Ex-Im Bank vycházelo z hloubkové prověrky společnosti LOT, v jejímž rámci byla posouzena její finanční situace a schopnost plnit leasingové závazky.

(81) Další zdroj vlastního příspěvku kromě leasingu představuje prodej fixních aktiv, který má podle očekávání zajistit výnosy ve výši […] milionů PLN.

(82) Státní podpora spočívá v převodu úvěru na záchranu do vlastního kapitálu ve výši 423 milionů PLN a dodatečné kapitálové účasti ve výši 381,29 milionu PLN, jak bylo popsáno v 19. bodě odůvodnění.

### 3.3 OBNOVENÍ DLOUHODOBÉ ŽIVOTASCHOPNOSTI

(83) Plán restrukturalizace předpokládá obnovení dlouhodobé životaschopnosti v roce 2015. Finanční výhledy na období 2013–2018 byly vypracovány na základě pesimistického, základního a optimistického scénáře. Společnost předpokládá, že od roku 2014 bude vykazovat zisk z hlavní činnosti, vytvářet kladný peněžní tok z provozní činnosti a dosahovat kladné návratnosti použitého kapitálu („ROCE"). Čistého zisku má být podle plánu dosaženo od roku 2015. Níže uvedená tabulka obsahuje vybrané odhadované finanční údaje podle základního scénáře.

*Tabulka 4*

**Vybrané odhadované finanční údaje podle základního scénáře (v milionech PLN).**

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Tržby | [2 900–3 400] | [2 900–3 400] | [2 650–3 150] | [3 300–3 800] | [4 050–4 550] | [4 300–4 800] |
| Zisk/ztráta z hlavní činnosti | [– 157 až – 130] | 71,0 | [113–137] | [200–240] | [210–250] | [175–215] |
| Čistý zisk/ztráta | 196,1 | [– 20 až – 16] | [67–80] | [155–190] | [180–220] | [140–170] |

([14]) Pro každé letadlo zřídila Wells Fargo Delaware Trust Company, což je společnost zabývající se výhradně transakcemi tohoto typu, kterou společnost LOT vybrala, zvláštní účelovou jednotku. Zvláštní účelová jednotka je i nadále vlastníkem letadla a poskytuje všem stranám transakce specializované služby.

([15]) Pokyny k financování letadel obvykle používané v odvětví letecké dopravy do roku 2007, kdy byly nahrazeny odvětvovou dohodou týkající se letadel, jež byla schválena pod záštitou OECD. Jelikož společnost LOT iniciovala pořízení letounů B787 před rokem 2007, byla použitelná pravidla LASU.

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Peněžní toky z provozní činnosti | [– 175 až – 145] | [170–206] | [300–360] | [360–440] | [370–450] | [335–415] |
| ROCE | [– 4,4 až – 3,6] % | [2,7–3,3] % | [5–6] % | [9–11] % | [10–12] % | [8–10] % |

*Zdroj:* plán restrukturalizace.

(84) Finanční výhled vychází z řady předpokladů týkajících se leteckého parku, letové sítě, vnitřní organizace, provozních a finančních parametrů, makroekonomických ukazatelů, ceny pohonných hmot a úrovně provedení restrukturalizačních opatření. Hlavní předpoklady jsou shrnuty níže:

— provedení restrukturalizačních opatření (z hlediska možného finančního dopadu): 85 % potenciálu;

— cena pohonných hmot: 1 153 USD/t v celém období, jehož se výhled týká;

— směnný kurz PLN/USD: 3,22;

— faktor vytíženosti sedadel: nižší než [67–83] % v zimní sezóně a přibližně [76–94] % v letní sezóně;

— počet přepravených cestujících (v tis.): 2012/2013 – 4 766; 2013/2014: [4 300–5 300]; 2014/2015 – [3 800–4 600]; 2015/2016 – [4 200–5 100]; 2016/2017 – [4 800–5 900]; 2017/2018 – [5 100–6 300];

— růst jednotkového příjmu na cestujícího v celé síti leteckých spojů společnosti LOT: v průměru 2,5 % ročně (s přihlédnutím k dopadu vyššího počtu letů na trasách na dlouhé vzdálenosti v období 2016–2018 a rovněž vyššímu faktoru vytíženosti sedadel v obchodní třídě a v prémiové ekonomické třídě).

### 3.4 KOMPENZAČNÍ OPATŘENÍ

(85) Jako kompenzační opatření navrhla společnost LOT zrušení devatenácti spojů a snížení četnosti letů u pěti spojů ([16]). Navrhované opatření odpovídá snížení kapacity o [13,5–16,5] % z hlediska ASK v porovnání s obdobím před restrukturalizací mezi listopadem 2011 a říjnem 2012. Podle společnosti LOT nebyl před restrukturalizací žádný z výše uvedených spojů ztrátový, jak vyžaduje bod 40 pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích ([17]) (dále jen „pokyny“).

(86) Společnost LOT mimoto plánuje zrušení pěti spojů ([18]), což představuje další snížení kapacity o [1,4–1,7] %, nepovažuje je však za kompenzační opatření, jelikož je před restrukturalizací pokládala za ztrátové.

(87) V období restrukturalizace se neplánuje zvýšení kapacity na trasách na dlouhé vzdálenosti.

(88) V důsledku změn, které byly provedeny v letové síti společnosti LOT, uvolní tato společnost rovněž řadu letištních časů.

### 3.5 ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

(89) Dne 6. listopadu 2013 zahájila Komise formální vyšetřovací řízení. V rozhodnutí o zahájení řízení vyslovila Komise pochybnosti ohledně zásady „jednou a dost“, obnovení dlouhodobé životaschopnosti, kompenzačních opatření a vlastního příspěvku.

([16]) Spoje, které mají být zrušeny: […]; spoje, jichž se týká snížení četnosti: […].
([17]) Pokyny Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2).
([18]) […].

*Zásada „jednou a dost“*

(90) Komise vyslovila pochybnosti, zda společnost LOT neobdržela v rozporu se zásadou „jednou a dost“ další podporu na záchranu nebo restrukturalizaci, a to v důsledku odkladu plateb letištních poplatků, který společnosti LOT povolila státem vlastněná letiště ([19]). Na tuto záležitost Komisi upozornila stížnost, kterou podala společnost Ryanair a v níž se uvádělo, že společnosti byla s ohledem na letištní poplatky ze strany státem vlastněných letišť poskytnuta neomezená úvěrová linka na úkor všech ostatních leteckých společností (viz oddíl 1.2).

(91) Komise vyslovila zejména pochybnosti ohledně tvrzení Polska, že zdroje státem vlastněných letišť nepředstavují státní prostředky. Komise měla pochybnosti rovněž ohledně toho, zda odklad plateb letištních poplatků, který společnosti LOT povolila státem vlastněná letiště, byl skutečně povolen za tržních podmínek, a to vzhledem k dlouhé době odkladu, často nízkým úrokům a často nedostatečnému kolaterálu ([20]). Mimoto se zdálo, že ne všechny odložené závazky byly nakonec splaceny.

*Obnovení dlouhodobé životaschopnosti*

(92) Komise byla skeptická, zda stávající plán restrukturalizace obnoví životaschopnost společnosti LOT, a požádala Polsko, aby toto tvrzení lépe odůvodnilo. Komise vzala na vědomí, že společnost LOT již usilovala o restrukturalizaci, životaschopnost se však nepodařilo obnovit, ačkoli tyto snahy byly zjevně vyvíjeny v příznivějším podnikatelském prostředí.

(93) Obavy vyvolávala rovněž situace společnosti LOT, pokud jde o likviditu. V prosinci 2012 ztratila společnost likviditu a nedostatek hotovosti se předpokládal znovu v srpnu 2013 (navzdory obdržení podpory na záchranu). Ačkoli se tato prognóza nenaplnila, rezerva byla nízká, jelikož společnost LOT vyčerpala po prodeji aktiv vnitřní zdroje financování a kvůli své složité finanční situaci neměla přístup k vnějšímu financování (kromě leasingu).

(94) Komise měla pochybnosti, zda zavedení nových letounů B787 vyřeší do značné míry dlouhodobé strukturální problémy společnosti LOT. Společnost LOT plánovala, že přibližně 30 % celkového odhadovaného finančního dopadu restrukturalizace docílí provozováním letounů B787. Komise podotkla, že provozování letounů B787 bude mít přímý dopad pouze na segment trhu pro lety na dlouhé vzdálenosti (na něž v roce 2012 připadalo pouze [< 25] % příjmů společnosti LOT z pravidelných letů) a že nemusí existovat dostatečná poptávka k zajištění účinného využití nových letadel.

(95) Předpoklad, že více než 30 % přínosů restrukturalizace bude dosaženo v důsledku opatření souvisejících s příjmy (např. vedlejší příjmy, řízení příjmů), se zdál být nadhodnocený, jelikož úspěšnost těchto opatření částečně závisí na vnějších faktorech, jako je například změna chování zákazníků. Některá z plánovaných opatření (např. zavedení placeného občerstvení), která jsou obvykle spojována s nízkonákladovými dopravci, se zdála být v možném rozporu se strategií společnosti LOT zůstat tradičním dopravcem.

(96) Předpoklad společnosti LOT, že se hospodářský výsledek z hlavní činnosti zlepší ze ztráty ve výši [130–157] milionů PLN v roce 2013 na zisk ve výši [64–78] milionů PLN v roce 2014, tj. zlepšení o [194–235] milionů PLN během dvanácti měsíců, se vzhledem k minulým finančním výsledkům (společnost nevykázala zisk z hlavní činnosti od roku 2008) a značné předběžné ztrátě zaznamenané v prvních čtyřech měsících roku 2013 zdál nereálný.

(97) Komise zpochybnila rovněž řadu předpokladů, z nichž vycházel finanční výhled uvedený v plánu restrukturalizace, zejména:

a) poměrně malé odchylky klíčových parametrů (průměrný jednotkový příjem na cestujícího – o 1 %, počet cestujících – o 1 %, směnný kurz PLN/USD – o 10 %) od základní hodnoty použité v analýze citlivosti a pevná cena pohonných hmot v šestiletém období, jehož se výhled týkal, což se vzhledem k vysoké volatilitě cen v minulosti zdálo být sporné;

([19]) V období od 22. května 2009 do 10. dubna 2013 uzavřela společnost LOT se státem vlastněnými letišti 23 dohod o odkladu plateb leteckých poplatků s celkovou částkou ve výši přibližně [285–349] milionů PLN (přibližně [70–85] milionů EUR), a to včetně 9 dohod s letištěm ve Varšavě, 3 dohod s letišti v Gdaňsku, Krakově, Poznani a Katovicích a 2 dohod s letištěm ve Vratislavi.

([20]) Tj. doba odkladu byla v délce 48–396 dnů; sankční úroky byly ve většině případů nižší než zákonná sazba podle polských právních předpisů a v případě tří dohod nebyly účtovány žádné úroky; kolaterál byl často nedostatečný, např. blankosměnky, a v případě šesti dohod o odkladu plateb nebyl poskytnut vůbec žádný kolaterál.

b) schopnost společnosti LOT docílit v období 2013–2018 plánovaných výnosů z dalšího pronájmu letounů B787 a Embraer;

c) dosažení 85 % plánovaných přínosů restrukturalizace podle základního scénáře finančního výhledu.

*Zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže (kompenzační opatření)*

(98) Komise vyslovila výhradu ohledně metodiky výpočtu ziskovosti tras, kterou společnost LOT použila. Podle bodu 40 pokynů nelze ukončení ztrátových činností pokládat za platné kompenzační opatření. Vzhledem k výše uvedené výhradě neměla Komise dostatečnou jistotu, zda byla tato podmínka splněna.

*Podpora omezená na minimum, vlastní příspěvek*

(99) Komise vyslovila pochybnosti, zda lze finanční leasing letounů B787 podpořený zárukou exportní úvěrové agentury Ex-Im Bank považovat za platný zdroj vlastního příspěvku. Vzhledem k tomu, že s takto silným kolaterálem bylo pravděpodobné, že pronajímatel získá v případě selhání ze strany společnosti LOT dlužnou částku zpět v plné výši, se nezdá, že leasing je známkou přesvědčení hospodářských subjektů o opětovné životaschopnosti společnosti LOT, jak je stanoveno v bodě 43 pokynů.

## IV. **PŘIPOMÍNKY POLSKA**

(100) Polsko podalo připomínky a předložilo důkazy s ohledem na všechny záležitosti uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení. Polsko vyvodilo závěr, že oznámené opatření splňuje všechny podmínky stanovené v pokynech. Polsko předložilo rovněž aktuální informace o provádění plánu restrukturalizace, které prokazují, že společnost LOT dosáhla při restrukturalizaci významného pokroku a že její skutečné finanční výsledky v roce 2013 byly mnohem lepší, než se plánovalo.

*Zásada „jednou a dost“*

(101) Co se týká dodržení zásady „jednou a dost“, Polsko potvrdilo, že státem vlastněná letiště povolila společnosti LOT odklad splacení závazků v souvislosti s letištními poplatky. Polsko současně trvalo na tom, že tento odklad nepředstavuje státní podporu.

(102) Podle Polska nepředstavují zdroje letišť státní prostředky a rozhodnutí letišť nelze přičíst státu. I kdyby však byly odklady plateb, jež letiště povolila, financovány ze státních prostředků, odklad plateb letištních poplatků splňuje požadavky kritéria soukromého věřitele, nepředstavuje tudíž státní podporu.

(103) Co se týká přičitatelnosti, Polsko potvrdilo, že všechna letiště, která společnosti LOT povolila odklad plateb, jsou přímo či nepřímo ovládána polským státem. Společnost PPL, která spravuje letiště ve Varšavě, je zcela ve vlastnictví státní pokladny. Regionální letiště v Gdaňsku, Krakově, Poznani, Katovicích a Vratislavi (dále jen „regionální letiště“) vlastní společnost PPL, regionální orgány a jedna společnost ve vlastnictví státu.

(104) Polsko však opětovně tvrdilo, že rozhodnutí přijatá letišti nelze přičíst státu, jelikož možnost státu kontrolovat letiště neodůvodňuje automatický předpoklad, že jejich opatření lze přičíst státu. Polsko v této souvislosti odkázalo na rozsudek ve věci Stardust Marine ([21]). Polsko zdůraznilo, že letiště nejsou součástí veřejné správy a že vykonávají obchodní činnosti nezávisle, bez jakéhokoli zasahování ze strany státu.

(105) Polsko zejména objasnilo, že společnost PPL má právní subjektivitu a funguje v souladu se zákonem o státním podniku „Letiště“ ze dne 23. října 1987 ([22]) (dále jen „zákon o PPL“). Podle zákona o PPL jsou činnosti této společnosti vykonávány nezávisle v souladu se zásadami racionální činnosti a jsou finančně samostatné. Společnost PPL nepatří do sektoru veřejných financí; není financována ze státního rozpočtu a hradí své provozní náklady z příjmů plynoucích z hospodářské činnosti. Činnosti společnosti PPL kontroluje a dohlíží na ně ministr dopravy, který je oprávněn rozhodnutí generálního ředitele společnosti PPL změnit či zrušit pouze tehdy, jsou-li v rozporu s právními předpisy. Podle názoru Polska nemá ministr pravomoc zasahovat do rozhodovacího procesu, pokud jde o obchodní vztahy společnosti PPL.

([21]) Věc Francouzská republika v. Komise (Stardust Marine), C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397.
([22]) Sbírka zákonů z roku 1987, č. 33, položka 185 v platném znění.

(106) Co se týká regionálních letišť, Polsko objasnilo, že se jedná o společnosti soukromého práva ([23]), které podléhají běžnému právu obchodních společností, tj. polskému zákonu o obchodních společnostech ([24]) (dále jen „zákon“). Jedná se o kapitálové společnosti s vlastní právní subjektivitou a odděleným majetkem, které působí mimo struktury veřejné správy. Společnosti spravující regionální letiště v Polsku řídí valná hromada akcionářů, dozorčí rada a správní rada. Zástupci orgánů veřejné moci se účastní valných hromad akcionářů a jsou rovněž členy dozorčích rad. Podle zákona řídí správní rada každodenní záležitosti společnosti a rozhoduje nezávisle o záležitostech, které nejsou vyhrazeny jiným orgánům společnosti. Podle Polska proto představovala rozhodnutí o odkladu plateb, jejichž uzavření správní radou nevyžadovalo souhlas dozorčí rady ani valné hromady akcionářů, nezávislá rozhodnutí, která letiště přijala bez zásahu státu.

(107) Co se týká kritéria soukromého věřitele, Polsko předložilo řadu argumentů, aby prokázalo, že dohody o odkladu plateb letištních poplatků byly uzavřeny za tržních podmínek.

(108) Polsko za prvé upozornilo na hospodářskou situaci, za níž se letiště rozhodla povolit společnosti LOT odklad plateb letištních poplatků: prudký hospodářský propad v roce 2009 ([25]) a rovněž jiné mimořádné události (výbuch sopky Eyjafjallajökull v dubnu 2010). Podle Polska proto mohla letiště při povolení odkladu plateb předpokládat, že problémy společnosti LOT jsou pouze dočasné.

(109) Polsko za druhé zdůraznilo, že společnost LOT je klíčovým zákazníkem letišť, který vytváří značnou část jejich příjmů, zatímco odklad plateb představoval pouze zlomek obchodního obratu mezi letišti a společností LOT ([26]). Strany měly proto zájem na další spolupráci. V hypotetickém srovnávacím scénáři by úpadek společnosti LOT měl na činnost letišť negativní dopad ([27]).

(110) Polsko za třetí objasnilo, že z hlediska letišť bylo vhodnější povolit společnosti LOT odklad části plateb, než aby dopravce vyhlásil úpadek. V době, kdy byla přijata rozhodnutí o odkladu plateb, měla totiž společnost LOT dosud majetek, který mohla použít jako kolaterál. Pro srovnání, v případě úpadku by byly pohledávky letišť splaceny v rámci poslední kategorie věřitelů, s mnohem nižším procentním podílem než v případě odkladu plateb ([28]). V Polsku navíc insolvenční řízení trvají v průměru 3–3,5 roku, což zdaleka překračuje průměrnou dobu odkladu v délce přibližně 6,5 měsíce, kterou letiště společnosti LOT povolila (viz 114. bod odůvodnění).

(111) Podle Polska odrážely za čtvrté podmínky odkladu plně tržní podmínky, co se týká: i) úrokové sazby, ii) kolaterálu a iii) doby odkladu.

(112) Co se týká konkrétně úrokové sazby ([29]), Polsko uvedlo, že úrokovou sazbu použitou v případě dohod o odkladu plateb je třeba odlišit od zákonné úrokové sazby ([30]), což je forma postihu za pozdní platbu, zatímco účelem dohod o odkladu je umožnit dlužníkovi splatit závazky v přiměřené lhůtě.

(113) Co se týká kolaterálu, Polsko zdůraznilo, že u dvou třetin dohod o odkladu plateb byla částka, jež byla předmětem odkladu, zajištěna zřízením zástavního práva k nemovitostem a registrovaných zástav na majetek

([23]) V případě regionálních letišť v Gdaňsku, Krakově a Poznani se jedná o společnosti s ručením omezeným a v případě regionálních letišť v Katovicích a Vratislavi se jedná o akciové společnosti.
([24]) Zákon o obchodních společnostech ze dne 15. září 2000; konsolidované znění: Sbírka zákonů z roku 2013, položka 1030.
([25]) Krize měla za následek významný pokles poptávky po letecké dopravě ve spojení s rostoucími náklady leteckých společností, viz analýza trhu letecké dopravy v Polsku v roce 2009, Úřad pro civilní letectví 2010, a zpráva o hodnocení výkonnosti; posouzení uspořádání letového provozu v Evropě v kalendářním roce 2010, Eurocontrol 2011.
([26]) V letech 2009–2013 vytvořila společnost LOT přibližně 40 % příjmů varšavského letiště. Celková výše odložených plateb, které regionální letiště povolila, odpovídala v průměru 17,7 % obratu mezi společností a těmito letišti.
([27]) To by bylo obzvláště patrné v případě varšavského letiště. Jelikož je společnost LOT jediným dopravcem, který má svou základnu na varšavském letišti, ukončení jejích činnosti by vedlo k značnému poklesu obratu letiště. To Polsko doložilo příslušnými údaji týkajícími se podobných scénářů v souvislosti s letištěm v Curychu, letištěm Zaventem v Bruselu a budapešťským letištěm.
([28]) Průměrná míra splacení pohledávek v insolvenčním řízení v době, kdy byl povolen odklad plateb letištních poplatků, činila podle výzkumu provedeného v Polsku přibližně 15 %–17,75 % nebo podle statistik Světové banky přibližně 34 %.
([29]) Např. úroková sazba stanovená u dohod o odkladu plateb uzavřených s varšavským letištěm činila […] % ročně.
([30]) V současnosti činí zákonná úroková sazba v Polsku 13 %.

společnosti LOT. U většiny zbývajících dohod o odkladu byla částka, jež byla předmětem odkladu ([31]), zajištěna blankosměnkami, které urychlují inkaso dluhu. Kolaterál nebyl poskytnut pouze u šesti dohod. Společnost LOT však každopádně uznala dluhy vůči danému letišti, což umožnilo snadné podání žaloby soudu v případě potřeby.

(114) Pokud jde o dobu odkladu, Polsko zdůraznilo, že průměrná doba odkladu činila přibližně 6,5 měsíce, což bylo výhodné v porovnání s dobou trvání soudních řízení v Polsku (více než dva roky) ([32]) nebo s délkou insolvenčního řízení (v průměru 3–3,5 roku) ([33]).

(115) Polsko rovněž uvedlo, že i ostatní soukromí věřitelé společnosti LOT povolili odklad splacení dluhů ve výši stovek milionů PLN s podobnou dobou odkladu a za podobných podmínek, včetně úrokové sazby, která je nižší než zákonná úroková sazba, či bez úroků a v některých případech rovněž bez kolaterálu ([34]).

(116) Polsko také potvrdilo, že všechny odložené platby byly uhrazeny v plné výši.

(117) K odůvodnění svého postoje uvedeného v 101.–116. bodě odůvodnění předložilo Polsko zprávu, kterou vyhotovila společnost KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. (dále jen dále jen „KPMG"/„zpráva společnosti KPMG"). Zpráva společnosti KPMG popisuje rozhodovací proces letišť, který vedl k dohodám o odkladu plateb. Ve zprávě společnosti KPMG je pro každou dohodu o odkladu uvedena rovněž analýza trhu. Metodika, kterou společnost KPMG použila pro účely analýzy trhu, vychází ze srovnání základního scénáře ([35]) (tj. odklad platby letištních poplatků) s alternativním scénářem ([36]) (tj. společnosti LOT nebyl odklad povolen). K ověření hospodářské racionálnosti dohod o odkladu plateb byl základní a alternativní scénář porovnán na základě běžné a čisté současné hodnoty. Porovnání těchto dvou scénářů ukázalo, že odklad plateb letištních poplatků byl každopádně hospodářsky racionální a pro letiště výhodnější než alternativní scénář spočívající v zahájení insolvenčního řízení.

*Obnovení dlouhodobé životaschopnosti*

(118) Polsko uvedlo, že se společnost LOT nyní nachází v lepší situaci, pokud jde o obnovení životaschopnosti, než během předchozích neúspěšných pokusů o restrukturalizaci. Za prvé obdržela dlouho očekávané letouny B787, což je hlavní pilíř jejího plánu restrukturalizace. Společnost LOT za druhé odstranila nedostatky dřívějších pokusů, a to zaměřením se na dosud neřešené problémy (např. konzistentnější snižování zaměstnanosti). Za třetí se zlepšilo makroekonomické prostředí. Skutečné finanční výsledky společnosti LOT po prvních pěti čtvrtletích provádění plánu restrukturalizace jsou mnohem lepší, než se plánovalo.

([31]) Představující 26,4 % částky, jež byla předmětem odkladu.

([32]) Podle údajů Světové banky (http://www.doingbusiness.org) průměrná doba vymáhání pohledávek v Polsku v letech 2009–2012 činila 830 dnů (více než dva roky a tři měsíce) a v roce 2013 se zkrátila na 685 dnů.

([33]) Podle Světové banky trvá v Polsku insolvenční řízení v průměru tři roky (http://www.doingbusiness.org). Tyto závěry dokládá výzkum zveřejněný v roce 2009, který byl proveden u vzorku 94 insolvenčních řízení a který prokazuje, že průměrná délka insolvenčního řízení činí 3,5 roku (údaje pro: D. Baran, Efektywność postępowań upadłościowych [Efektivnost insolvenčního řízení] [in:] E. Mączyńska (ed.), Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa, [Zákruty úpadku podniků. Neštěstí, nebo druhá šance?] Varšava 2009, s. 145).

([34]) To se týká zejména zajišťovacích bank ([…]) a pronajímatelů ([…]). Někteří soukromí věřitelé společnosti LOT neúčtovali úroky (většinou pronajímatelé, […]). Někteří ze soukromých věřitelů společnosti LOT (např. […]) mimoto souhlasili s odkladem plateb pohledávek bez kolaterálu kromě uznání dluhu ze strany společnosti LOT.

([35]) V případě základního scénáře se předpokládá, že odklad je povolen, že strany nadále spolupracují a že dluh je splácen v souladu s podmínkami stanovenými v dohodě o odkladu plateb. V úvahu se berou rovněž možnosti dlouhodobé spolupráce, zachování příjmové základny, dočasný charakter potíží společnosti LOT a její vyhlídky do budoucna, druhy kolaterálu, které společnost LOT poskytla, a rovněž jiné podmínky dohody o odkladu plateb (úroky atd.).

([36]) V případě alternativního scénáře se předpokládá, že odklad není povolen, že letiště zahájí insolvenční řízení, že společnost LOT ukončí svou činnost na letišti a letiště je nuceno hledat jiné dopravce, kteří ji nahradí. V úvahu se bere rovněž skutečnost, že dluhy letišť (v rámci obchodních závazků) patří do poslední kategorie pohledávek, které budou splaceny až po uspokojení přednostních pohledávek, jako jsou náklady insolvenčního řízení, závazky vůči zaměstnancům, včetně příspěvků na sociální zabezpečení a daňových povinností (jak je stanoveno v polském insolvenčním zákoně). Přihlíží se rovněž k průměrné době trvání insolvenčního řízení (přibližně 3,5 roku – společnost KPMG vzala v úvahu dobu trvání insolvenčního řízení v případě nízkonákladového dopravce Nowy Przewoznik Sp. z o.o. vykonávajícího činnost pod ochrannou známkou Centralwings, které trvalo déle než 3,5 roku – zahájeno bylo v květnu 2009 a skončilo v únoru 2013), průměrné částce, která byla získána zpět, ztrátě příjmů a možnosti nahrazení společnosti LOT jinými dopravci (se zohledněním tří možných dílčích scénářů počítajících s 3, 4 a 5 roky).

(119) Situace společnosti LOT se zlepšila i s ohledem na likviditu. Společnost nejenže v srpnu 2013 neztratila likviditu, jak se předpokládalo v plánu restrukturalizace, nýbrž získala další zdroje financování, například […] od společnosti Boeing […]. Skutečné peněžní toky z provozní činnosti byly proto v roce 2013 v porovnání s plánem lepší.

(120) Stejně tak se ukázalo, že skutečný finanční dopad zavedení letounů B787 je oproti plánu lepší. To mělo pozitivní dopad nejen na segment letů na dlouhé vzdálenosti, nýbrž na celou letovou síť. Neočekává se, že dlouhodobé strukturální problémy společnosti LOT vyřeší samotná letadla, nýbrž že to bude možné ve spojení s ostatními restrukturalizačními opatřeními. Doprava na trasách, které mají obsluhovat letouny B787 (Severní Amerika, severovýchodní a jihovýchodní Asie), má podle předpokladů růst o 6,5 % až 10,6 % ročně, letadla proto nebudou využita nedostatečně.

(121) V roce 2013 zajistila opatření související s příjmy [> 100] % plánovaného finančního potenciálu, který se předpokládá v plánu restrukturalizace. V srpnu 2013 společnost LOT úspěšně zavedla placené občerstvení a nesetkala se s negativní reakcí zákazníků. Podle průzkumu trhu nemají cestující proti placeným službám námitky. Růst vedlejších příjmů je v souladu se současnou tendencí na trhu, kdy tradiční letecké společnosti přecházejí k smíšenému obchodnímu modelu, který obsahuje některé znaky nízkonákladových dopravců, to by proto nemělo poškodit značku LOT ani odradit zákazníky.

(122) Skutečné finanční výsledky za rok 2013 byly mnohem lepší, než se předpokládalo v plánu restrukturalizace. Společnost LOT určila možné zdroje dalšího zlepšení. To ukazuje, že odhadovaný zisk z hlavní činnosti v roce 2014 je dosažitelný.

(123) Polsko předložilo analýzu citlivosti, která prokazuje, že i při větších odchylkách klíčových parametrů od základního scénáře, než se předpokládá v plánu restrukturalizace, si společnost LOT během celého období 2014–2018, jehož se týká finanční výhled, zachová likviditu. Cena pohonných hmot, která se již předpokládala na velmi konzervativní úrovni (nad desetiletým historickým maximem společnosti LOT a o 12,1 % vyšší než tržní cena v době oznámení), pravděpodobně prudce nevzroste. Co se týká plánovaných výnosů z dalšího pronájmu letadel, společnost LOT vypracovala alternativní scénář týkající se leteckého parku, který předpokládá delší dobu využívání některých letadel. Polsko poskytlo finanční výhledy, které prokazují, že by se i v případě, že by byl tento scénář skutečně realizován, společnosti LOT podařilo obnovit životaschopnost. Polsko rovněž uvedlo, že v roce 2013 společnost dosáhla [> 100] % plánovaných přínosů restrukturalizace (v porovnání s 85 %, jak se předpokládalo v plánu).

*Zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže (kompenzační opatření)*

(124) Polsko blíže objasnilo způsob, jakým společnost LOT vypočítává ziskovost tras (viz oddíl 7.3.4). Polsko zdůraznilo, že tato metodika je v souladu s odvětvovou normou.

*Podpora omezená na minimum, vlastní příspěvek*

(125) Polsko poskytlo důkazy prokazující, že Ex-Im Bank provedla ve společnosti LOT hloubkovou prověrku před tím, že souhlasila s poskytnutím záruky, a uvedlo, že v roce 2012 bylo přibližně 30 % transakcí týkajících se financování letadel na celosvětové úrovni provedeno za účasti exportní úvěrové agentury. Polsko Komisi informovalo rovněž o tom, že jeden z uchazečů nabídl společnosti LOT financování bez záruky exportní úvěrové agentury. Riziko společnosti LOT bylo mimoto vyhodnoceno kapitálovým trhem v USA, kdy byl v roce 2013 leasing úspěšně refinancován soukromými investory.

(126) Polsko mimoto uvedlo, že v souladu s rozhodovací praxí Komise představuje finanční leasing přijatelnou formu vlastního příspěvku, a zopakovalo, že se jedná o obvyklou formu financování nákupu letadel. Podle Polska představuje finanční leasing nového letadla za podobných podmínek, jaké byly poskytnuty společnosti LOT, viz 77.–80. bod odůvodnění (včetně druhu použitého kolaterálu), v odvětví letecké dopravy běžnou formu financování a nedávno jej využilo mnoho jiných evropských leteckých společností, například společnosti Ryanair, KLM, Norwegian Air, České aerolinie, Austrian Airlines a Alitalia.

## V. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

(127) Komise obdržela připomínky od sedmi zúčastněných stran: Ryanair, International Airlines Group (dále jen „IAG“), dvou stran, které si nepřály zveřejnit svou totožnost, odborového svazu „NSZZ *Solidarność 80*“ společnosti PPL (dále jen „odborový svaz“), samotné společnosti PPL a hospodářského sdružení „Polští zaměstnavatelé“.

(128) Společnost Ryanair zopakovala své tvrzení, které původně uvedla ve stížnosti, a to že společnost LOT již obdržela státní podporu ve formě odkladu plateb letištních poplatků, který povolila státem vlastněná letiště v Polsku. Společnost Ryanair mimoto vyslovila pochybnosti ohledně obnovení životaschopnosti společnosti LOT a tvrdila, že minulé pokusy o restrukturalizaci nebyly úspěšné, že přínosy plynoucí ze zavedení letounů B787 jsou příliš optimistické a že kvůli možnému tlaku ze strany odborů nemusí být společnost LOT s to snížit náklady na zaměstnance.

(129) Podle skupiny IAG je třeba restrukturalizovat rovněž síť letů společnosti LOT na dlouhé vzdálenosti. Skupina IAG se domnívá, že neexistuje dostatečná poptávka, která by podpořila kapacitu, kterou společnost LOT zavádí na trhu letů do USA. Skupina IAG uvádí příklad letecké společnosti Malév, která se snažila zachovat přímé spojení mezi Budapeští a New Yorkem, avšak neúspěšně. S odkazem na finanční leasing letounů B787 skupina IAG uvedla, že Ex-Im Bank a komerční banka, která poskytla úvěr, musely posouzení provést buď před stávajícími problémy s likviditou, nebo předjímaly státní podporu.

(130) První zúčastněná strana, která si nepřála zveřejnit svou totožnost, uvedla, že plán restrukturalizace společnosti LOT není věrohodný ani dosažitelný a neobnoví dlouhodobou životaschopnost společnosti LOT. Tato strana uvedla, že odhad návratnosti použitého kapitálu je příliš optimistický, a podotkla, že společnost LOT hodlá zvýšit kapacitu v době, kdy na polském trhu existuje nadměrná kapacita. Tato strana se rovněž domnívala, že odklad plateb letištních poplatků představuje státní podporu. Dále podotkla, že měření ziskovosti tras navrhovaných jako kompenzační opatření na základě pouze variabilních nákladů není z dlouhodobého hlediska vhodné. Podle této zúčastněné strany by v dlouhodobém horizontu měly být všechny trasy měřeny na základě toho, na co společnost LOT odkazuje jako na rozpětí 2. Tato strana rovněž uvedla, že by se finanční leasing letounů B787 neměl považovat za zdroj vlastního příspěvku, jelikož neprokazuje přesvědčení hospodářských subjektů o opětovné životaschopnosti společnosti LOT.

(131) Druhá zúčastněná strana, která si nepřála zveřejnit svou totožnost, uvedla, že v důsledku státní podpory zvýšila společnost LOT svou kapacitu na polském trhu charterové dopravy, což údajně zhoršilo konkurenceschopnost této zúčastněné strany a porušilo pravidla EU v oblasti státní podpory. Tato strana vyslovila rovněž pochybnosti ohledně obnovení životaschopnosti společnosti LOT a mimo jiné tvrdila, že přínosy letounů B787 jsou nadhodnocené a že se finanční výhledy jeví jako nereálné. Tato strana zpochybnila taktéž ziskovost tras navrhovaných jako kompenzační opatření. Tato strana se domnívala, že by se finanční leasing neměl brát v úvahu jako vlastní příspěvek, jelikož pro financující banky nepředstavuje prakticky žádné riziko.

(132) Tato zúčastněná strana nadnesla i otázku odkladu plateb letištních poplatků ([37]). Komisi upozornila rovněž na řadu jiných transakcí společnosti LOT, které údajně představovaly státní podporu. K těmto transakcím patří:

a) prodej nemovitostí, tj.: i) prodej kancelářské budovy společnosti LOT společně s pozemkem na ulici 17 Stycznia 43 (dále jen „ústředí“) v roce 2011 společnosti *Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A.*/PB1 (dále jen „PZU“, „PZU/PB1“) ve vlastnictví státu za částku ve výši […] milionů PLN (přibližně […] milionů EUR) a ii) prodej nemovitosti společnosti LOT na ulici 17 Stycznia 39 v roce 2012 státem vlastněnému fondu TF Silesia za částku ve výši […] milionů PLN (přibližně […] milionů EUR);

b) prodej dceřiných společností společnosti LOT společnostem ve vlastnictví státu, tj.: prodej společnosti LOT Services v roce 2010 za vyšší než tržní cenu, i když se společnost nacházela v platební neschopnosti, prodej společnosti LOT AMS, ačkoli tato společnost byla „ve velmi špatné finanční situaci“, prodej společnosti Petrolot v prosinci 2012, prodej společnosti Eurolot v září 2012, prodej společnosti LOT Cargo S.A. (dále jen „LOT Cargo“) a společnosti Casinos Poland v letech 2009–2010.

(133) Odborový svaz za prvé tvrdí, že podpora na restrukturalizaci poruší zásadu „jednou a dost“, jelikož společnost LOT již obdržela státní podporu ve formě řady opatření, z nichž nejdůležitější je odklad plateb letištních poplatků. Odborový svaz Komisi upozornil na řadu jiných transakcí společnosti LOT, které údajně představovaly státní podporu. K těmto transakcím patří:

a) prodej nemovitostí společností LOT společnostem ve vlastnictví státu (tj. prodej ústředí společnosti LOT, prodej nemovitosti na ulici 17 Stycznia 39, prodej investiční nemovitosti spolu s fixními aktivy nákladního terminálu (dále jen „nákladní terminál“) a prodej investiční nemovitosti spolu s fixními aktivy stravovacích zařízení (dále jen „stravovací zařízení“));

b) prodej dceřiných společností LOT za cenu vyšší než tržní hodnota jiným společnostem ve vlastnictví státu (tj. prodej společností LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. (dále jen „LOT Catering“), LOT AMS, Petrolot a Eurolot);

c) poskytnutí úvěrů společnosti LOT ze strany státem vlastněných společností, jejichž činnosti se v zásadě netýkají úvěrových činností (tj. dva úvěry, které v prosinci 2009 a únoru 2010 poskytly společnosti náležející do skupiny PZU s celkovou částkou ve výši […] PLN (přibližně […] EUR); úvěry, které poskytly TF Silesia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. (dále jen „OLPP“) a Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. (dále jen „PKN Orlen“), s celkovou částkou ve výši […] PLN (přibližně […] EUR);

([37]) Zejména to, že společnost LOT nemusela hradit oficiální polskou zákonnou úrokovou sazbu ve výši 13 %, což mělo schválit Ministerstvo dopravy a Ministerstvo financí.

d) poskytování dalších služeb: PKN Orlen a její dceřiná společnost Petrolot údajně dodávaly společnosti LOT pohonné hmoty za snížené ceny.

(134) Odborový svaz mimoto vyslovil názor, že plán restrukturalizace neobnoví dlouhodobou životaschopnost společnosti LOT a že leasing není známkou přesvědčení hospodářských subjektů o opětovné životaschopnosti.

(135) Společnost PPL, vlastník varšavského letiště Frédérica Chopina, uvedla, že její opatření nelze přičíst státu, jelikož její obchodní rozhodnutí jsou přijímána nezávisle. Dohody uzavřené se společností LOT, které se týkaly odkladu plateb letištních poplatků, byly v souladu s trhem a z ekonomického hlediska byly nejracionálnější. Společnost PPL prohlásila, že podobné dohody, i když v menším měřítku, byly uzavřeny i s jinými leteckými společnostmi a byly navrženy nízkonákladovým dopravcům. Společnost LOT je strategickým partnerem společnosti PPL a má významný dopad na dlouhodobý rozvoj letiště Frédérica Chopina ve Varšavě. Případný úpadek společnosti LOT by snížil objem přepravy do/z Varšavy a měl by negativní dopad na polské hospodářství.

(136) Hospodářské sdružení „Polští zaměstnavatelé" počítá s tím, že Komise podporu na restrukturalizaci schválí. Sdružení se domnívá, že společnost LOT je na cestě k obnovení životaschopnosti, což potvrzují lepší skutečné finanční výsledky. Podle jeho názoru by měl úpadek společnosti LOT negativní dopad na dopravní spojení, což se negativně dotkne cestujících, obchodních cestujících a odvětví cestovního ruchu.

## VI. VYJÁDŘENÍ POLSKA K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

(137) Polsko se zabývalo všemi tvrzeními, která zúčastněné strany předložily.

(138) S ohledem na možné porušení zásady „jednou a dost":

a) pokud jde o odklad plateb letištních poplatků, Polsko zopakovalo svá tvrzení týkající se nepřičitatelnosti a splnění kritéria soukromého věřitele;

b) pokud jde o ostatní transakce společnosti LOT, které údajně představují státní podporu, Polsko poskytlo podrobné vysvětlení. Polsko zejména uvedlo, že některé tyto transakce již Komise schválila, zatímco jiné nelze přičíst státu (např. aktiva zakoupená soukromými společnostmi), nebo splňují zásadu investora v tržním hospodářství. V posledně uvedeném případě poskytlo Polsko k doložení svého tvrzení důkazy (např. nezávislá ocenění).

(139) Pokud jde o transakce týkající se nemovitostí, Polsko poskytlo toto vysvětlení:

a) K prodeji a zpětnému pronájmu ústředí společnosti LOT došlo na základě dohody, která byla dne 10. května 2011 podepsána mezi společnostmi LOT a PZU/PB1. Společnost PB1 je nepřímo zcela ve vlastnictví společnosti PZU. Stát má ve společnosti PZU menšinový podíl ([38]). Prodejní cena činila […] PLN (přibližně […] EUR).

b) Prodej nemovitosti na ulici 17 Stycznia 39 se uskutečnil na základě dohody, která byla dne 31. července 2012 podepsána mezi společností LOT a fondem TF Silesia. Jediným akcionářem fondu TF Silesia je státní pokladna. Prodejní cena činila […] PLN (přibližně […] EUR).

c) K prodeji nákladního terminálu došlo na základě dohody podepsané dne 25. listopadu 2011 mezi společnostmi LOT a LS Airport Services S.A. (dále jen „LS Airport Services"). Jediným akcionářem společnosti LS Airport Services je státní pokladna. Prodejní cena činila […] PLN (přibližně […] EUR).

d) Prodej stravovacích zařízení se uskutečnil na základě dohody podepsané dne 8. prosince 2011 mezi společnostmi LOT a LOT Catering. Jediným akcionářem společnosti LOT Catering je Regionální hospodářský fond, který je zcela ve vlastnictví státní pokladny. Prodejní cena činila […] PLN (přibližně […] EUR).

(140) Polsko objasnilo, že co se týká prodeje a zpětného pronájmu ústředí společnosti LOT, společnost LOT obdržela devět nabídek na odkup, z nichž byla jako nejvýhodnější vybrána nabídka společnosti PZU/PB1. Podle Polska nepředstavují zdroje společností náležejících do skupiny PZU státní prostředky a jejich rozhodnutí nelze přičíst státu; státní podpora proto nebyla poskytnuta. Polsko mimoto vysvětlilo, že hodnota nemovitosti byla předmětem předchozího nezávislého ocenění ([39]).

([38]) Společnost Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. je ode dne 12. května 2010 kotována na varšavské burze cenných papírů. Ke dni transakce (tj. 10. května 2011) vlastnila státní pokladna 35 % jejích akcií, zatímco zbývajících 65 % představuje volně obchodovaný objem (většinou v držení penzijních fondů a hedgeových fondů).

([39]) Ocenění provedené společností Emmerson v dubnu 2011 prokázalo, že hodnota nemovitosti činila […] PLN (přibližně […] EUR). Tato hodnota je zhruba o 10 % vyšší než dohodnutá cena, jelikož společnost Emmerson předpokládala, že poplatek za nájem, jehož vlastník dosáhne, bude přibližně o 10 % vyšší, než bylo nakonec schváleno a než společnost LOT zaplatila společnosti PZU. Z tohoto důvodu byla prodejní cena snížena přibližně o 10 %.

(141) Polsko rovněž objasnilo, že v případě prodeje nemovitostí na ulici 17 Stycznia 39, nákladního terminálu a stravovacích zařízení, nebylo nabídkové řízení úspěšné, jelikož nebyly předloženy žádné nabídky. Hodnota nemovitostí však byla každopádně předmětem předchozího nezávislého ocenění ([40]).

(142) Pokud jde o úvěrové smlouvy, Polsko poskytlo toto vysvětlení:

a) Společnosti náležející do skupiny PZU poskytly společnosti LOT dva úvěry: první ve výši […] PLN (přibližně […] EUR) dne 14. prosince 2009 a druhý ve výši […] PLN (přibližně […] EUR) dne 17. února 2010. Menšinovým vlastníkem skupiny PZU je stát.

b) Úvěr ve výši […] PLN (přibližně […] EUR) poskytla společnosti LOT dne 28. června 2012 společnost PKN Orlen. Menšinovým vlastníkem společnosti PKN Orlen je stát ([41]).

c) Úvěr ve výši […] PLN (přibližně […] EUR) poskytl společnosti LOT dne 30. března 2009 fond TF Silesia. Jediným akcionářem fondu TF Silesia je státní pokladna.

d) Úvěr ve výši […] milionů PLN (přibližně […] milionů EUR) poskytla společnosti LOT dne 9. března 2012 společnost OLPP. Jediným akcionářem společnosti OLPP je společnost PERN Przyjaźń S.A. (dále jen „PERN“), která je zcela ve vlastnictví státní pokladny.

(143) Podle Polska nepředstavují zdroje společností náležejících do skupiny PZU a společnosti PKN Orlen státní prostředky a jejich rozhodnutí nelze přičíst státu, jelikož stát vlastní v těchto společnostech menšinový podíl; státní podpora proto nebyla poskytnuta.

(144) Pokud jde o úvěry, které poskytly společnosti ve vlastnictví státu (tj. TF Silesia, OLPP), podle Polska by i v případě, že by se jejich zdroje považovaly za státní prostředky a jejich rozhodnutí za rozhodnutí přičitatelná státu, byly oba úvěry poskytnuty za tržních podmínek: poskytnutý kolaterál byl dostatečný ([42]) a použité úrokové sazby byly podobné sazbám, které uplatňují soukromí věřitelé ([43]).

(145) Pokud jde o prodej dceřiných společností společnosti LOT, Polsko poskytlo toto vysvětlení:

a) Prodej společností LOT Services, LOT Catering, LOT AMS a LOT Cargo byl předmětem rozhodnutí Komise ve věci SA. 33337 ([44]), v němž Komise dospěla k závěru, že žádná z těchto transakcí nezahrnuje státní podporu.

b) 33,3 % podíl společnosti LOT ve společnosti Casinos Poland byl prodán společnosti Vicco Investment Sp. z o. o. ([45]) (dále jen „Vicco“) na základě dohody uzavřené dne 8. dubna 2013, a to za částku ve výši […] milionů PLN (přibližně […] milionů EUR). Společnost Vicco je soukromá. Její zdroje proto nepředstavují státní prostředky a její rozhodnutí nelze přičíst státu. Podle Polska odpovídala hodnota transakce tržní ceně, kterou navrhl soukromý uchazeč, jenž byl vybrán v otevřeném soutěžním řízení.

---

([40]) Co se týká nemovitosti na ulici 17 Stycznia 39, ocenění provedli: i) odhadce nemovitostí, paní Marzena Niemczyk (povolení č. 4519) ze společnosti Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., ocenění ze dne 26. července 2012; ii) Colliers International Poland Sp. z o.o., zpráva ze dne 12. června 2012, a iii) Deloitte Advisory Sp. z o.o., zpráva ze dne 18. července 2012.
Co se týká nákladního terminálu, ocenění provedl odhadce nemovitostí, paní Marzena Niemczyk (povolení č. 4519) ze společnosti Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., ocenění ze dne 31. července 2011, společnost KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. mimoto vyhotovila zvláštní zprávu o ekonomických důvodech prodeje nemovitosti ze dne 7. listopadu 2011.
Pokud jde o stravovací zařízení, ocenění provedl odhadce nemovitostí, paní Marzena Niemczyk (povolení č. 4519) ze společnosti Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., ocenění ze dne 31. července 2011, společnost KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. mimoto vyhotovila zvláštní zprávu o ekonomických důvodech prodeje nemovitosti ze dne 7. listopadu 2011.

([41]) Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. je ode dne 26. listopadu 1999 kotován na varšavské burze cenných papírů. Dne 31. prosince 2012 vlastnila státní pokladna 27,5 % jeho akcií a zbývajících 72,5 % představovalo volně obchodovaný objem (většinou v držení penzijních a investičních fondů).

([42]) Tj. v případě úvěru poskytnutého fondem TF Silesia: zřízení zástavních práv k nemovitostem a registrovaných zástav na majetek společnosti LOT, převod práv z pojistné smlouvy, směnka a dobrovolné podrobení se exekuci; v případě úvěru poskytnutého společností OLPP: registrovaná zástava a dobrovolné podrobení se exekuci.

([43]) Tj. v případě úvěru poskytnutého fondem TF Silesia: 3měsíční WIBOR + [4,5–5,5] % ročně; v případě úvěru poskytnutého společností OLPP byla použita úroková sazba ve výši [8–10] % ročně. Pro srovnání: úroková sazba u úvěru, který společnosti LOT poskytla v prvním pololetí roku 2012 společnost PKN Orlen, činila [8–10] % ročně.

([44]) Viz pozn. pod čarou 8.

([45]) Tj. zvláštní účelová jednotka vytvořená společností Century Casinos Europe GmbH (bývalý akcionář společnosti Casinos Poland Sp. z o. o.). Century Casinos Europe GmbH je soukromá společnost kotovaná na burzách cenných papírů v USA a Rakousku.

c) 49 % podíl společnosti LOT ve společnosti Petrolot byl prodán společnosti PKN Orlen na základě dohody uzavřené dne 21. prosince 2012, a to za částku ve výši […] PLN (přibližně […] EUR). Společnost PKN Orlen je soukromá. Její zdroje proto nepředstavují státní prostředky a její rozhodnutí nelze přičíst státu, jak bylo popsáno v 142. bodě odůvodnění. Podle Polska odpovídala hodnota transakce tržní hodnotě, která byla stanovena pomocí nezávislého předchozího ocenění ([46]).

d) 37,90 % podíl společnosti LOT ve společnosti Eurolot byl prodán fondu TF Silesia na základě dohody uzavřené dne 27. února 2013, a to za částku ve výši [> 118] PLN (přibližně [> 29] EUR). Podle Polska došlo k prodeji podílu ve společnosti Eurolot v soutěžním řízení v rámci jednání, která se uskutečnila na základě veřejné výzvy k jednání ([47]). Podíly odkoupil fond TF Silesia, který je zcela ve vlastnictví státní pokladny a který byl jediným uchazečem. Cena transakce vycházela z nezávislého předchozího ocenění ([48]).

(146) Pokud jde o transakce týkající se dodávek pohonných hmot společnosti LOT ze strany PKN Orlen a její dceřiné společnosti Petrolot za snížené ceny, Polsko objasnilo, že společnosti PKN Orlen a Petrolot jsou soukromé společnosti, jejich zdroje nepředstavují státní prostředky a jejich rozhodnutí nelze přičíst státu, tyto transakce proto nezahrnují státní podporu ([49]).

(147) Co se týká ostatních připomínek zúčastněných stran, Polsko uvedlo, že se společnost LOT nyní nachází v lepší situaci, aby mohla uspět, než v minulosti. Makroekonomické prostředí se zlepšilo a podle odhadů má hospodářství EU a Polska růst rychleji, než se očekávalo původně. Letecká doprava má podle předpokladů růst, zejména ve střední a východní Evropě. Společnost LOT se ponaučila z minulých neúspěšných pokusů o restrukturalizaci a zabývala se dříve neřešenými nedostatky (např. v nebývalém měřítku snížila zaměstnanost, což v roce 2013 zajistilo úspory ve výši přibližně […] milionů PLN). Snížení zaměstnanosti bylo provedeno bez významného odporu ze strany odborových svazů. Společnost LOT konečně obdržela letouny B787, jejichž nepřítomnost byla určena jako jeden z důvodů minulých potíží. Polsko poskytlo podrobné informace o ekonomice provozu letounů B787 a dopadu na restrukturalizaci. Podle výpočtů společnosti LOT je ekonomika nákladů/příjmů u letounů B787 mnohem lepší než u jejich předchůdce v leteckém parku společnosti LOT – letounů B767. Během šesti měsíců provozu v roce 2013 dosáhly letouny B787 vyššího finančního výsledku (o […] milionů PLN) než jejich předchůdce, letoun B767, ve srovnatelném období roku 2012.

(148) Pokud jde o údajnou nedostatečnou poptávku na trasách na dlouhé vzdálenosti, Polsko předložilo důkazy prokazující, že má jeden z největších a rostoucích trhů, pokud jde o lety do Severní Ameriky, větší než některá zavedená uzlová letiště v západní Evropě a větší než pražské a budapešťské letiště dohromady. Polsko tvrdí, že na rozdíl od maďarského příkladu má společnost LOT silnější základnu pro vytvoření nikového trhu letů na dlouhé vzdálenosti, a to s využitím významné etnické dopravy a dopravních toků z východních trhů, jako je Ukrajina, Bělorusko a Rusko.

(149) Co se týká finančního leasingu letounů B787 jakožto zdroje vlastního příspěvku a známky důvěry hospodářských subjektů ve společnost LOT, Polsko objasnilo, že před poskytnutím financování společnosti LOT provedli komerční věřitelé a Ex-Im Bank odbornou a komplexní hloubkovou prověrku. Posouzení bylo provedeno těsně před dodáním letadel v listopadu 2012 a věřitelé byli o finanční situaci společnosti LOT plně informováni. V té době nevěděli, že společnost LOT obdrží státní podporu, jelikož Polsko podporu na záchranu oznámilo až 14. prosince 2012.

([46]) Vypracované společností Deloitte Advisory Sp. z o.o. dne 8. května 2012. Podle ocenění se tržní hodnota 49,0 % podílu ve společnosti Petrolot Sp. z o.o. odhadovala na […] milionů PLN.

([47]) Oznámení o výzvě k jednání bylo dne 24. července 2012 zveřejněno v deníku *„Rzeczpospolita“*, posléze bylo dne 21. srpna 2012 pozměněno oznámením, které bylo zveřejněno v témže deníku.

([48]) Znalec určil, že tržní hodnota 37,9 % podílu ve společnosti Eurolot byla v rozmezí od 118,0 do 124,0 milionů PLN. Tržní hodnota 37,9 % vlastního kapitálu ve společnosti Eurolot S.A. byla odhadnuta pomocí dvou metod: i) metody diskontovaných peněžních toků – odhadovaná hodnota ve výši 124,0 milionů PLN a ii) metody upravené čisté hodnoty aktiv – odhadovaná hodnota ve výši 118,0 milionů PLN. Polsko předložilo doklady, které vyhotovila společnost Deloitte Advisory Sp. z o.o.: i) zprávu týkající se kritéria soukromého investora při nákupu podílů ve společnosti Eurolot ze dne 14. ledna 2013; ii) zprávu o ocenění společnosti Eurolot ze dne 14. ledna 2013; iii) zprávu o finanční, daňové a právní hloubkové prověrce ze dne 15. ledna 2013.

([49]) Polsko mimoto uvedlo, že cenové a platební podmínky týkající se pohonných hmot navrhují dodavatelé s přihlédnutím k tržním podmínkám, tj. nahlášenému objemu produktu, který má být pořízen. Společnost LOT, která má mateřské letiště ve Varšavě, je největším zákazníkem společností Orlen/Petrolot na tomto trhu. Více než […] % pohonných hmot společnosti LOT je pořizováno v Polsku, přičemž zbývající část je rozdělena mezi jiné mezinárodní čerpací stanice. Množstevní slevy pro velké zákazníky jsou součástí běžných tržních vztahů mezi dodavateli a odběrateli. Ceny pohonných hmot v Polsku jsou vyšší než u ostatních čerpacích stanic, které společnost LOT využívá, ačkoli objem pohonných hmot nakoupených v zahraničí je mnohem menší.

(150) Polsko předložilo podrobné vysvětlení metodiky, kterou společnost LOT používá při výpočtu ziskovosti tras. Polsko připomenulo rovněž údaje z výzkumu, které naznačují, že většina dopravců používá podobnou metodiku jako společnost LOT.

(151) Pokud jde o obnovení dlouhodobé životaschopnosti, a zejména o údajně nadhodnocenou návratnost použitého kapitálu, Polsko Komisi informovalo, že společnost LOT provedla analýzu návratnosti použitého kapitálu za posledních šest let u 73 světových leteckých společností a zjistila, že s ohledem na evropské letecké společnosti představuje její odhadovaná návratnost použitého kapitálu přibližně střední hodnotu a je mnohem nižší než u nejefektivnějších evropských leteckých dopravců v minulém účetním období. Na tomto základě Polsko tvrdí, že by se předpokládaná návratnost použitého kapitálu neměla pokládat za nereálnou.

(152) Pokud jde o údajnou nadměrnou kapacitu na trhu, Polsko uvedlo, že za poslední tři roky rostla kapacita leteckých společností v Polsku měřená počtem nabízených sedadel v průměru o 6,2 % ročně, zatímco celková poptávka ze strany cestujících rostla o 7,3 % ročně. V tomto kontextu Polsko uvedlo, že v roce 2014 bude společnost LOT nabízet o […] % méně sedadel při letech z/do Polska než před restrukturalizací, zatímco konkurenti podle odhadů svou nabídku zvýší o více než 30 %.

(153) Co se týká údajného rozšíření činnosti společnosti LOT na trhu charterové dopravy, Polsko uvedlo, že společnost LOT ve skutečnosti svůj podíl v tomto segmentu snížila z [> 3] % v roce 2012 na [< 1,5] % v roce 2013 (z [> 15] % v roce 2010). Společnost LOT neplánuje po restrukturalizaci další přítomnost na trhu charterové dopravy.

## VII. **POSOUZENÍ PODPORY**

### 7.1 EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY

(154) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy je stanoveno, že podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.

#### 7.1.1 **Podpora na restrukturalizaci**

(155) Podporu na restrukturalizaci má poskytnout Ministerstvo financí, je proto zřejmé, že zahrnuje státní prostředky a že ji lze přičíst státu.

(156) Podpora na restrukturalizaci má být poskytnuta pouze jednomu konkrétnímu podniku, tj. společnosti LOT, za podmínek, jichž by společnost nebyla vzhledem ke své obtížné finanční situaci schopna docílit na trhu. Polsko toto potvrdilo v plánu restrukturalizace, v němž se uvádí, že státní podpora je jediným možným zdrojem financování, který společnosti umožní pokračovat v činnosti a provést restrukturalizační opatření. Komise proto vyvozuje závěr, že opatření poskytuje příjemci selektivní výhodu.

(157) Podpora mimoto pravděpodobně zvýší konkurenceschopnost společnosti LOT v oblasti letecké dopravy. V oblasti letecké dopravy v EU spolu podniky z ostatních členských států vzájemně soutěží, zejména od vstupu třetí fáze liberalizace letecké dopravy („třetí balíček“) dne 1. ledna 1993 v platnost ([50]). Podpora proto narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy.

(158) Na základě těchto úvah vyvozuje Komise závěr, že oznámené opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

#### 7.1.2 **Odklad plateb letištních poplatků a jiné transakce**

*Odklad plateb letištních poplatků*

(159) Co se týká přičitatelnosti, Komise podotýká, že všechna letiště, která odklad plateb povolila, jsou přímo či nepřímo ovládána polským státem, jak je uvedeno v 103. bodě odůvodnění. Jelikož podle ustálené judikatury ([51]) *„pouhá skutečnost, že je veřejný podnik kontrolován státem, nestačí k tomu, aby opatření přijatá tímto podnikem (…) byla přičitatelná státu“*, musí Komise v rámci tohoto šetření ověřit intenzitu dohledu nad řízením letišť, který vykonává

([50]) „Třetí balíček“ zahrnoval tři legislativní opatření: i) nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1); ii) nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8) a iii) nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15).

([51]) Věc Francouzská republika v. Komise (Stardust Marine), C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397, bod 52.

stát. Komise musí rovněž ověřit, zda existují i jiné ukazatele prokazující účast státu na povolení odkladu plateb letištních poplatků společnosti LOT, nebo zda byla tato rozhodnutí letišti přijata nezávisle bez zásahu státu.

(160) Komise bere na vědomí, že zpráva společnosti KPMG, kterou Polsko předložilo, popisuje u jednotlivých dohod o odkladu plateb rozhodovací proces každého letiště, včetně zahájení postupu pro vymáhání dlužné částky, výzev k platbě a jednání ohledně podmínek odkladu plateb. Ve zprávě společnosti KPMG jsou uvedeny i strany, které se jednání účastnily (např. právní oddělení, oddělení vymáhání pohledávek a finanční oddělení letišť). Ve zprávě společnosti KPMG není zmíněn žádný zásah státu při povolování odkladu plateb letištních poplatků společnosti LOT.

(161) Co se týká společnosti PPL, která spravuje letiště Frédérica Chopina ve Varšavě, Komise bere na vědomí, že se jedná o veřejnoprávní subjekt zcela ve vlastnictví státní pokladny, která jmenuje jejího generálního ředitele. Společnost PPL podléhá značnému dohledu ze strany orgánů veřejné moci ([52]), jak je popsáno výše ve 103. a 105. bodě odůvodnění. Varšavské letiště je mimoto hlavním polským letištěm, které ročně odbaví přibližně 10 milionů cestujících a má zásadní význam pro dopravní spojení Polska se zbytkem světa. Pokud jde o regionální letiště, Komise bere na vědomí, že se jedná o společnosti soukromého práva, které jsou přímo či nepřímo ovládány státem, a jedním z hlavních veřejných akcionářů je v každém případě společnost PPL ([53]), jak je popsáno v 103. bodě odůvodnění. Činnost regionálních letišť má významný dopad na místní ekonomiku, a není proto pravděpodobné, že by se místní orgány nějakým způsobem nepodílely na důležitých provozních rozhodnutích těchto letišť, která ovládají.

(162) Vzhledem k možnému dopadu rozhodnutí o odkladu plateb letištních poplatků na společnost LOT a na činnost všech těchto letišť na místní nebo celostátní úrovni a vzhledem k tomu, že společnost LOT je klíčovým zákazníkem společnosti PPL a mezi společností PPL a státem existují silné vazby, jakož i s ohledem na skutečnost, že společnost PPL je veřejnoprávním subjektem, je vysoce nepravděpodobné, že by tato rozhodnutí mohla být přijata bez jakékoli účasti státu. Komise proto vyvozuje závěr, že ačkoli nemůže přesně prokázat, že Polsko přimělo společnost PPL k odkladu plateb letištních poplatků, které měla uhradit společnost LOT, je třeba mít za to, že se orgány veřejné moci tak či onak na těchto rozhodnutích podílely. Komise dospěla k závěru, že existuje dostatek údajů, aby bylo možno mít za to, že odklad plateb letištních poplatků lze přičíst státu. Jelikož odklad plateb znamená možnou ztrátu zdrojů veřejných podniků, jsou tato opatření provedena ze státních prostředků.

(163) K zjištění, zda tato opatření poskytla společnosti LOT hospodářskou výhodu pro účely čl. 107 odst. 1 Smlouvy, však musí Komise zjistit, zda společnost PPL a regionální letiště (při odkladu plateb letištních poplatků) jednaly způsobem, který je srovnatelný s jednáním soukromého věřitele v podobné situaci. Je-li tomu tak, nelze mít za to, že společnost LOT získala hospodářskou výhodu, kterou by nezískala za běžných tržních podmínek, a opatření proto nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy (dále jen „kritérium subjektu v tržním hospodářství“).

(164) Komise bere zejména na vědomí, že v souladu s ustálenou judikaturou ([54]) je při posuzování souladu s trhem nutno zohlednit kontext, v němž byl společnosti LOT povolen odklad plateb, tj. hospodářskou krizi a jiné mimořádné události, jak je popsáno v 108. bodě odůvodnění.

(165) Komise bere rovněž na vědomí, že společnost LOT je klíčovým zákazníkem polských letišť a vytváří značnou část jejich příjmů, jak je popsáno v 109. bodě odůvodnění. Letiště mají proto na zachování spolupráce se společností LOT obzvláštní zájem.

(166) Komise mimoto posoudila informace týkající se porovnání výhod a nevýhod jednotlivých možností vymáhání dlužných částek od společnosti LOT ze strany letišť, tj. odklad plateb letištních poplatků, soudní řízení nebo úpadek, jak uvedlo Polsko. Komise zejména s ohledem na časový rámec podotýká, že průměrná doba odkladu plateb, kterou letiště společnosti LOT povolila, činila přibližně 6,5 měsíce. To se v porovnání s průměrnou dobou

([52]) Ministr dopravy: i) může společnosti PPL uložit povinnosti, je-li to nezbytné pro účely národní obrany, v případě přírodní katastrofy atd., ii) může změnit nebo zrušit rozhodnutí generálního ředitele společnosti PPL, jsou-li v rozporu s právními předpisy; iii) schvaluje prodej fixních aktiv, která jsou součástí aktivních systémů zajišťujících leteckou dopravu.

([53]) V letech 2009–2013 společnost PPL vlastnila přibližně 30 % podíl na letišti v Gdaňsku, 77 % podíl na letišti v Krakově, přibližně 45 % podíl na letišti v Poznani, přibližně 16 % podíl na letišti v Katovicích a přibližně 20 % podíl na letišti ve Vratislavi.

([54]) Věc Francouzská republika v. Komise (Stardust Marine), C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397, bod 71 („… že pro zjištění, zda se stát choval jako investor v tržním hospodářství, je třeba vrátit se do kontextu období, v němž byla přijata opatření finanční podpory …“).

vymáhání pohledávek v Polsku (tj. více než dva roky) nebo s průměrnou dobou trvání insolvenčního řízení v Polsku (tj. v průměru tři roky) jeví jako výhodné pro letiště. Jako výhodné se to jeví i v porovnání s nejdelší dobou odkladu, která byla společnosti LOT povolena a která činila přibližně jeden rok. Komise mimoto podotýká, že v době přijetí rozhodnutí o odkladu plateb měla společnost LOT dosud majetek, který bylo možno použít jako kolaterál ([55]). Odklad plateb byl proto pro letiště výhodnější než podání návrhu na zahájení konkurzního řízení, kdy by byly pohledávky letišť splaceny v rámci poslední kategorie věřitelů, případně s mnohem nižším procentním podílem než v případě odkladu plateb, jak je popsáno v 110. a 114. bodě odůvodnění.

(167) Co se týká podmínek odkladu plateb, Komise podotýká, že se zdá, že úroková sazba, kterou letiště účtovala, odrážela tržní podmínky, jelikož byla stanovena na úrovni srovnatelné s průměrnou úrokovou sazbou ([56]), která byla účtována u úvěrů poskytnutých v odvětví v příslušném období, přičemž letiště nemusela uplatňovat zákonnou sazbu. Komise rovněž podotýká, že většina částky, která byla předmětem odkladu, byla zajištěna majetkem společnosti LOT. Ve zbývajících případech poskytla společnost LOT blankosměnky a/nebo uznala svůj dluh vůči danému letišti, což významně zlepšilo postavení letišť v případě inkasa pohledávek, jak je popsáno v 112. a 113. bodě odůvodnění.

(168) Komise bere na vědomí, že i soukromí věřitelé společnosti LOT povolili odklad splacení dluhů za podobných podmínek, včetně úrokové sazby, která je nižší než zákonná úroková sazba, nebo bez úroků a v některých případech rovněž bez kolaterálu, jak je popsáno v 115. bodě odůvodnění.

(169) Komise rovněž uznává, že společnost LOT splatila veškeré letištní poplatky, které byly předmětem odkladu, v plné výši, jak je popsáno v 116. bodě odůvodnění.

(170) Co se týká zprávy společnosti KPMG, kterou Polsko předložilo, Komise bere na vědomí, že u každé z dohod o odkladu plateb byl analyzován charakter trhu, jak je popsáno v 117. bodě odůvodnění. Metodika, kterou společnost KPMG použila a která srovnává základní scénář, podle něhož je společnosti LOT povolen odklad plateb letištních poplatků, s alternativním scénářem, podle něhož není odklad plateb letištních poplatků povolen a vůči společnosti LOT je zahájeno insolvenční řízení, vychází z objektivně ověřitelných údajů (statistiky, konkrétní příklady atd.). Scénáře byly porovnány v rámci tří dílčích scénářů, což přispívá k objektivnímu výsledku. V zájmu ověření hospodářské racionálnosti dohod o odkladu plateb byl základní a alternativní scénář porovnán na základě běžné a čisté současné hodnoty. Srovnání obou scénářů potvrzuje, že odklad plateb letištních poplatků byl v každém případě hospodářsky racionální a pro letiště výhodnější než alternativní scénář spočívající v zahájení insolvenčního řízení. Zpráva společnosti KPMG vychází z běžně používaných metod oceňování a nevyvolává pochybnosti ohledně použité metodiky a standardů. Na základě těchto úvah se Komise domnívá, že výsledky zprávy poskytují spolehlivé potvrzení o souladu dohod o odkladu plateb s trhem.

(171) Komise podotýká, že věřitele, který zvažuje odklad splacení pohledávek, nelze srovnávat s investorem, jelikož se obchodní podmínky v těchto dvou případech liší, tj. investor chce dosáhnout zisku, pečlivě zvažuje rizika, požaduje uspokojivé zajištění a v případě, že zajištění není k dispozici, může od investice upustit, zatímco věřitel se nachází v odlišné situaci. Jeho pohledávka již existuje a není zajištěná. Věřitel se proto může rozhodnout pouze mezi uplatněním pohledávky u soudu, nebo řešením dané věci smírnou cestou, a může být proto ochoten přijmout jiné, někdy méně výhodné podmínky splácení dluhu než v případě investora. Věřitel může zejména akceptovat určité ústupky ze strany dlužníka, které mají usnadnit vymáhání (např. uznání dluhu, dobrovolné podrobení se exekuci atd.), nebo případně složení jistoty. Věřitel může mít proto zájem na povolení odkladu splacení dluhu, může-li to pomoci při vymáhání pohledávky ([57]).

(172) Vzhledem k těmto aspektům vyvozuje Komise závěr, že státem vlastněná letiště jednala jako věřitel v tržním hospodářství, když společnosti LOT povolila odklad plateb letištních poplatků. Tyto transakce proto neposkytly společnosti LOT výhodu, kterou by nezískala za běžných tržních podmínek. Z toho vyplývá, že odklad plateb letištních poplatků nepředstavuje státní podporu.

([55]) Všechny odklady plateb, které společnosti LOT povolila společnost PPL, byly zajištěny. Ve většině případů sestával kolaterál ze zřízení zástavního práva k nemovitostem a/nebo registrovaných zástav na majetek společnosti LOT.
([56]) Podle údajů Polské národní banky.
([57]) Věc Technische Glaswerke Ilmenau GmbH v. Komise (Technische Glaswerke Ilmenau GmbH), T-198/01, Sb. rozh. 2004, s. II-2717, bod 99.

*Ostatní transakce*

(173) Pokud jde o transakce společnosti LOT týkající se nemovitostí, vzhledem k vysvětlení, které Polsko poskytlo, dospěla Komise k těmto závěrům.

(174) Co se týká prodeje ústředí společnosti LOT společnosti PZU/PB1, Komise vyvozuje závěr, že kupujícím je soukromá společnost, jak je popsáno v 139. a 140. bodě odůvodnění, a její zdroje proto nepředstavují státní prostředky. Tato transakce tudíž nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

(175) Pokud jde o i) prodej nemovitosti na ulici 17 Stycznia 39 fondu TF Silesia, ii) prodej nákladního terminálu společnosti LS Airport Services, iii) prodej stravovacích zařízení společnosti LOT Catering, Komise bere na vědomí, že kupujícím je společnost, kterou přímo či nepřímo ovládá stát. Fond TF Silesia a společnost LS Airport Services jsou přímo ovládány státní pokladnou. Co se týká společnosti LOT Catering, její jediný akcionář, Regionální hospodářský fond, je rovněž zcela ve vlastnictví státní pokladny, jak je popsáno v 139. bodě odůvodnění. Všechny tyto společnosti jsou společnostmi soukromého práva, na něž se vztahuje zákon o obchodních společnostech. Tento zákon vyžaduje v případě společností s ručením omezeným souhlas valné hromady akcionářů s nákupem nebo prodejem nemovitostí a s výhradou určitých podmínek se tento souhlas vyžaduje i v případě akciových společností ([58]). Jelikož státní pokladna vykonává přímo nebo nepřímo veškerá hlasovací práva na valných hromadách akcionářů společností TFS, LS Airport Services a LOT Catering, podílel se stát nevyhnutelně na rozhodování o dotyčných transakcích. Vzhledem k těmto úvahám vyvozuje Komise závěr, že rozhodnutí společností TF Silesia, LS Airport Services a LOT Catering lze přičíst státu. Jelikož tyto společnosti jsou veřejnými podniky, jejich zdroje představují státní prostředky.

(176) Ve všech těchto případech byla hodnota nemovitostí předmětem nezávislého ocenění, které bylo provedeno v souladu s obecně uznávanými tržními ukazateli a oceňovacími standardy (včetně zohlednění srovnatelných transakcí a podmínek na místním trhu). Odhadci měli odpovídající kvalifikaci a náležité zkušenosti. Komise bere na vědomí, že ocenění bylo provedeno před uskutečněním transakce. Komise bere rovněž na vědomí, že dotyčné transakce splňují požadavky týkající se ocenění nezávislým odborníkem, jak je uvedeno ve sdělení Komise o prvcích státní podpory při prodejích pozemků a staveb orgány veřejné moci ([59]). Na základě těchto úvah vyvozuje Komise závěr, že výsledky těchto ocenění představují náležitý přibližný odhad tržních cen výše popsaných nemovitostí.

(177) Komise proto dospěla k závěru, že transakce týkající se prodeje nemovitostí společnosti LOT, jak byly popsány výše, neposkytují společnosti LOT výhodu, kterou by nezískala za běžných tržních podmínek, a nepředstavují proto státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

*Úvěry*

(178) Pokud jde o úvěry, které byly společnosti LOT poskytnuty, vzhledem k vysvětlení, které Polsko poskytlo, dospěla Komise k níže uvedeným závěrům.

(179) Co se týká úvěrů, které společnosti LOT poskytla skupina PZU a společnost PKN Orlen, jak bylo popsáno v 142. a 143. bodě odůvodnění, Komise bere na vědomí, že se jedná o soukromé společnosti. Jejich rozhodnutí proto nelze přičíst státu a jejich zdroje nepředstavují státní prostředky. Tyto úvěry tudíž nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

(180) Pokud jde o úvěr, který společnosti LOT poskytl fond TF Silesia, jak již bylo vyvozeno v 175. bodě odůvodnění, rozhodnutí fondu TF Silesia lze přičíst státu a jeho zdroje představují státní prostředky.

(181) Co se týká úvěru, který společnosti LOT poskytla společnost OLPP, Komise bere na vědomí, že její jediný akcionář, tj. společnost PERN, je zcela ve vlastnictví státní pokladny, jak je popsáno v 142. bodě odůvodnění. Státní pokladna proto vykonává veškerá hlasovací práva na valných hromadách akcionářů této společnosti a jmenuje všechny členy její správní rady. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že rozhodnutí společnosti OLPP lze přičíst státu a její zdroje představují státní prostředky.

(182) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem musela Komise s ohledem na úvěry, které společnosti LOT poskytly TF Silesia a OLPP, posoudit, zda byly tyto úvěry poskytnuty za tržních podmínek. Jelikož v případě dotyčných úvěrů byl poskytnut dostatečný kolaterál a použité úrokové sazby byly podobné sazbám, které uplatňují soukromí věřitelé, jak je popsáno v 144. bodě odůvodnění, vyvozuje Komise závěr, že tyto úvěry byly poskytnuty za tržních podmínek.

([58]) LOT Catering a TF Silesia jsou společnosti s ručením omezeným a LS Airport Services je akciová společnost.
([59]) Úř. věst. C 209, 10.7.1997, s. 3.

(183) Komise proto dospěla k závěru, že úvěry poskytnuté společnosti LOT nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

*Prodej dceřiných společností*

(184) Pokud jde o prodej dceřiných společností ze strany společnosti LOT, Komise vzhledem k vysvětlení, které Polsko poskytlo, dospěla k níže uvedeným závěrům.

(185) Pokud jde o prodej společností LOT Services, LOT Catering, LOT AMS a LOT Cargo, Komise podotýká, že tyto transakce byly předmětem rozhodnutí Komise ve věci SA 33337 ([60]), v němž Komise dospěla k závěru, že tyto transakce nezahrnují státní podporu. Zmíněné rozhodnutí nebylo napadeno a nabylo právní moci.

(186) Co se týká připomínek zúčastněných stran, že společnost LOT prodala podíly v těchto dceřiných společnostech za cenu vyšší, než byla jejich tržní hodnota, a zejména že prodejní cena společností LOT AMS a LOT Services nezohledňovala skutečnost, že i) společnost LOT AMS byla v obzvláště špatné finanční situaci a ii) na předchůdce společnosti LOT Services, společnost s názvem LOT Ground Services Sp. z o.o. (dále jen „LOT Ground Services“) se vztahovalo insolvenční řízení, jak bylo popsáno v 132. bodě odůvodnění, Komise podotýká, že tyto transakce již byly předmětem šetření Komise.

(187) Co se týká společnosti LOT AMS, prodejní cena podílů vycházela ze tří předchozích nezávislých ocenění, která byla popsána a posouzena v rozhodnutí Komise ve věci SA 33337 ([61]). Obdobně transakce týkající se společnosti LOT Cargo byly popsány a posouzeny v rozhodnutí Komise ve věci SA 33337 ([62]). Pokud jde o společnosti LOT Ground Services a LOT Services, Komise ověřila, zda společnost LOT Services byla právním nástupcem společnosti LOT Ground Services, a dospěla k závěru, že pouze převzala některá aktiva zlikvidované společnosti ([63]). Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem nemá Komise důvod měnit své hodnocení uvedené v rozhodnutí o státní podpoře č. SA 33337.

(188) Pokud jde o prodej společnosti Casinos Poland společnosti Vicco, jak je popsáno v 145. bodě odůvodnění, Komise bere na vědomí, že Vicco je soukromá společnost. Rozhodnutí společnosti Vicco proto nelze přičíst státu a její zdroje nepředstavují státní prostředky.

(189) Pokud jde o prodej společnosti Petrolot společnosti PKN Orlen, jak je popsáno v 145. bodě odůvodnění, Komise již v 179. bodě odůvodnění vyvodila závěr, že PKN Orlen je soukromá společnost, a její rozhodnutí tudíž nelze přičíst státu a její zdroje nepředstavují státní prostředky.

(190) Co se týká prodeje společnosti Eurolot fondu TF Silesia, jak je popsáno v 145. bodě odůvodnění, Komise již dospěla k závěru, že jeho rozhodnutí lze přičíst státu a jeho zdroje představují státní prostředky. Komise však bere rovněž na vědomí, že transakci předcházela veřejná výzva k jednání. Hodnota podílů ve společnosti Eurolot byla stanovena na základě zpráv o ocenění, které byly vyhotoveny před uskutečněním transakce. Ocenění vycházela z obecně používaných a schválených metod (tj. metoda diskontovaných peněžních toků a metoda upravené čisté hodnoty aktiv) a spolehlivých předpokladů. Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že výsledky těchto ocenění představují náležitý přibližný odhad tržních cen podílu společnosti LOT ve společnosti Eurolot. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že tato transakce je v souladu s trhem.

(191) Komise proto vyvozuje závěr, že prodej dceřiných společností ze strany společnosti LOT nepředstavuje státní podporu.

*Poskytování služeb*

(192) Pokud jde o dodávky pohonných hmot společnosti LOT společností PKN Orlen a její dceřinou společností Petrolot za údajně snížené ceny, jak bylo popsáno v 146. bodě odůvodnění, Komise bere na vědomí, že společnost PKN Orlen a její dceřiná společnost Petrolot jsou soukromé společnosti. Jelikož zdroje společnosti PKN Orlen nepředstavují státní prostředky, vyvozuje Komise závěr, že transakce týkající se dodávky pohonných hmot společnosti LOT nepředstavují státní podporu.

([60]) Viz pozn. pod čarou 8.
([61]) Viz 29.–34. a 57.–60. bod odůvodnění rozhodnutí Komise ve věci SA 33337, viz pozn. pod čarou 8.
([62]) Viz 17.–22. a 44.–50. bod odůvodnění rozhodnutí Komise ve věci SA 33337, viz pozn. pod čarou 8.
([63]) Podle informací, které Polsko poskytlo v rámci šetření ve věci SA 33337, převzala společnost LOT Services od zlikvidované společnosti LOT Ground Services některá aktiva (manipulační zařízení) a některé zaměstnance (prostřednictvím externí náborové společnosti). To nesouviselo s převzetím činností společnosti LOT Ground Services.

7.2 ZÁKONNOST PODPORY NA RESTRUKTURALIZACI

(193) V souladu s článkem 3 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 (nyní článek 108) Smlouvy o fungování Evropské unie ([64]), nesmí být podpora uskutečněna dříve, než Komise přijme nebo se bude mít za to, že přijala, rozhodnutí schvalující tuto podporu („povinnost zdržet se jednání“).

(194) Polsko dosud podporu na restrukturalizaci společnosti LOT neposkytlo. Komise proto vyvozuje závěr, že povinnost zdržet se jednání byla splněna.

7.3 SLUČITELNOST PODPORY NA RESTRUKTURALIZACI

(195) V čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy je stanoveno, že státní podporu lze schválit, jestliže má usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(196) Komise se domnívá, že toto opatření představuje podporu na restrukturalizaci, kterou je nutno posoudit na základě pokynů, aby bylo možno zjistit, zda je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 Smlouvy.

7.3.1 **Podnik v potížích**

(197) Podle bodu 12 písm. a) a bodu 14 pokynů jsou pro podporu na restrukturalizaci způsobilé pouze podniky v obtížích. Aby se podnik považoval za podnik v obtížích, musí splňovat kritéria stanovená v bodě 10 nebo 11 pokynů.

(198) Podle bodu 10 se podnik považuje za podnik v obtížích, pokud:

a) v případě společnosti s omezeným ručením vlastníků došlo ke ztrátě více než poloviny zapsaného kapitálu a ke ztrátě více než jedné čtvrtiny tohoto kapitálu došlo za posledních 12 měsíců;

b) nehledě na to, o jaký typ společnosti se jedná, podnik splňuje podmínky vnitrostátního práva pro zahájení kolektivního úpadkového řízení.

(199) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že společnost LOT jakožto společnost s ručením omezeným splňuje kritéria stanovená v bodě 10 písm. a) pokynů, jelikož ke dni 31. prosince 2012 došlo ke ztrátě více než poloviny jejího zapsaného kapitálu (169,7 %) a ke ztrátě více než jedné čtvrtiny tohoto kapitálu došlo za posledních 12 měsíců (89,3 %) ([65]).

(200) Vzhledem k čistému zisku, který společnost vykázala v roce 2013, se zdá, že společnost LOT v současnosti nesplňuje druhé dílčí kritérium stanovené v bodě 10 písm. a). Dosažení čistého zisku v roce 2013 však bylo možné pouze v důsledku podpory na záchranu. Bez této podpory by nebyl v roce 2013 vykázán žádný zisk, jelikož společnost by se neudržela na trhu. Komise se proto domnívá, že v době zahájení restrukturalizace společnost LOT byla a dosud je podnikem v obtížích ve smyslu bodu 10 písm. a).

(201) V prosinci 2012 se společnost LOT nacházela na pokraji nelikvidity a byla nucena požádat o podporu na záchranu, aby se vyhnula úpadku (viz 17. bod odůvodnění výše). Polsko potvrdilo, že pokud by podpora na záchranu nebyla poskytnuta, společnost by brzy vyhlásila úpadek.

(202) Komise se proto domnívá, že společnost LOT byla od zahájení restrukturalizace podnikem v obtížích ve smyslu bodu 10 písm. a) a c) pokynů.

(203) Komise rovněž zkoumala, zda společnost LOT splňuje kritéria stanovená v bodě 11 pokynů.

(204) V bodě 11 pokynů je uvedeno, že i při nesplnění podmínek stanovených v bodě 10 může být podnik považován za podnik v obtížích, a jsou v něm vyjmenovány některé typické příznaky podniku v obtížích, například klesající obrat, rostoucí skladové zásoby, nadbytečná kapacita, narůstající dluh, narůstající úroky a klesající nebo nulová hodnota čistých aktiv.

([64]) Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

([65]) Podle účetní závěrky společnosti LOT za rok 2012 základní kapitál společnosti ke dni 31. prosince 2012 činil 447,7 milionu PLN, přičemž do dne 31. prosince 2012 přišla společnost o 759,8 milionu PLN a o 400 milionů PLN přišla jen v roce 2012.

(205) Účetní závěrky společnosti dokládají tyto příznaky podniku v obtížích (viz tabulka 1):

— klesající obrat: v roce 2013 klesly tržby na 3 147 milionů PLN, což je nejnižší úroveň od roku 2010, kdy dosáhly 2 958,8 milionu PLN;

— rostoucí skladové zásoby: po počátečním poklesu z 252,1 milionu PLN v roce 2010 na 198,5 milionu PLN v roce 2012 vzrostly v roce 2013 skladové zásoby na 216,6 milionu PLN;

— nadbytečná kapacita: společnost snížila počet zaměstnanců a letadel a plánuje další snížení, což je známkou toho, že se potýká s nadbytečnou kapacitou;

— narůstající dluh: krátkodobé a dlouhodobé závazky vzrostly z 1 606,9 milionu PLN v roce 2010 na 3 223 milionů PLN v roce 2013;

— narůstající úroky: úroky vzrostly z 60,2 milionu PLN v roce 2010 na 123,8 milionu PLN v roce 2013;

— klesající nebo nulová hodnota čistých aktiv: hodnota čistých aktiv se snížila z 500,1 milionu PLN v roce 2010 na – 265,5 milionu PLN v roce 2012 a – 258,1 milionu PLN v roce 2013.

Společnost mimoto v každém účetním období od roku 2008 vykázala ztráty. Ke změně této tendence došlo teprve v roce 2013, kdy společnost LOT vykázala čistý zisk poté, co obdržela podporu na záchranu. Komise se domnívá, že společnost, která po dobu několika let vykazovala ztráty v této výši, je pravděpodobně podnikem v obtížích.

(206) Podle výroku auditora k účetní závěrce za rok 2013 existuje významná nejistota, pokud jde o schopnost společnosti pokračovat v činnosti, a to kvůli záporné hodnotě vlastního kapitálu a stávajícím závazkům, které převyšují její krátkodobý majetek. V dřívějších případech ([66]) dospěla Komise k závěru, že je-li hodnota vlastního kapitálu společnosti záporná, *a priori* se předpokládá, že jsou splněna kritéria stanovená v bodě 10 písm. a) pokynů, přičemž v případě společnosti LOT tomu tak bylo od roku 2012. Rovněž Tribunál dospěl k závěru ([67]), že společnost se zápornou hodnotou vlastního kapitálu je podnikem v obtížích.

(207) Na základě výše uvedených skutečností má Komise za to, že společnost LOT je podnikem v obtížích rovněž ve smyslu bodu 11 pokynů.

(208) Společnost LOT byla založena v roce 1929 (v současné formě byla zaregistrována v roce 2001) a od té doby provozuje osobní leteckou dopravu, nelze ji proto považovat za nově vytvořený podnik pro účely bodu 12 pokynů.

(209) V bodě 13 pokynů je stanoveno, že podnik, který patří k větší obchodní skupině nebo byl větší obchodní skupinou převzat, není za normálních okolností způsobilý pro poskytnutí podpory na restrukturalizaci s výjimkou případu, kdy je možné prokázat, že jsou dané obtíže její vlastní a nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci dané skupiny, a že jsou tyto obtíže příliš vážné na to, aby je vyřešila sama skupina.

(210) Společnost LOT je mateřskou společností obchodní skupiny, její obtíže jsou však její vlastní a nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci skupiny LOT. Faktory, které (jak se usuzuje) vedly k potížím společnosti, jsou popsány ve 20. bodě odůvodnění.

(211) Dceřiné společnosti ve skupině LOT jsou příliš malé a nevytvářejí dostatečný přebytek hotovosti na záchranu mateřské společnosti. Jejich společné příjmy za rok 2013 představovaly přibližně pouze 2,5 % příjmů skupiny LOT a tyto společnosti vykázaly společnou čistou ztrátu ve výši 2 milionů PLN. Mimoto se zdá, že samotná skupina LOT je v obtížích, jelikož za rok končící dnem 31. prosince 2011 vykázala konsolidovanou čistou ztrátu ve výši 164 milionů PLN (kvůli nevýznamnosti dceřiných společností nemusí skupina LOT od té doby sestavovat konsolidovanou účetní závěrku) a kumulované ztráty k tomuto dni ve výši 270 milionů PLN. Potíže společnosti jsou proto příliš vážné na to, aby je vyřešila samotná skupina.

([66]) Rozhodnutí Komise ve věci Arbel Fauvet Rail, C 38/2007 (Úř. věst. L 238, 5.9.2008, s. 27).
([67]) Spojené věci Freistaat Sachsen v. Komise, T-102/07, a MB Immobilien a MB System v. Komise, T-120/07, Sb. rozh. 2010, s. II-585, body 95 až 106.

(212) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že společnost LOT je podnikem v obtížích a je způsobilá pro podporu na restrukturalizaci.

### 7.3.2 **Zásada „jednou a dost“**

(213) Podle bodu 73 pokynů platí, že pokud již dotčený podnik v minulosti obdržel podporu na záchranu či restrukturalizaci, včetně neoznámené podpory, a pokud od poskytnutí této podpory, od skončení období restrukturalizace nebo od přerušení provádění plánu restrukturalizace (podle toho, co nastalo později) uběhlo méně než 10 let, Komise poskytnutí další podpory na záchranu nebo restrukturalizaci neschválí.

(214) Komise v rámci tohoto šetření posoudila, zda měl odklad plateb letištních poplatků, jehož se týkala stížnost společnosti Ryanair uvedená v oddíle 1.2 a připomínky dalších zúčastněných stran, jak bylo popsáno v 130., 132., 133. a 135. bodě odůvodnění, dopad na dodržení zásady „jednou a dost“ ze strany Polska. Poté, co Komise dospěla k závěru, že odklad plateb letištních poplatků nepředstavuje státní podporu (viz 172. bod odůvodnění), je zřejmé, že tyto transakce nemají dopad na dodržení zásady „jednou a dost“ ze strany Polska.

(215) Totéž platí pro ostatní transakce, které zúčastněné strany označily za údajnou státní podporu, tj. transakce týkající se: i) prodeje nemovitostí, ii) poskytnutí úvěrů, iii) prodeje dceřiných společností a iv) poskytování jiných služeb, jak bylo popsáno v 132. a 133. bodě odůvodnění, s ohledem na něž dospěla Komise k závěru, že nepředstavují státní podporu, viz 177., 183., 191. a 192. bod odůvodnění.

(216) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že odklad plateb letištních poplatků ani transakce, které zúčastněné strany uvedly, nepředstavují státní podporu. Polsko mimoto potvrdilo, že společnost v posledních deseti letech neobdržela žádnou další podporu na záchranu nebo restrukturalizaci. Komise se proto domnívá, že zásada „jednou a dost“ je dodržena.

### 7.3.3 **Obnovení dlouhodobé životaschopnosti**

(217) Aby se opatření považovalo za slučitelné podle bodů 34–37 pokynů, musí plán restrukturalizace obnovit v přiměřené lhůtě a na základě realistických předpokladů ohledně budoucích podmínek fungování podniku jeho dlouhodobou životaschopnost. Plán by měl podniku po dokončení restrukturalizace umožnit pokrýt všechny jeho náklady a očekávaná kapitálová návratnost musí být dostatečná na to, aby restrukturalizovanému podniku umožnila konkurovat na trhu na základě jeho vlastních předností. Plán restrukturalizace musí popsat okolnosti, které způsobily obtíže podniku, a poskytnout tak základ pro posouzení vhodnosti navrhovaných opatření.

(218) Plán restrukturalizace předpokládá obnovení dlouhodobé životaschopnosti v roce 2015 (viz tabulka 4). Společnost má vytvářet čistý zisk, což znamená, že po dokončení restrukturalizace bude schopna pokrýt všechny své náklady, včetně odpisových a finančních nákladů. Očekávaná návratnost použitého kapitálu se v období po restrukturalizaci předpokládá v rozmezí od [5–6] % do [10–12] %. Jelikož výnosy polských desetiletých státních dluhopisů, které se obvykle považují za přibližný odhad výnosnosti bezrizikových investic, činí přibližně 3,4 %, poskytuje očekávaná kapitálová návratnost odpovídající rizikovou prémii a lze ji považovat za dostatečnou na to, aby společnosti LOT umožnila konkurovat na trhu na základě jejích vlastních předností. Jelikož však na druhou stranu průměrná návratnost použitého kapitálu u evropských leteckých společností v posledním účetním období činila 6,9 % (10,3 %, vezmou-li se v úvahu pouze ziskoví dopravci) a jelikož nejefektivnější evropští letečtí dopravci dosáhli návratnosti použitého kapitálu ve výši 13,4 %, není cíl, který si společnost LOT stanovila, po úspěšné restrukturalizaci nerealistický ani nepřiměřený.

(219) Plán restrukturalizace popisuje podrobně okolnosti, které způsobily obtíže společnosti LOT, a stanoví opatření, která mají tyto obtíže odstranit a která jsou podrobně popsána v kapitole III.

(220) Komise přezkoumala klíčové předpoklady, z nichž vycházejí finanční výhledy obsažené v plánu restrukturalizace, a posoudila restrukturalizační opatření a záležitosti, které zúčastněné strany uvedly s ohledem na obnovení dlouhodobé životaschopnosti. V důsledku toho se Komise domnívá, že se společnost LOT nyní nachází v lepší situaci, aby mohla uspět, než v období 2009–2012.

(221) Za prvé, v roce 2013 začala společnost LOT provozovat dlouho očekávané letouny B787, což je klíčový prvek nové strategie a důležitý faktor přínosů plynoucích z restrukturalizace. Opožděné dodání letounů B787 považovalo Polsko za jeden z hlavních důvodů minulých finančních potíží společnosti a její neschopnosti

dosáhnout opětovné životaschopnosti. Nová strategie společnosti LOT je založena na používání letounů B787 na nikovém trhu letů na dlouhé vzdálenosti a na efektivní síti letů z Polska a střední Evropy z varšavského letiště Frédérica Chopina, které bylo nedávno modernizováno a rozšiřuje se ([68]).

(222) První skutečné výsledky provozu letounů B787 potvrzují předpoklad, že z jejich zavedení budou vyplývat významné přínosy restrukturalizace. V období od června do listopadu 2013 byl zisk vytvořený letouny B787 o […] milionů PLN vyšší než zisk, kterého ve srovnatelném období v roce 2012 dosáhly dřívější letouny B767. Tento zisk je vyšší, než se předpokládalo v plánu restrukturalizace. Budou-li se letouny používat po celých dvanáct měsíců (na rozdíl od roku 2013, kdy byly polovinu roku odstaveny), jeví se plánovaný roční finanční dopad ve výši [135–165] milionů PLN jako dosažitelný. Nová letadla přinesou rovněž značné úspory: náklady na pohonné hmoty byly nižší o [> 15] % a celkové přímé náklady byly nižší o [> 25] %.

(223) Polsko předložilo rovněž kvantitativní důkazy potvrzující, že zavedení letounů B787 má pozitivní dopad nejen na segment letů na dlouhé vzdálenosti, nýbrž rovněž na celou letovou síť, včetně segmentů letů na krátké a střední vzdálenosti, jež zajišťují přípoje pro lety na dlouhé vzdálenosti. Zisk společnosti LOT z těchto letů zajišťovaných letouny B787 měřený pomocí rozpětí 2 ([69]) (tj. včetně příspěvku pro celou letovou síť) v období od června do listopadu 2013 dosáhl [> 100] milionů PLN a byl o [> 100] % vyšší než ve srovnatelném období v roce 2012, kdy společnost používala staré letouny B767.

(224) Pokud jde o možné nedostatečné využití letounů B787, jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, Polsko objasnilo, že do roku 2013 provozovala společnost LOT pět letounů B767 na trasách z Polska do USA a Kanady. V současnosti má společnost šest letounů B787, které lze nasadit na stejných trasách a na dodatečné trase do Pekingu. Po období restrukturalizace zamýšlí společnost LOT otevřít nové trasy na dlouhé vzdálenosti do Asie. Podle IATA se očekává, že transatlantické lety z Polska porostou v období 2013–2017 o 6,5 % ročně a osobní doprava ze střední a východní Evropy do Asie o 9,1 %–10,6 % ročně. Polsko poskytlo údaje, které prokazují, že má jeden z největších a rostoucích místních trhů pro lety do Severní Ameriky, a to větší než některá zavedená západoevropská uzlová letiště (Mnichov, Vídeň, Kodaň a na některých trasách Curych) a větší, než je stávající velikost trhu pražského a budapešťského letiště dohromady. To poskytuje větší jistotu, že letouny B787 mohou být využívány účelně a efektivně.

(225) Společnost LOT za druhé odstranila nedostatky dřívějších pokusů o restrukturalizaci a zaměřila se na dříve neřešené problémy, například nekonzistentní restrukturalizaci zaměstnanosti. Do listopadu 2013 snížila společnost LOT počet pracovníků pozemního personálu o nebývalých 35 % a plánuje další snížení. Společnost rovněž posílila sledování provádění plánu restrukturalizace.

(226) Opatření související s příjmy v roce 2013 dosáhla [> 100] % plánovaného finančního potenciálu. V srpnu 2013 zavedla společnost placené občerstvení, což se nesetkalo s negativní odezvou zákazníků. Podle průzkumu trhu, který provedla společnost LOT, nebudou mít cestující v ekonomické třídě vůči dalším placeným službám pravděpodobně námitky s výjimkou poplatku za zavazadla (který společnost LOT nehodlá zavést). Cestující na polském trhu, na němž mají nízkonákladoví dopravci více než 50 % podíl, jsou na placené služby zvyklí.

(227) Zdá se, že existuje potenciál pro růst vedlejších příjmů. Na vedlejší příjmy společnosti LOT připadá […] % celkových příjmů a tento podíl je nižší než průměr u tradičních dopravců (3,1 % a dále roste) a mnohem nižší než u společnosti Aer Lingus (13–14 %), kterou společnost LOT považuje za strategické měřítko (kvůli podobné velikosti a obchodnímu modelu). Společnost LOT zřídila zvláštní oddělení odpovědné za zvýšení vedlejších příjmů. Jelikož tradiční letecké společnosti přecházejí ke smíšenému obchodnímu modelu, který kombinuje větší vedlejší příjmy s tradičními prvky síťových dopravců, jeví se domněnka, že posun společnosti LOT stejným směrem nenaruší její strategii (zůstat tradičním dopravcem) a neodradí zákazníky, jako odůvodněná.

([68]) Po modernizaci druhého terminálu pro cestující se kapacita letiště zvýší na více než 20 milionů cestujících, což je dvojnásobek současné velikosti.

([69]) Pokud jde o definici rozpětí 2, viz 248. bod odůvodnění.

(228) Co se týká dalšího provádění plánu restrukturalizace, do dne 31. prosince 2013 dosáhla společnost LOT 69 % plánovaného zlepšení v roce 2014. K dosažení cíle stanoveného pro rok končící dnem 31. prosince 2014 (zisk z hlavní činnosti ve výši 71 milionů PLN) musí společnost LOT své finanční výsledky zlepšit o 75 milionů PLN, což je reálný cíl.

(229) Společnost LOT určila zdroje potřebného zlepšení, jako jsou přínosy z již provedených restrukturalizačních opatření, která mají opakující se finanční dopad ([> 100] milionů PLN v roce 2013); neexistence jednorázových nákladů na odstavení letounů B787 v prvním pololetí roku 2013 ([> 25] milionů PLN); dodatečný zisk plynoucí z letounů B787, pokud se budou používat po celý rok namísto poloviny roku, jak tomu bylo v roce 2013 ([> 50] milionů PLN); úspory nákladů na pohonné hmoty ([> 75] milionů PLN). I kdyby bylo ve skutečnosti dosaženo jen zlomku těchto možných zlepšení, měla by společnost LOT splnit finanční cíl stanovený pro rok 2014.

(230) Za třetí se zlepšilo makroekonomické prostředí, které narušilo předchozí pokusy o restrukturalizaci. Po recesi v roce 2009 a 2012 se zdá, že se hospodářství EU zotavuje, jelikož se v roce 2014 předpokládá růst o 1,6 % a v roce 2015 o 2,0 %. Polské hospodářství má podle očekávání v roce 2014 růst o 3,2 %, tj. rychleji, než se předpokládalo v době vypracovávání plánu restrukturalizace (2,2 %), a v roce 2015 pak o 3,4 % ([70]). Na základě minulých údajů, které společnost LOT poskytla, byla poptávka po službách osobní letecké dopravy silně spojena s hospodářským růstem. IATA odhaduje, že celosvětová osobní doprava v období 2013–2017 poroste o 5,4 % ročně. Podle Asociace evropských leteckých společností bude v letním letovém řádu 2014 největší růst ze všech evropských oblastí zaznamenán ve střední a východní Evropě (navýšení počtu letů o 7 %). Na Polsko připadá přibližně 25 % veškeré letecké dopravy ve střední a východní Evropě.

(231) V důsledku toho vykázala společnost LOT ve finančním období končícím dne 31. prosince 2013, prvním celém roce období restrukturalizace, čistý zisk ve výši 26 milionů PLN (v porovnání s plánovanou ztrátou ve výši 196 milionů PLN). Podle analýzy společnosti bylo tohoto prvního zisku od roku 2007 velkou měrou dosaženo v důsledku provedení restrukturalizačních opatření, a nikoli vnějších faktorů.

(232) Rovněž likvidita společnosti LOT se významně zlepšila. Skutečné peněžní toky z provozní činnosti byly v roce 2013 o 285 milionů PLN vyšší oproti plánu. Zatímco plán restrukturalizace předpokládal, že společnost LOT bude v srpnu 2013 potřebovat podporu na restrukturalizaci, tato podpora nebyla dosud zapotřebí a společnost dokonce získala další zdroje financování, například […] od společnosti Boeing ve výši […] milionů USD a čisté výnosy z prodeje a zpětného pronájmu šesti letounů B787 ve výši […] milionů USD ([71]). Ačkoli společnost dosud potřebuje podporu, aby přežila, likvidní rezerva se zvýšila, což dále podporuje tvrzení ohledně obnovení životaschopnosti.

(233) V rozhodnutí o zahájení řízení zpochybnila Komise některé předpoklady, z nichž vycházely finanční výhledy, například poměrně malou odchylku klíčových parametrů, na nichž jsou založeny finanční výhledy, od základní hodnoty (např.: průměrný jednotkový příjem na cestujícího (výnos) – o 1 %, počet cestujících – o 1 %, směnný kurz PLN/USD – o 10 %), pevnou cenu pohonných hmot během šestiletého období, jehož se výhled týká, 85 % úroveň provedení restrukturalizačních opatření, výši výnosů, jichž má být podle předpokladů dosaženo z dalšího pronájmu letadel.

(234) Polsko poskytlo aktualizovanou analýzu citlivosti, která předpokládala větší odchylky klíčových parametrů od základní hodnoty: výnos – o 4 %, počet cestujících – o 3,5 %, znehodnocení PLN vůči USD – o 55 %. Podle této analýzy se ve všech scénářích očekává, že společnost LOT bude v celém období 2014–2018, jehož se výhled týká, i nadále životaschopná. Polsko bez ohledu na to zdůraznilo, že základní úrovně jsou konzervativní. Plánovaný výnos je odůvodněn minulými hodnotami a je potvrzen skutečnými výsledky (v roce 2013 rostly výnosy rychleji, než se plánovalo). Počet cestujících, který se již v důsledku restrukturalizačních a kompenzačních opatření předpokládá na značně nižších úrovních, je nižší, než by bylo odůvodněné na základě srovnání s rovnocennými leteckými společnostmi a odhadů růstu polského trhu. Podle odhadů finančních institucí, které společnost LOT uvedla, má směnný kurz PLN/USD zůstat pod úrovní, která se předpokládá v plánu restrukturalizace, do konce období, jehož se výhledy týkají, tj. do roku 2016.

([70]) *Evropská hospodářská prognóza z jara 2014*, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf

([71]) Dne […] podepsala společnost LOT se společností Boeing dohodu ukončující jednání, která se týkala […] letounů B787 […]. Dohoda stanoví […] s odhadovaným dopadem na hotovost ve výši […] milionů USD. Podmínky smlouvy o prodeji a zpětném pronájmu šesti letounů B787 jsou lepší než operativní leasing, který se v plánu restrukturalizace předpokládal původně. Současná hodnota dodatečných peněžních toků činí […] milionů USD.

(235) Základní cena pohonných hmot, která se předpokládá v plánu restrukturalizace, je vyšší než desetileté historické maximum společnosti LOT a o 12,1 % vyšší než tržní cena v době oznámení, tj. relativně vyšší než ceny, které Komise analyzovala v předchozích případech týkajících se restrukturalizace leteckých společností ([72]) (např. maximální cena pohonných hmot, která byla analyzována v případě Českých aerolinií, byla o 5 % a v případě společnosti Air Malta o 4,5 % vyšší než aktuální tržní ceny). Společnost LOT může v současnosti pojistit cenu pohonných hmot ve výši, která je o […] % nižší, než je základní úroveň, a to až do roku 2015, což znamená, že může zajistit, že do konce období restrukturalizace nepřesáhne cena pojištěnou úroveň. Podle analýzy citlivosti by byla likvidita společnosti LOT zachována v celém období, jehož se týká finanční výhled, i v případě, že by tato velmi konzervativní základní cena vzrostla o 15 %.

(236) Co se týká výnosů, jichž má být podle plánu dosaženo z dalšího pronájmu letadel, společnost LOT jeden letoun B787 dále pronajala cestovním kancelářím a v současnosti připravuje konečnou dohodu s nájemcem druhého letadla. Společnost LOT považuje uzavření obchodu za vysoce pravděpodobné. Podle připomínek jedné zúčastněné strany je letoun B787 velmi žádaný. Předpoklad týkající se dalšího pronájmu dvou letounů B787 se proto jeví jako dosažitelný.

(237) Společnost LOT dosud hledá kupující nebo nájemce pro […] letounů E170. Vypracovala však alternativní scénář týkající se leteckého parku, který předpokládá další využívání letadel s cílem zajistit obnovení životaschopnosti i v případě, že tyto snahy nebudou úspěšné. Komise přezkoumala, jak alternativní scénář ovlivní (bude-li proveden) finanční výhledy. Komise zjistila, že by celkové peněžní výdaje v období 2014–2018 byly o [64–78] milionů PLN vyšší než podle základního scénáře. Tento záporný rozdíl je v rámci rezervy, která se předpokládá v plánu restrukturalizace. I v případě pesimistického scénáře má společnost LOT v období 2014–2018 podle očekávání dosáhnout kumulovaných peněžních toků ve výši [> 150] milionů PLN.

(238) Společnost LOT mimoto provedla další restrukturalizační opatření (která nejsou v plánu restrukturalizace zahrnuta) s cílem vyrovnat možné negativní dopady alternativního scénáře týkajícího se leteckého parku. Odhadovaný finanční dopad těchto dodatečných opatření činí [> 50] milionů PLN ročně a zdaleka přesahuje možný nedostatek financování v období 2014–2018 ve výši [64–78] milionů PLN. Podle finančních výhledů na základě alternativního scénáře týkajícího se leteckého parku ve spojení s dalšími restrukturalizačními opatřeními má být hotovostní pozice společnosti LOT dokonce mírně lepší, než se předpokládalo v plánu restrukturalizace.

(239) Co se týká úrovně provedení plánu restrukturalizace, na základě výše uvedené analýzy se Komise domnívá, že předpokládaná 85 % úroveň provedení restrukturalizačních opatření je reálná. Komise bere rovněž na vědomí, že v roce 2013 dosáhla společnost LOT 137 % plánovaných přínosů restrukturalizace.

(240) Komise se proto domnívá, že aktualizovaná analýza citlivosti prokazuje, že navrhovaná restrukturalizační opatření mohou obnovit dlouhodobou životaschopnost společnosti.

(241) Komise bere na vědomí, že doba trvání plánu restrukturalizace je omezena na tři a čtvrt roku a poběží od posledního čtvrtletí roku 2012 do konce roku 2015, což se v daném případě jeví jako vhodné vzhledem k restrukturalizačním opatřením stanoveným v plánu, harmonogramu, podle něhož by měla být provedena, a prvním výsledkům těchto opatření. Doba trvání je kratší než v dříve schválených případech restrukturalizace leteckých společností ([73]), u nichž období restrukturalizace činilo pět let.

(242) Komise rovněž podotýká, že oznámený plán restrukturalizace pochází ze dne 14. června 2013, přičemž restrukturalizace byla zahájena koncem roku 2012. Restrukturalizace podniku v obtížích obvykle vyžaduje mnoho opatření, přičemž některá z nich lze přijmout okamžitě a některá mohou ke stanovení a provedení vyžadovat více času. Bylo by proto kontraproduktivní vyžadovat, aby prvně uvedená opatření nebylo možno provést, pokud nejsou posledně uvedená opatření stanovena se všemi podrobnostmi, mají-li se pokládat za součást téže restrukturalizace. Takovýto zákaz týkající se provedení opatření, která mohou být přijata neprodleně, by zvýšil potíže společnosti i potřebu další státní podpory.

(243) Komise proto vyvozuje závěr, že navrhovaná restrukturalizační opatření mohou obnovit dlouhodobou životaschopnost společnosti v přiměřené lhůtě a na základě realistických předpokladů.

([72]) Rozhodnutí Komise C(2012) 6352 final ze dne 19. září 2012 ve věci SA.30908 (Úř. věst. L 92, 3.4.2013, s. 16); rozhodnutí Komise C (2012) 4198 final ze dne 27. června 2012 ve věci SA.33015 (Úř. věst. L 301, 30.10.2012, s. 29).

([73]) Viz pozn. pod čarou 72.

7.3.4 **Zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže (kompenzační opatření)**

(244) Podle bodů 38–42 pokynů je nutno přijmout kompenzační opatření s cílem co nejvíce omezit nepříznivý dopad na podmínky obchodování. Podpora nesmí příliš narušit hospodářskou soutěž. To obvykle znamená omezení přítomnosti společnosti na trzích na konci období restrukturalizace. Kompenzační opatření by měla být úměrná rušivým účinkům podpory, a zejména velikosti a relativnímu významu podniku na trhu nebo trzích. Ukončení ztrátových činností nelze považovat za platné kompenzační opatření. Rozsah kompenzačních opatření je nutno stanovit v každém jednotlivém případě a s ohledem na cíl týkající se obnovení dlouhodobé životaschopnosti podniku. Podle bodu 7 pokynů bude Komise rovněž vyžadovat kompenzační opatření, která minimalizují dopad na ostatní soutěžitele.

(245) Podle bodu 56 pokynů jsou v podporovaných oblastech podmínky pro schválení podpory méně přísné, co se týče provádění kompenzačních opatření. Komise bere na vědomí, že se společnost LOT nachází v podporované oblasti podle čl. 107 odst. 3 písm. a) Smlouvy.

(246) Komise bere na vědomí, že společnost LOT je poměrně malá a čelí hospodářské soutěži ze strany tradičních leteckých společností i nízkonákladových dopravců. Její podíl na celkovém podnikání v oblasti osobní letecké dopravy v Evropě je podle odhadů nižší než 1 %. Na mezinárodních trasách do/z Polska má společnost relativně silnější (ačkoli oslabenou) pozici s podílem, který se odhaduje na 27 %. Komise se proto domnívá, že kompenzační opatření jsou nezbytná. Relativně malá velikost a omezený význam společnosti LOT na trhu však Komisi umožňují domnívat se, že rušivé účinky podpory budou omezené. To je třeba zohlednit při posuzování kompenzačních opatření.

(247) Jako kompenzační opatření plánuje společnost LOT zrušení devatenácti leteckých spojů a snížení četnosti u pěti spojů (podrobnosti viz oddíl 3.4). Navrhovaná kompenzační opatření odpovídají snížení kapacity o [13,5–16,5] % z hlediska ASK v porovnání s obdobím před restrukturalizací od listopadu 2011 do října 2012. Společnost LOT tvrdí, že žádný z dotčených leteckých spojů nebyl před restrukturalizací ztrátový.

(248) Společnost LOT vypočítává ziskovost tras pomocí dvou měřítek: „rozpětí 1“ a „rozpětí 2“. Rozpětí 1 bere v úvahu příjmy a variabilní náklady trasy, jako jsou například náklady na prodej, cestující a let. Rozpětí 2 bere navíc v úvahu tzv. „příspěvek“ (finanční dopad trasy na celou letovou síť společnosti LOT) a nepřímé náklady, které lze přičíst trase (např. operativní leasing, odpisy, fixní náklady na zaměstnance, marketing a reklamu). Všechny dotyčné trasy byly z hlediska rozpětí 1 ziskové.

(249) Podle ustálené praxe Komise se trasy považují za ziskové pouze tehdy, mají-li kladné rozpětí příspěvku v roce předcházejícím jejich přenechání ([74]). Rozpětí příspěvku (což odpovídá „rozpětí 1“ společnosti LOT) bere v úvahu tržby a variabilní náklady (např. náklady na let, cestující a distribuci), které lze přičíst každé jednotlivé trase. Rozpětí příspěvku představuje vhodné měřítko, jelikož bere v úvahu veškeré náklady, které jsou přímo spojeny s dotyčnou trasou. Trasy s kladným rozpětím příspěvku pokrývají nejen variabilní náklady trasy, nýbrž přispívají rovněž k uhrazení fixních nákladů společnosti.

(250) Běžnou obchodní praxí je pokračovat v krátkodobém až střednědobém horizontu v činnostech, které pokrývají variabilní náklady. Fixní náklady se s objemem operací v zásadě nemění a musí být uhrazeny bez ohledu na to, zda je spoj provozován, či nikoli. Pro leteckou společnost je proto výhodnější spoj zachovat, pokrývá-li alespoň část fixních nákladů, než jej zrušit. To výslovně uznala jedna ze zúčastněných stran, která uvedla, že měření ziskovosti pouze na základě variabilních nákladů není vhodné z *dlouhodobého* hlediska.

(251) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že dotyčné trasy představují vhodná kompenzační opatření, jelikož nebyly před restrukturalizací ztrátové.

(252) Co se týká tvrzení zúčastněné strany, že kvůli státní podpoře zvýšila společnost LOT svou kapacitu na polském trhu charterové dopravy, Komise za prvé podotýká, že společnost LOT dosud obdržela pouze podporu na záchranu, která byla zcela využita na splacení neuhrazených závazků a k pokrytí nedostatečných peněžních toků z provozní činnosti v období záchrany. Společnost LOT proto neměla k dispozici nadbytečnou státní podporu k financování údajného rozšíření činnosti na trhu charterové dopravy. Ani budoucí podpora na restrukturalizaci nemá být vynaložena za tímto účelem, nýbrž výhradně na financování restrukturalizačních opatření.

([74]) Viz rozhodnutí Komise ve věci SA.30908, viz pozn. pod čarou 72, 130. a 131. bod odůvodnění.

(253) Společnost LOT za druhé svou kapacitu na polském trhu charterové dopravy nezvýšila. Naopak, společnost LOT svou přítomnost na rostoucím polském trhu charterové dopravy omezila z [> 3] % v roce 2012 na [< 1,5] % v roce 2013 (historicky měla společnost LOT mnohem silnější pozici s [> 15] % podílem na trhu v roce 2010). Činnosti společnosti LOT na trhu charterové dopravy jsou dočasné a jsou vykonávány pouze s cílem zajistit účinné využití leteckého parku, jak se předpokládá v plánu restrukturalizace. Společnost LOT neplánuje po skončení období restrukturalizace zachování přítomnosti na trhu charterové dopravy.

(254) Za třetí, činnost v oblasti charterové dopravy je pro společnost LOT jen okrajová a představuje pouze [< 1] % její činnosti. Pokyny vyžadují snížení kapacity na hlavním trhu, tj. v případě společnosti LOT v oblasti pravidelné letecké přepravy.

(255) Celková úroveň snížení kapacity vyplývající z kompenzačních opatření, která společnost LOT nabídla, představuje [13,5–16,5] % a je vyšší než úroveň, kterou Komise přijala ve výše uvedených případech restrukturalizace leteckých společností, tj. společností České aerolinie a Air Malta. Je třeba rovněž uvést, že skutečné snížení kapacity, které společnost LOT zaznamenala v roce 2013, bylo oproti plánu o 1,6 procentního bodu vyšší.

(256) Komise mimoto podotýká, že společnost LOT zrušila řadu tras provozovaných z koordinovaných ([75]) letišť ve Frankfurtu, Mnichově, Düsseldorfu, Vídni, Curychu, Helsinkách, Paříži, Nice, Římě, Amsterdamu a Stockholmu. V důsledku toho byly na těchto letištích uvolněny letištní časy, což pro konkurenční letecké společnosti vytváří nové obchodní příležitosti, pokud jde o provozování letů na tato letiště a z těchto letišť a zvýšení přítomnosti na těchto letištích.

(257) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem jsou navrhovaná kompenzační opatření dostatečná k tomu, aby bylo zajištěno, že nepříznivé dopady státní podpory na podmínky obchodování jsou co nejvíce omezeny. Navrhovaná kompenzační opatření jsou proto v souladu s body 38–42 pokynů.

### 7.3.5 **Podpora omezená na minimum, vlastní příspěvek**

(258) Podle bodů 43–45 pokynů musí být podpora omezena na úplné minimum nutné k provedení restrukturalizace. Od příjemců podpory se očekává, že k plánu restrukturalizace přispějí významným dílem z vlastních zdrojů, včetně prodeje aktiv, která nejsou nezbytně nutná pro přežití podniku, nebo z vnějších zdrojů za tržních podmínek. Toto přispění musí být skutečné, tj. opravdové, bez všech očekávaných budoucích výnosů, jako je peněžní tok, a svědčí o tom, že hospodářské subjekty jsou přesvědčeny o možnosti opětovné životaschopnosti daného podniku. U velkých podniků, jako je společnost LOT, musí vlastní příspěvek představovat alespoň 50 % restrukturalizačních nákladů.

(259) Uváděný vlastní příspěvek společnosti LOT činí [1 200–1 600] milionů PLN a představuje [60–67] % restrukturalizačních nákladů. Vlastní příspěvek sestává z i) finančního leasingu letounů B787 ve výši […] milionů PLN a ii) prodeje fixních aktiv, jenž má podle plánu přinést […] milionů PLN.

(260) Finanční leasing poskytla soukromá banka z USA […] za účelem financování pořízení pěti letounů B787. Finanční leasing je zajištěn mimo jiné zárukou Ex-Im Bank a zástavními právy k letadlům.

(261) Podle pokynů může vlastní příspěvek pocházet z „vnějších zdrojů za tržních podmínek“. Stávající finanční leasing tento požadavek splňuje. Za prvé, poskytla jej soukromá banka. Za druhé, společnost LOT vybrala nabídku […] v soutěžním řízení z celkem 24 obchodních nabídek, které od trhu obdržela. Za třetí, leasing letadel představuje v odvětví letecké dopravy běžnou formu financování (včetně druhu kolaterálu), kterou využívají i konkurenti společnosti LOT. Podle informací, které Polsko poskytlo, získala v posledních třech letech řada leteckých společností v EU letadla se zárukami exportní vývozní agentury, včetně společností Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian, KLM. V roce 2012 bylo na celosvětové úrovni přibližně 30 % transakcí týkajících se financování letadel uzavřeno za účasti exportní vývozní agentury. Financování se vztahuje pouze na část pořizovací ceny letadel ([75–90] %), zatímco zbytek musí zaplatit společnost LOT.

(262) Pokyny na druhou stranu stanoví, že vlastní příspěvek „… svědčí o tom, že jsou hospodářské subjekty přesvědčeny o možnosti opětovné životaschopnosti“. Vzhledem k vysoce kvalitnímu kolaterálu a zjevně malému či žádnému riziku selhání vyslovila Komise v rozhodnutí o zahájení řízení výhradu, zda lze leasing považovat za známku toho, že hospodářské subjekty jsou přesvědčeny o obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti LOT.

([75]) Koordinovaná letiště jsou definována v čl. 2 písm. g) nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1). Podle čl. 3 odst. 4 nařízení (EHS) č. 95/93 se tato letiště potýkají přinejmenším v určitých obdobích s kapacitními omezeními.

(263) K odstranění této obavy poskytlo Polsko dodatečné vysvětlení a důkazy. Před poskytnutím záruky provedla Ex-Im Bank hloubkovou prověrku a analyzovala finanční situaci a činnosti společnosti LOT. Dospěla k závěru, že společnost LOT má životaschopný obchodní model a že v dlouhodobém horizontu bude schopna leasing splácet.

(264) Skutečnost, že 24 soukromých společností nabídlo u téže transakce rozdílné podmínky financování, naznačuje, že navzdory vysoce kvalitnímu kolaterálu se tyto společnosti domnívaly, že financování společnosti LOT zahrnuje určité riziko (v opačném případě by všichni uchazeči nabídli stejnou bezrizikovou úrokovou míru). Racionálně uvažující věřitel v tržním hospodářství by posoudil riziko a jako klíčový faktor ovlivňující schopnost dlužníka splácet leasing vzal v úvahu životaschopnost společnosti LOT.

(265) Jeden z uchazečů mimoto nabídl financování bez záruky exportní vývozní agentury, což prokazuje, že trh byl připraven nabídnout financování i bez intervence exportní vývozní agentury. Na základě analýzy, kterou provedl externí konzultant, zvolila společnost LOT nabídku […] jako konkurenceschopnější.

(266) Riziko společnosti LOT bylo vyhodnoceno i kapitálovým trhem v USA, kdy byl v roce 2013 leasing úspěšně refinancován, a to z původní struktury financování na základě úvěrového mechanismu na strukturu financování založenou na emisi dluhopisů. Dluhopisy zakoupili soukromí investoři, kteří akceptovali související riziko, a tudíž automaticky vyslovili přesvědčení, že příslušné leasingové závazky budou vypořádány.

(267) Podle běžné tržní praxe minimalizují pronajímatelé riziko tím, že požadují kolaterál nejvyšší kvality a případně záruku. Skutečnost, že […] poskytla financování na základě záruky exportní vývozní agentury, není tudíž důkazem, že hospodářské subjekty nebyly přesvědčeny o životaschopnosti společnosti LOT. Pronajímatel by na druhou stranu neposkytl financování jen kvůli dostatečnému kolaterálu, pokud by byl přesvědčen o tom, že nájemce nebude schopen leasing splácet. Pronajímatel tudíž podstupuje každopádně určité úvěrové riziko, jelikož v případě selhání ze strany nájemce by utrpěl ztráty (tj. bezprostřední ztrátu příjmu z nájemného, která je vykazována do doby, než je letadlo znovu pronajato novému zákazníkovi, a rovněž náklady související s překonfigurováním letadla pro jiného provozovatele a náklady spojené s uplatněním kolaterálu a záruky).

(268) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem lze finanční leasing považovat za známku toho, že hospodářské subjekty jsou přesvědčeny o opětovné životaschopnosti společnosti LOT. Komise v této souvislosti podotýká, že finanční leasing již schválila jako platný zdroj vlastního příspěvku v případě restrukturalizace společností České aerolinie a airBaltic ([76]).

(269) Pokud jde o druhý zdroj oznámeného vlastního příspěvku, tj. prodej fixních aktiv, Polsko sdělilo, že již bylo dosaženo výnosů ve výši […] PLN. Polsko mimoto předložilo ocenění provedená nezávislými odborníky, která potvrzují tržní hodnotu nemovitostí ve výši […] PLN. Analýza těchto ocenění, kterou Komise provedla, neodhalila žádnou chybu. Při ocenění byly použity schválené metodiky a tato ocenění vycházejí z věrohodných předpokladů. Komise se proto domnívá, že výsledky ocenění představují náležitý přibližný odhad tržních cen aktiv, která mají být prodána. Hodnota zbývajících aktiv ([77]), jež se předpokládají jako vlastní příspěvek, nebyla potvrzena nezávislým oceněním či jinými spolehlivými důkazy, nebo ocenění není aktuální. Komise proto v souvislosti s prodejem těchto aktiv považuje za přijatelný vlastní příspěvek ve výši 30 650 928 PLN (tj. skutečně dosažené výnosy a plánované výnosy doložené oceněním, které provedl nezávislý odborník).

(270) Na základě těchto úvah vyvozuje Komise závěr, že vlastní příspěvek ve výši [1 200–1 600] PLN splňuje kritéria stanovená v pokynech. Tato částka představuje [60–67] % celkových restrukturalizačních nákladů a značně přesahuje prahovou hodnotu ve výši 50 %, která se vyžaduje u velkých podniků. Samotný finanční leasing představuje [60–67] % celkových restrukturalizačních nákladů, a postačoval by proto k splnění požadované prahové hodnoty.

(271) Na základě všech výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že oznámené opatření splňuje podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech.

## VIII. **ZÁVĚR**

(272) Komise dospěla k závěru, že oznámené opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, která je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy ve spojení s pokyny.

([76]) Viz rozhodnutí Komise ve věci SA.30908, pozn. pod čarou 72, 119. a 145. bod odůvodnění; rozhodnutí Komise C(2014) 4552 final ze dne 9. července 2014 ve věci SA.34191, dosud nezveřejněno, 212. bod odůvodnění.

([77]) Jedná se o nemovitost nacházející se v Bledzewo k/Sierpca woj. mazowieckie; nemovitost ve Varšavě nacházející se na ul. Płocka 47 a dvě garáže na letišti v Krakově.

(273) Komise vyvozuje rovněž závěr, že odklad plateb letištních poplatků uvedený v 90. bodě odůvodnění a ostatní transakce zmíněné v 132. a 133. bodě odůvodnění nepředstavují podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

(274) Komise bere rovněž na vědomí, že Polsko souhlasilo s tím, aby bylo toto rozhodnutí přijato a oznámeno v angličtině,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

*Článek 1*

Státní podpora ve výši 804,29 milionu PLN, kterou Polsko hodlá poskytnout společnosti LOT Polish Airlines S.A., je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

*Článek 2*

Níže uvedená opatření nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy:

1. odklad plateb letištních poplatků, který společnosti LOT povolila státem vlastněná letiště v období od května 2009 do dubna 2013;
2. tyto transakce týkající se nemovitostí:
   a) prodej a zpětný pronájem ústředí společnosti LOT na základě smlouvy, která byla dne 10. května 2011 podepsána mezi společnostmi LOT a PZU/PB1, a to za prodejní cenu ve výši […] PLN (přibližně […] EUR);
   b) prodej nemovitosti na ulici 17 Stycznia 39 na základě dohody podepsané dne 31. července 2012 mezi společností LOT a fondem TF Silesia, a to za prodejní cenu ve výši […] PLN (přibližně […] EUR);
   c) prodej nákladního terminálu na základě dohody podepsané dne 25. listopadu 2011 mezi společnostmi LOT a LS Airport Services, a to za prodejní cenu ve výši […] PLN (přibližně […] EUR);
   d) prodej stravovacích zařízení na základě podepsané dne 8. prosince 2011 mezi společnostmi LOT a LOT Catering, a to za prodejní cenu ve výši […] PLN (přibližně […] EUR);
3. tyto úvěrové smlouvy:
   a) dva úvěry, které společnosti LOT poskytly společnosti náležející do skupiny PZU: první úvěr ve výši […] PLN (přibližně […] EUR) dne 14. prosince 2009 a druhý úvěr ve výši […] PLN (přibližně […] EUR) dne 17. února 2010;
   b) úvěr ve výši […] PLN (přibližně […] EUR), který společnosti LOT poskytla dne 28. června 2012 společnost PKN Orlen;
   c) úvěr ve výši […] PLN (přibližně […] EUR), který společnosti LOT poskytl dne 30. března 2009 fond TF Silesia;
   d) úvěr ve výši […] milionů PLN (přibližně […] milionů EUR), který společnosti LOT poskytla dne 9. března 2012 společnost OLPP;
4. prodej těchto dceřiných společností společnosti LOT:
   a) prodej 33,3 % podílu společnosti LOT ve společnosti Casinos Poland společnosti Vicco na základě smlouvy uzavřené dne 8. dubna 2013, a to za částku ve výši […] milionů PLN (přibližně […] milionů EUR);
   b) prodej 49 % podílu společnosti LOT ve společnosti Petrolot společnosti PKN Orlen na základě dohody uzavřené dne 21. prosince 2012, a to za částku ve výši […] PLN (přibližně […] EUR);
   c) prodej 37,90 % podílu společnosti LOT ve společnosti Eurolot fondu TF Silesia na základě dohody uzavřené dne 27. února 2013, a to za částku ve výši [> 118 milionů] PLN (přibližně [> 29 milionů] PLN);
5. transakce týkající se dodávek pohonných hmot společnosti LOT ze strany společnosti PKN Orlen a její dceřiné společnosti Petrolot.

*Článek 3*

Toto rozhodnutí je určeno Polské republice.

V Bruselu dne 29. července 2014.

*Za Komisi*
Joaquín ALMUNIA
*místopředseda*