II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2015/119

af 29. juli 2014

om statsstøtte SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), som Polen påtænker at yde til LOT Polish Airlines S.A. samt om foranstaltning SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP) værksat af Polen til fordel for LOT Polish Airlines S.A.

(meddelt under nummer C(2014) 5429)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit ([1]),

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

under henvisning til Kommissionens afgørelse om at indlede proceduren i henhold til artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med hensyn til støttesag SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N) ([2]),

efter at have opfordret de interesserede parter til at indsende deres bemærkninger i henhold til ovenstående bestemmelser ([3]), under henvisning til deres bemærkninger og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

1.1. SAGSFORLØB SA.36874 — ANMELDELSE AF OMSTRUKTURERINGSSTØTTEN

(1) Ved brev af 20. juni 2013 anmeldte Polen en omstruktureringsstøtte til LOT Polish Airlines S.A. (i det følgende benævnt »LOT« eller »selskabet«) for et beløb på 804,29 mio. PLN (ca. 200 mio. EUR) til Kommissionen. Forud for anmeldelsen blev der ydet et redningslån på 400 mio. PLN den 20. december 2012, som Kommissionen erklærede foreneligt den 15. maj 2013 ([4]), mod at Polen lovede at sende Kommissionen en omstruktureringsplan for LOT inden 20. juni 2013.

([1]) Med virkning fra 1. december 2009 er EF-traktatens artikel 87 og 88 blevet til henholdsvis artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (i det følgende benævnt »TEUF«). De to sæt bestemmelser er i det væsentlige identiske. I denne afgørelse skal henvisninger til artikel 107 og 108 i TEUF efter omstændighederne forstås som henvisninger til EF-traktatens artikel 87 og 88. I TEUF blev der også foretaget visse terminologiske ændringer, bl.a. blev »Fællesskabet« erstattet af »Unionen«, og »fællesmarkedet« af »det indre marked«. Terminologien i TEUF vil blive benyttet i hele denne afgørelse.

([2]) Kommissionens afgørelse C(2013) 7044 final af 6.11.2013 om sag SA.36874 (EUT C 37 af 7.2.2014, s. 55).

([3]) Se fodnote 2.

([4]) Kommissionens afgørelse C(2013) 2747 final af 15.5.2013 om sag SA.35900 (EUT C 204 af 18.7.2013, s. 4).

(2) Ved brev af 6. november 2013 meddelte Kommissionen Polen, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ([5]) (TEUF) med hensyn til omstruktureringsstøtten (i det følgende benævnt »åbningsafgørelsen«). Polen fremsendte bemærkninger herom ved brev af 10. januar og 12. februar 2014. Kommissionen anmodede om yderligere oplysninger ved brev af 8. maj 2014, som Polen besvarede den 20. maj 2014.

(3) Åbningsafgørelsen blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([6]). Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger.

(4) Kommissionen modtog bemærkninger fra syv interesserede parter. Den videregav disse bemærkninger til de polske myndigheder, som fik lejlighed til at reagere på dem. De polske myndigheder fremsatte deres bemærkninger ved brev af 28. marts 2014.

1.2. SAGSFORLØB SA.36752 — KLAGE FRA RYANAIR

(5) Den 23. maj 2013 modtog Kommissionen en klage fra Ryanair, som hævdede, at LOT af de statsejede lufthavne havde fået en ubegrænset kredit til dækning af lufthavnsafgifterne til skade for alle andre luftfartsselskaber, og at der var tale om statsstøtte. Kommissionen registrerede klagen under sag nummer SA.36752.

(6) Kommissionen fremsendte klagen til Polen den 19. juni 2013 med anmodning om oplysninger, som Polen besvarede den 13. august 2013.

(7) I overensstemmelse med betragtning 99 åbningsafgørelsen vil Kommissionen vurdere denne klage i forbindelse med nærværende undersøgelse.

1.3. SPROGDISPENSATION

(8) Ved brev af 26. juni 2014 accepterede Polen at give afkald på sin ret ifølge artikel 342 i TEUF og artikel 3 i forordning nr. 1 ([7]) og lade nærværende afgørelse vedtage og offentliggøre på engelsk.

II. **BESKRIVELSE**

2.1. STØTTEMODTAGER

(9) LOT er Polens nationale luftfartsselskab, som blev etableret i 1929. Selskabet er beliggende i regionen Mazowieckie, som er berettiget til regionalstøtte i henhold til artikel 107, stk. 3, litra a), i TEUF. Selskabet ejes af staten (67,97 %), den statsejede investeringsfond Towarzystwo Finansowe »Silesia« Sp. z o.o. (i det følgende benævnt »TF Silesia«) (25,1 %) og LOT's medarbejdere (6,93 %).

(10) LOT er moderselskab for LOT Group, som (pr. 31. december 2013) består af fire datterselskaber, der driver turistvirksomhed (LOT Travel Sp. z o.o.), lufthavns- og groundhandlingydelser (GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.) og flyvedligeholdelse (Central European Engine Services Sp. z o.o.).

(11) De seneste år er strukturen i LOT Group ændret betydeligt, idet LOT solgte et antal datterselskaber for at fokusere på sin kerneforretning og generere likviditet. I 2012 undersøgte Kommissionen tre LOT-datterselskabers omsætning i 2010-2012 og frikendte dem for statsstøtte: LOT Services Sp. z o.o. (i det følgende benævnt »LOT Services«), LOT Catering Sp. z o.o. (i det følgende benævnt »LOT Catering«) og LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o. (i det følgende benævnt »LOT AMS«) ([8]). Senest solgte LOT i 2012-2013 alle sine aktier i Petrolot Sp. z o.o. (i det følgende benævnt »Petrolot«), Eurolot Sp. z o.o. (i det følgende benævnt »Eurolot«) og Casinos Poland Sp. z o.o. (i det følgende benævnt »Casinos Poland«).

(12) Pr. 1. december 2013 beskæftiger LOT 1 661 medarbejdere (et fald fra 2 130 medarbejdere pr. 31. oktober 2012) ([9]). Selskabets omsætning i regnskabsåret, der sluttede 31. december 2013, var på 3 147 mio. PLN (ca. 787 mio. EUR), og det er dermed kategoriseret som en stor virksomhed.

([5]) EUT C 115 af 9.5.2008, s. 92.
([6]) Se fodnote 2.
([7]) Forordning nr. 1 om den ordning, der skal gælde for Det Europæiske Økonomiske Fællesskab på det sproglige område (EFT 17 af 6.10.1958, s. 385/58).
([8]) Kommissionens afgørelse C(2012) 8212 final af 20.11.2012 om sag SA.33337 (EUT C 81 af 20.3.2013, s. 4).
([9]) I fuldtidsækvivalenter.

(13) LOT er medlem af Star Alliance og driver en flåde med 47 fly. Før omstruktureringen (fra november 2011 til oktober 2012) tilbød selskabet faste flyvninger til 70 destinationer i Europa, Nordamerika, Mellemøsten og Asien, nemlig 51 forbindelser til europæiske destinationer, 11 destinationer uden for Europa og otte indenrigsruter.

(14) Polen mener, at LOT's andel af den europæiske passagerflytrafik i 2012 var under 1 %. Som Polens nationale luftfartsselskab har LOT historisk haft en stærk position i sit hjemland. De seneste år har det dog fået større konkurrence fra lavprisselskaber og traditionelle luftfartsselskaber. Faktisk faldt dets andel af den voksende passagerflytrafik i Polen fra 55 % i 2000 til 27 % i 2013. I 2012 befordrede LOT ca. 5 mio. passagerer, mens det i 2013, det første hele regnskabsår i den nuværende omstrukturering, havde ca. 4,7 mio. passagerer.

(15) LOT's primære konkurrenter er Ryanair, Wizzair og Lufthansa. LOT's hovedlufthavn og hjemsted er Chopin lufthavn i Warszawa. Selskabet driver også internationale ruter fra fem regionale lufthavne i Polen.

(16) LOT's primære forretningsområder er følgende:

— indenlandsk og international lufttransport af passagerer, bagage, post og gods

— udlejning af fly

— tjenesteydelser i forbindelse med lufttransport.

LOT's kerneforretning er ruteflytransport af passagerer. De fleste af selskabets passagerer transporteres på korte flyvninger, som også genererer den største del af selskabets omsætning.

(17) De seneste år har LOT haft alvorlige finansielle vanskeligheder, primært på grund af ineffektiv drift, en ødelæggende konkurrence og den globale økonomiske og finansielle krise. Selskabet har indberettet tab på kerneforretningen hvert regnskabsår siden 2008. Trods det trinvise salg af datterselskaber og andre aktiver (som har genereret [1 200-1 400] (*) mio. PLN siden 2009 ([10])) har LOT haft løbende likviditetsproblemer, som kulminerede i december 2012, da selskabet var på randen af en betalingsstandsning og derfor måtte bede om redningsstøtte for at undgå insolvens. Udvalgte finansielle data for selskabet vises i tabel 1 nedenfor.

Tabel 1

Udvalgte finansielle data for LOT i 2010-2013 (i mio. PLN)

	2013	2012	2011	2010
Omsætning	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Tab på kerneforretning	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Nettofortjeneste/-tab	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Lagerbeholdninger	216,6	198,5	230,8	252,1
Nettoaktiver	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Gæld ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Renteudgifter	123,8	87,4	81,4	60,2
Pengestrøm fra driften	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Kilde: Årsregnskab for årene: 2013, 2012, 2011 og 2010.
([1]) Kort- og langsigtede forpligtelser.

(*) Forretningshemmelighed.
([10]) Selskabets største afhændelser fra juni 2009 til april 2013.

(18) I 2012 indberettede selskabet et rekordstort nettotab på 400 mio. PLN, store negative pengestrømme i forbindelse med driften, stigende gæld og negativ egenkapital.

2.2. STØTTEFORANSTALTNINGEN

(19) Den anmeldte omstruktureringsstøtte skal ydes af finansministeriet i form af en egenkapitalinvestering. Det er planen at konvertere redningslånet til en egenkapital på 423 mio. PLN inklusive påløbne renter indtil 20. juni 2013 (den faktiske rente vil blive endeligt beregnet på konverteringsdagen) og en yderligere forhøjelse af aktiekapitalen på 381,29 mio. PLN. Ved brev af 20. juni 2013 anmeldte Polen omstruktureringsstøtten og fremsendte samtidig en omstruktureringsplan til Kommissionen, se betragtning 1 ovenfor. Omstruktureringsplanen omfatter en omstruktureringsperiode, der indledes i sidste kvartal af 2012 og slutter i 2015.

III. **OMSTRUKTURERINGSPLANEN**

(20) LOT identificerede følgende primære faktorer som årsag til vanskelighederne: forsinkelserne i levering og drift af B787-flyene, den globale økonomiske krise, der har fået erhvervskunder og institutionelle kunder til at reducere deres rejseudgifter, lavprisselskabernes stigende markedsandele og markedskonsolidering, prisforstyrrelser på indenrigsmarkedet på grund af den lokale lavpriskonkurrent OLT Express' kortvarige aktivitet, faldet i efterspørgslen på godsmarkedet, prisstigninger på flybrændstof, valutakursudsving, leverandørernes stærke forhandlingsposition, strengere afregningspolitik hos kreditkortselskaber, hindringer i lovgivningen, som hæmmer privatiseringsmuligheder, mangel på langsigtet strategi og stabil ledelse, uoptimeret flåde og ineffektiv udnyttelse af ressourcer, stærke fagforeninger og lav arbejdskrafteffektivitet, ineffektiv forvaltning af indtægter, ikke konkurrencedygtigt produkt på fjernruter og manglende evne til at tiltrække trafik til høje priser, lille andel af biindtægter med stor fortjenstmargin, ineffektive salgskanaler, utilstrækkeligt kapitalgrundlag, underinvestering og mangel på finansiel stabilitet samt ineffektiv risikostyring.

(21) For at løse disse problemer påbegyndte LOT i sidste kvartal af 2012 en omstruktureringsplan med sigte på at genoprette den langsigtede rentabilitet inden udgangen af 2015.

3.1. OMSTRUKTURERINGSFORANSTALTNINGER

(22) Omstruktureringsplanen omfatter gennemførelse af en række omstruktureringsforanstaltninger, som kan opdeles i følgende hovedområder: i) rutenet og flådemodernisering, ii) indtægtsforvaltning, iii) produkt, distribution og biindtægter, iv) organisatorisk effektivitet og intern optimering, v) optimering af eksterne kommercielle forbindelser samt vi) yderligere understøttende initiativer. Hvert af disse områder er nærmere beskrevet nedenfor.

3.1.1. **Rutenet og flådemodernisering**

Flådemodernisering

(23) Flådemoderniseringen er en hovedhjørnesten i omstruktureringsplanen og forventes at medføre en markant nedbringelse af driftsomkostningerne. LOT's nuværende flåde anses for at være overdiversificeret, forældet og omkostningstung. Den vigtigste forandring er erstatningen af det aktuelle B767-fly med det nye B787 på fjernruterne. Desuden planlægger LOT at omstrukturere den tilbageværende flåde for at begrænse antallet af flytyper og -undertyper og sikre en effektiv udnyttelse heraf. Flådemoderniseringen vil ikke øge antallet af udbudte sæder og dermed selskabets kapacitet. Flåden er blevet indskrænket fra 59 fly i december 2012 til 47 fly i dag og planlægges yderligere nedbragt til 38 fly inden slutningen af omstruktureringsperioden.

Boeing 787

(24) LOT har bestilt otte B787-fly, hvoraf de seks var leveret inden 30. april 2014. Leveringen af de sidste to fly er planlagt til at finde sted efter udgangen af omstruktureringsperioden. Det planlægges at anvende fire B787-fly i omstruktureringsperioden, mens de sidste to skal fremlejes til en pris af […].

(25) LOT mener, at indførelsen af det nye B787 vil være hoveddrivkraften i genoprettelsen af rentabiliteten. Ifølge LOT har B787 betydelige omkostningsfordele i sammenligning med B767. Disse fordele er f.eks.:

— ca. 8-11 % lavere brændstofforbrug pr. flyvetime og pr. udbudte sædekilometer (ASK), hvilket sammen med en kortere rejsetid resulterer i et ca. 15 % lavere brændstofforbrug pr. flyvning

— højere marchhastighed og dermed kortere rejsetid (gennemsnitligt 5 % kortere i LOT's fjernrutenet), hvilket skaber mulighed for at optimere besætningens arbejdstid ([11])

— ca. 30 % lavere tekniske vedligeholdelsesomkostninger

— større effektivitet i godstransporten og dermed en indtægtsstigning på ca. 15 %

— standardisering af flåden i modsætning til den aktuelle diversificerede flåde af B767-fly, som er konfigureret og udstyret forskelligt.

(26) Det skønnes, at indførelsen af B787 vil forbedre LOT's finansielle resultat med ca. [135-165] mio. PLN om året (fra 2015) sammenlignet med det resultat, der genereres af B767-flåden.

Boeing 737-400

(27) Antallet af B737-400-fly blev skåret ned fra ni til tre i overensstemmelse med omstruktureringsplanen. Ifølge planen skulle de resterende B737-400-fly fra […]sæsonen […]udskiftes med en nyere generation smalkroppede fly (B737NG eller A319/A320). Men udskiftningen skete ikke inden for den forventede tidsramme, idet LOT senere indgik aftale om en forlængelse af leasingaftalen om de resterende B737-400-fly i endnu […] år frem til […]. Leasingprisen skulle sænkes gradvis fra […] USD pr. måned pr. fly til […] USD pr. måned pr. fly i det sidste år af leasingperioden.

Embraer 170

(28) Selskabet planlagde at trække alle 10 Embraer 170-fly (i det følgende benævnt »E170«) ud af sin flåde og erstatte dem med Bombardier Q400-fly (i det følgende benævnt »DH4«). F.eks. skulle […] E170-fly ifølge omstruktureringsplanen sælges eller fremlejes fra […]sæsonen, og de resterende skulle tages ud af flåden fra […]sæsonen. De første […] fly er endnu ikke blevet solgt/fremlejet. Mens selskabet stadig aktivt søger købere eller lejere til disse fly, har det forberedt et alternativt flådescenarie, hvor flyene fortsat anvendes for at minimere virkningen af den forsinkede udtagelse for den finansielle rentabilitet. Dette alternative scenarie vil blive fulgt, hvis LOT ikke formår at sælge eller fremleje Embraer-flyene eller at forhandle sig til tilstrækkeligt lave leasingpriser for DH4.

Embraer 175

(29) LOT forventer at tage […] ud af 14 Embraer 175-fly (i det følgende benævnt »E175«) ud af flåden fra vintersæsonen 2014. Indskrænkningen af flåden af E175-fly byggede på den antagelse, at LOT ville lease yderligere DH4'ere som erstatning for de udtagne fly. Da det viste sig, at de ekstra DH4'ere måske ikke er til rådighed for en leasingaftale, overvejer LOT at anvende sin fulde flåde af 14 E175-fly frem til slutningen af omstruktureringsperioden.

(30) LOT har gennemført yderligere flådeomstruktureringsforanstaltninger for at afbøde den potentielle virkning af det alternative flådescenarie for den finansielle rentabilitet. For det første nedbragte den som nævnt i betragtning 27 ovenfor sine leasingomkostninger for tre B737-400-fly og forventer at spare op til […] mio. USD (ca. […] mio. PLN) i den forlængede leasingperiode. For det andet planlægger LOT at tjene yderligere […] mio. PLN om året på effektivitetsstigningen i godstransporten (i 2013 alene bidrog godsforretningen til en forbedring af EBIT på […] mio. PLN i forhold til planen).

Rutenet

(31) Selskabet planlægger at lukke fem ruter, som ikke opfyldte dets rentabilitetskriterier, nemlig […].

([11]) F.eks. vil en rejsetid fra New York til Warszawa, der nedbringes til under otte timer, gøre det muligt at reducere det fornødne antal piloter fra tre til to på visse betingelser.

(32) LOT anslår, at lukningen af urentable ruter vil forbedre det finansielle resultat med ca. [2,2-2,6] mio. PLN om året.

3.1.2. **Indtægtsforvaltning**

(33) Omstruktureringsforanstaltningerne i relation til indtægtsforvaltning vil være rettet mod ændringer i prisstrukturen.

(34) Ifølge omstruktureringsplanen vil LOT for flyvninger med en belægningsgrad på over [76-94] % øge andelen af passagerer på de dyre klasser med henholdsvis [9-11] % i klassen, som ligger én prisklasse over det nuværende niveau, og [4-6] % i den klasse, der ligger to prisklasser over det nuværende niveau. Yderligere vil prisdefinitionen for businesskunder på korte ruter blive ændret ([12]). LOT's omsætning forventes også at stige i kraft af indførelsen af en mere aggressiv prissætning på udvalgte fjernruter. Det forventede overskud på denne foranstaltning skønnes at blive […] mio. PLN i 2015.

(35) Belægningsanalysen for business class viste, at […] sæder stod tomme i 2012. Selskabet vil derfor indføre muligheden for at købe en opgradering inden flyvningen. Denne foranstaltning forventes af fylde 10 % af de sæder, der ville have stået tomme, og vil forbedre det finansielle resultat med ca. […] mio. PLN i 2015.

(36) Prisstrukturen i promoveringsprogrammet »First Minute«, som LOT kører i øjeblikket, vil blive ændret, så de alt for lave priser, som man førhen tog uden økonomisk begrundelse, bliver fjernet. Dette skulle bidrage til en yderligere omsætningsstigning.

(37) Business class fjernes på indenrigsruter. Denne foranstaltning skal gøre sædeudnyttelsen i et fly mere effektiv. I øjeblikket er tre sæder i DH4-fly reserveret til business class-passagerer, selv om der ikke tilbydes dem nogen ekstra service. At frigive disse sæder vurderes at forbedre det finansielle resultat med ca. […] mio. PLN i 2015.

(38) LOT's interne revision afslørede, at der førhen blev tilbudt fordelagtige priser uden begrundelse på grund af svagheder i det interne kontrolsystem. Den praksis vil blive forbudt. Det forventede overskud på denne foranstaltning skønnes at blive […] mio. PLN i 2015.

(39) Selskabet forventer samlet set som følge af foranstaltninger til bedre indtægtsforvaltning at øge salgsindtægterne med ca. [62-76] mio. PLN i 2015.

3.1.3. **Produkt, distribution og biindtægter**

(40) Det primære mål på dette omstruktureringsområde er at øge indtjeningen fra ekstra ydelser med stor fortjeneste, som ikke er direkte knyttet til billetsalget. Andelen af biindtægter i LOT's samlede indtjening ligger under sammenlignelige selskabers og meget lavere end lavprisselskabernes. LOT har fundet vækstpotentiale på dette område.

(41) De centrale initiativer på dette felt er indførelsen af en »SkyBar« (catering mod betaling) på korte ruter, reduceret service om bord for passagerer på økonomiklasse og indførelse af en række ekstraydelser mod betaling, f.eks. toldfri handel, ekstra bagage, mere benplads, valg af siddeplads, priority boarding, forsikring, billeje og hotelreservation.

(42) Et andet mål på dette omstruktureringsområde er en nedbringelse af salgsomkostningerne. Salgsomkostningernes andel af LOT's samlede omkostninger ligger på […] % og er betydeligt højere end i andre traditionelle luftfartsselskaber, som selskabet har analyseret.

(43) I øjeblikket genererer LOT kun ca. […] % af sit samlede salg gennem webstedet LOT.com. Dette kan sammenlignes med et gennemsnitligt onlinesalg på 40 % blandt andre konventionelle luftfartsselskaber og 80 % for lavprisselskaber. Internetsalg er blevet identificeret som havende et stort potentiale til fremtidig vækst på grund af sit forholdsvis lave omkostningsniveau og høje kontrolniveau med hensyn til salgsprocessen. Selskabet vil videreudvikle sit onlinesalg med et mål om at nå en anslået vækstrate i onlinesalget sammenlignet med det samlede salg på mindst […] % om året.

([12]) Hidtil har passagererne skullet betale en anden pris, hvis deres hjemrejse lå tidligere end tre dage efter udrejsen, og i den nye prisstruktur anses en passager for at være en businesskunde, hvis vedkommendes hjemrejse finder sted tidligere end den første søndag efter ankomsten.

(44) Med hensyn til LOT's net af salgsagenter vil der blive indført et nyt incitamentprogram, […]. LOT vil også omorganisere sit eget net af salgskontorer i lufthavne og byer i ind- og udland. I betragtning af de store omkostninger ved driften af disse besluttede selskabet at indskrænke denne distributionskanal til det nødvendige minimum.

(45) LOT planlægger at udvikle sit potentiale til at generere indtjening på markedsføringsområdet ved f.eks. at leje reklameplads (i eller uden for flyet) ud til tredjeparters reklamekampagner.

(46) Selskabet planlægger desuden at øge salget til sine erhvervskunder. Derfor vil det deltage i udbud om at levere rejseydelser til store institutioner og selskaber gennem sit datterselskab LOT Travel (IATA-agent) og tilbyde ikke blot sine egne tjenester, men også andre luftfartsselskabers tjenester, onlinesalg af forsikring, hotelydelser og togbilletter. Derudover håber selskabet at tiltrække mere erhvervstrafik med promoveringsprogrammet »LOT for Business«, der retter sig mod SMV-sektoren.

(47) I alt forventes omstruktureringsforanstaltningerne, der er beskrevet i betragtning 41-46, at forbedre LOT's finansielle resultat med næsten [76-94] mio. PLN i 2015.

3.1.4. **Organisatorisk effektivitet og intern optimering**

(48) De vigtigste foranstaltninger på dette område af omstruktureringen er i) nedbringelse af brændstofomkostningerne, ii) nedskæring af personaleomkostningerne og iii) salg af anlægsaktiver.

(49) Brændstofomkostningerne udgør […] % af selskabets samlede omkostninger. LOT planlægger at indføre ny software med det formål at optimere flyveprofilen. Flyveprofilen vil også blive knyttet til indførelsen af et dynamisk omkostningsindeks, som gør det muligt at vælge mellem minimering af brændstofforbruget og realisering af den planlagte flyvetid. Hele programmet skal bidrage til en yderligere forbedring på […] mio. PLN af det finansielle resultat i 2015.

(50) Omstruktureringsplanen omfatter en nedskæring i selskabets arbejdsstyrke med 833 fuldtidsækvivalenter, dvs. med 39 % sammenlignet med arbejdsstyrken pr. 31. oktober 2012. Nedskæringen vil berøre alle typer personale: jordpersonale ([…] færre fuldtidsækvivalenter) såvel som cockpit- og kabinepersonale ([…] færre fuldtidsækvivalenter). Formålet med denne nedskæring er at tilpasse arbejdsstyrken til det indskrænkede rutenet og flådestørrelsen samt øge arbejdskrafteffektiviteten. Virkningen af personalenedskæringen for selskabets finansielle resultat i 2015 skønnes at blive […] mio. PLN.

(51) LOT har også ændret sin lønpolitik for cockpit- og kabinepersonale (i henhold til de nye regler vil hver pilots og kabinemedarbejders løn være nøje afstemt efter den faktiske tid, de tilbringer i luften), hvilket forventes at give besparelser på op til […] mio. PLN om året, og planlagt yderligere afskedigelser i administrationen med henblik på en anslået årlig gevinst på […] mio. PLN. Derudover har LOT besluttet at centralisere indkøbspolitikken i selskabet med et mål om at spare op til […] mio. PLN om året.

(52) Selskabet agter at sælge anlægsaktiver (jord, bygninger og fast ejendom), som forventes at give et engangsprovenu på […] mio. PLN samt årlige besparelser på […] mio. PLN.

(53) Andre foranstaltninger, der skal indføres på dette omstruktureringsområde (f.eks. nedbringelse af markedsføringsomkostninger, forretningsrejser, afisning, uddannelse, kontorartikler og rengøring), har et mindre finansielt potentiale.

(54) I alt forventes alle de omstruktureringsforanstaltninger, der er planlagt på dette omstruktureringsområde, at forbedre LOT's finansielle resultat med over [156-190] mio. PLN i 2015.

3.1.5. **Optimering af eksterne kommercielle forbindelser**

(55) Selskabet planlægger at genforhandle sine kommercielle kontrakter med alle sine nøgleleverandører for at reducere omkostningerne og optimere omfanget af de leverede ydelser.

(56) For det første planlægger LOT at genforhandle sin kommercielle relation til »Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze« (den statslige virksomhed Polske Lufthavne) (i det følgende benævnt »PPL«), som driver Warszawa Chopin Lufthavn. Da de officielle priser i Warszawa Chopin Lufthavn anses for at være højere end gennemsnittet ([13]) for sammenlignelige lufthavne, agter selskabet at genforhandle lufthavnsafgifterne i betragtning af det store antal operationer, som LOT har i sin hjemstedslufthavn.

(57) For det andet agter LOT at genforhandle sin kommercielle relation til »Polska Agencja Żeglugi Powietrznej« (det polske agentur for flynavigationstjenester) (i det følgende benævnt »agenturet«). […]

(58) For det tredje har LOT tilkendegivet, at det agter at genforhandle kontrakterne med LOT AMS, som leverer reparationstjenester og tekniske tjenesteydelser. Genforhandlingen vil primært gælde etablering af metoder til optimering af service-, reparations- og betalingsprocedurer.

(59) Endelig vil LOT fortsætte forhandlingerne med Eurolot med det formål at […].

(60) Som følge af optimeringen af de eksterne kommercielle relationer forventer selskabet at forbedre det finansielle resultat med over [54-66] mio. PLN i 2015.

3.1.6. **Yderligere understøttende initiativer**

(61) I omstruktureringsplanen kan nævnes yderligere understøttende initiativer, f.eks. i) ændring i virksomhedskulturen og ledelsessystemet, ii) forbedring af likviditetsstyringen, iii) gennemførelse af en ny risikostyringspolitik, der sikrer selskabet mod pludselige udsving i brændstofpriserne, og iv) forbedring af indkøbsprocessen, herunder indførelse af nye IT-støtteværktøjer. Virkningerne af disse foranstaltninger er vanskelige at kvantificere og er ikke taget i betragtning i de finansielle fremskrivninger.

3.1.7. **Sammendrag af omstruktureringsforanstaltningerne**

(62) Den forventede finansielle virkning af gennemførelsen af alle de planlagte omstruktureringsforanstaltninger i henhold til omstruktureringsplanen i 2015 (det sidste år af omstruktureringsperioden) gengives i tabellen nedenfor.

Tabel 2

Den anslåede finansielle virkning af omstruktureringsforanstaltningerne i 2015

Omstruktureringsområde	mio. PLN
Rutenet og flådemodernisering	[132,8-167,6] ([1])
Forvaltning af indtægter	[62-76]
Produkt, distribution og biindtægter	[76-94]
Organisatorisk effektivitet og intern optimering	[156-190]
Optimering af eksterne kommercielle forbindelser	[54-66]
Yderligere understøttende initiativer	—

Kilde: Omstruktureringsplan.

([1]) Gennemførelsen af rutenet- og flådemoderniseringsforanstaltningerne har en positiv indvirkning på de øvrige omstruktureringsområder, og en del af førstnævntes finansielle virkning indgår i sidstnævntes finansielle potentiale. Derfor bør virkningen af rutenet- og flådemoderniseringsforanstaltningerne ikke lægges sammen med virkningen af de resterende omstruktureringsforanstaltninger.

([13]) Ifølge selskabet tager Warszawa Chopin Lufthavn 2-47 % højere afgifter (herunder landings- og evt. også startgebyrer, miljøafgifter, gebyrer for at bruge passagerplatforme eller jet bridges, gebyrer for parkering og andre infrastrukturgebyrer knyttet til selve flydriften) end sammenlignelige EU-lufthavne.

3.1.8. **Hidtidig gennemførelse af omstruktureringen**

(63) LOT har allerede tidligere gjort forsøg på at omstrukturere og finansieret dette med egne midler (salg af datterselskaber, jord, bygninger, fast ejendom og finansielle aktiver). Senest i 2009-2012 gennemførte selskabet et omstruktureringsprogram, som bl.a. omfattede en indskrænkning af arbejdsstyrken og flåden, andre foranstaltninger til omkostningsreduktion, salg af perifere aktiver og omlægning af gæld. Selv om det resulterede i en vis forbedring af LOT's finansielle resultat og likviditet, viste det sig at være utilstrækkeligt, især til omkostningsreduktion, og det genskabte ikke rentabiliteten. Samtidig begrænsede salget af aktiver for at finansiere disse omstruktureringsforsøg i betydelig grad LOT's interne finansieringskilder, som selskabet skulle bruge til at finansiere den aktuelle omstruktureringsplan.

(64) I omstruktureringsplanen, der blev fremsendt til Kommissionen den 20. juni 2013, erkendte man, at de tidligere omstruktureringsforsøg var sket i en gunstigere markedssituation. I 2012 havde anden fase af finanskrisen en skadelig virkning for luftfartsbranchen. Desuden var der negative tendenser i brændstofpriserne og valutakurserne. Den stigende markedskonsolidering og lavprisselskabernes og de ikkeeuropæiske selskabers stigende styrke på markedet gør det endnu vanskeligere for et lille traditionelt luftfartsselskab som LOT at klare sig som selvstændig enhed.

(65) I 2013, som var det første hele år i gennemførelsen af omstruktureringsplanen, blev LOT's finansielle resultater bedre. Især kunne selskabet notere et nettooverskud for første gang siden 2007. Desuden var det faktiske finansielle resultat meget bedre end forventet ifølge omstruktureringsplanen (nettooverskud på 26 mio. PLN mod et forventet tab på 196 mio. PLN). Pengestrømmene fra driften steg betragteligt i forhold til 2012, primært takket være bedre finansielle resultater.

(66) Trods bedre finansielle resultater var LOT fortsat i en vanskelig situation. Selskabet havde stadig en stor negativ egenkapital og tab på kerneforretningen (dvs. lufttransport). Gælden steg, primært på grund af leasingforpligtelser vedrørende køb af nye fly (planlagt i omstruktureringsplanen).

(67) For så vidt angår flådemoderniseringen, blev alle B787-fly forsinket i leveringen. Desuden havde de første to fly tekniske problemer og måtte groundes fra januar til juni 2013. LOT pådrog sig ekstraordinære tab, fordi det måtte finansiere erstatningsfly. Den […] underskrev LOT en aftale med Boeing om […].

(68) Desuden fortsatte LOT gennemførelsen af sin nye strategi for at afbøde den ændrede markedssituation. Målet med strategien er at opnå finansiel stabilitet ved at opbygge langsigtet kundeloyalitet, blive et af de mest omkostningseffektive ruteselskaber i Europa, genskabe væksten og endelig ved at sælge selskabet til private investorer.

(69) Især skal LOT fokusere på at tilbyde direkte forbindelser fra Polen til de primære forretningsdestinationer i Europa og verden samt de vigtigste polske samfund i Nordamerika. LOT skal også tiltrække kunder fra Central- og Østeuropa ved at tilbyde dem fjernruter fra Warszawa. Selskabet er ikke interesseret i turistruter, som betjenes af lavprisselskaberne. LOT fandt vækstpotentiale på fjernruter til og fra Polen og har tilkendegivet at ville udvide dette marked efter omstruktureringen ved hjælp af sine nye B787-fly, som anses for at være hovedhjørnestenen i omstruktureringen og den nye strategi.

(70) For så vidt angår det påtænkte salg af selskabet til private investorer, ændrede Polen sin lovgivning med det formål at lette privatiseringen af selskabet. Ifølge den nye lov vil investorer fra EU kunne købe en majoritetspost i LOT.

3.2. OVERSIGT OVER OMSTRUKTURERINGSOMKOSTNINGER OG FINANSIERINGSKILDER

(71) LOT's samlede omstruktureringsomkostninger beløber sig til [2 000-2 400] mio. PLN og består af i) køb af fem B787-fly: […] mio. PLN, ii) omkostningen ved udtagning af B737-400- og Embraer-fly: […] mio. PLN, iii) delvis dækning af driftstab og udækket finansieringsbehov: […] mio. PLN, iv) omkostningen ved reorganisering af arbejdsstyrken: […] mio. PLN, og v) tilbagebetaling af redningslånet (med påløbne renter): 423 mio. PLN.

(72) Omstruktureringsomkostningerne skal dækkes af i) et egetbidrag på [1 200-1 600] mio. PLN bestående af en finansiel leasingkontrakt på fem B787-fly og salg af anlægsaktiver, ii) statsstøtte på 804 mio. PLN. Egetbidraget udgør [60-67] % af omstruktureringsomkostningerne. Omstruktureringsomkostningerne og finansieringskilderne er gengivet i nedenstående tabel.

Tabel 3

Omstruktureringsomkostninger og finansieringskilder (mio. PLN)

Omstruktureringsomkostninger	**[2 000-2 400]**
Køb af fem B787-fly	(…)
Udtagning af B737-400-fly og Embraer-fly	(…)
Delvis dækning af driftstab og udækket finansieringsbehov	(…)
Reorganisering af arbejdsstyrken	(…)
Tilbagebetaling af redningslån (med påløbne renter)	423
Finansieringskilder	**[2 000-2 400]**
Finansiel leasing af fem B787-fly	(…)
Salg af anlægsaktiver	(…)
Egetbidrag i alt	[1 200-1 600]
Statsstøtte	804

Kilde: Omstruktureringsplan.

Omstruktureringsomkostninger

(73) LOT har underskrevet en kontrakt med Boeing om at købe i alt otte B787-fly. Ifølge omstruktureringsplanen anses den udgift, som selskabet har på køb af de første fem fly for […] mio. PLN, for at være en omstruktureringsomkostning.

(74) Som led i flådemoderniseringsforanstaltningerne vil selskabet tage seks B737-400-fly, […] E170-fly og […] E175-fly ud af flåden. Det vil bære omkostningen ved leasingforpligtelserne og vedligeholdelsen i udtagningsperioden, før flyene returneres, sælges eller fremlejes. Den samlede udtagningsomkostning vurderes at være […] mio. PLN.

(75) I begyndelsen af omstruktureringsperioden forventes selskabet at give tab og have negative pengestrømme. For at dække disse tab og opretholde likviditeten vil det have brug for anslået […] mio. PLN.

(76) Omstruktureringsplanen omfatter en personalenedskæring med 833 fuldtidsækvivalenter. LOT anslår, at den samlede omkostning ved personalenedskæringen vil beløbe sig til ca. […] mio. PLN og bestå af følgende elementer: i) en frivillig fratrædelsesordning ([…] mio. PLN), ii) den kollektive fyringsrunde ([…] mio. PLN), iii) hensættelser for medarbejdere i udlandet, som er omfattet af den lokale lovgivning ([…] mio. PLN) og iv) andre typer afskedigelser, f.eks. tidlig pensionering ([…] mio. PLN).

Finansieringskilder

(77) I efteråret 2012 indgik selskabet en finansiel leasingaftale med den amerikanske forretningsbank […] til køb af fem B787-fly, som den anmeldte som en kilde til egetbidraget. LOT valgte tilbuddet fra […] ud af 24 kommercielle tilbud, det indhentede i markedet. Valget blev truffet på basis af en analyse af nettonutidsværdien og den vægtede gennemsnitlige rentesats.

(78) Tilbagebetalingsperioden for leasingaftalen er 12 år fra datoen for levering af flyene. Selskabet er forpligtet til at betale et startgebyr på datoen for levering af flyene og kvartalsvis leje forud til en rentesats af 3-måneders LIBOR + […] % for det første fly og faste satser på mellem […] % og […] % for de næste fire fly. Den finansielle leasingstruktur bygger på et SPV (special purpose vehicle), som er et selskab registreret i USA, der tjener som mellemled mellem […] og LOT ([14]).

(79) Der er stillet sikkerhed for leasingaftalen på følgende måder: i) en eksportgaranti fra Export Import Bank of the United States (i det følgende benævnt »Ex-Im Bank«) ydet i overensstemmelse med reglerne i Large Aircraft Sector Understanding (i det følgende benævnt »LASU«) ([15]), ii) pant i flyene, iii) overdragelse af rettigheder i forsikringspolicer og iv) pant i aktierne i SPV.

(80) Ex-Im Bank-garantien har begrænset varighed og beløb, dvs. den vedrører køb af fem B787-fly i form af finansiel leasing med en varighed på 12 år. Garantien dækker en del af købsprisen på et fly ([75-90] %). Resten skal dækkes af LOT. Ex-Im Banks ydelse af garantien var baseret på en due diligence-undersøgelse af LOT med en vurdering af selskabets finansielle situation og evne til at honorere sine leasingforpligtelser.

(81) De anden kilde til egetbidraget ud over leasingaftalen er salget af anlægsaktiver, som forventes at give et provenu på […] mio. PLN.

(82) Statsstøtten består i konvertering af redningslånet til egenkapital på 423 mio. PLN og en yderligere egenkapitalinvestering på 381,29 mio. PLN, jf. betragtning 19.

3.3. GENOPRETTELSE AF DEN LANGSIGTEDE RENTABILITET

(83) Ifølge omstruktureringsplanen skal den langsigtede rentabilitet være genoprettet i 2015. De finansielle fremskrivninger for perioden 2013-2018 er blevet udarbejdet ifølge et worst case-, et reference- og et best case-scenarie. Selskabet forventes at kunne notere et overskud på kerneforretningen, generere positive pengestrømme fra driften og et positivt afkast af den investerede kapital (ROCE) fra 2014 og fremad. Der forventes nettooverskud fra 2015 og fremad. Tabellen nedenfor viser udvalgte fremskrevne finansielle data i referencescenariet.

Tabel 4

Udvalgte fremskrevne data i referencescenariet (mio. PLN)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Omsætning	[2 900-3 400]	[2 900-3 400]	[2 650-3 150]	[3 300-3 800]	[4 050-4 550]	[4 300-4 800]
Overskud/tab på kerneforretning	[– 157 til – 130]	71,0	[113-137]	[200-240]	[210-250]	[175-215]
Nettooverskud/-tab	196,1	[-20 til -16]	[67-80]	[155-190]	[180-220]	[140-170]

([14]) Et særskilt SPV er oprettet for hvert fly af Wells Fargo Delaware Trust Company, som er et selskab, der udelukkende beskæftiger sig med denne type transaktioner og er valgt af LOT. SPV'et forbliver ejer af flyene og yder alle parter i transaktionen specialiserede tjenesteydelser.

([15]) Retningslinjerne for flyfinansiering, der var almindeligt anvendt i luftfartsbranchen indtil 2007, da de blev erstattet af Aircraft Sector Understanding, som er oprettet under OECD. Eftersom LOT indledte købet af B787-fly før 2007, var LASU-reglerne stadig gældende.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pengestrøm fra driften	[– 175 til – 145]	[170-206]	[300-360]	[360-440]	[370-450]	[335-415]
ROCE	[– 4,4 til – 3,6] %	[2,7-3,3] %	[5-6] %	[9-11] %	[10-12] %	[8-10] %

Kilde: Omstruktureringsplan.

(84) Den finansielle fremskrivning er baseret på en række antagelser vedrørende flåden, rutenettet, den interne organisation, driftsmæssige og finansielle parametre, makroøkonomiske indikatorer, brændstofpriser og omstruktureringsforanstaltningernes gennemførelsesgrad. De primære antagelser angives herunder:

— gennemførelse af omstruktureringsforanstaltningerne (med hensyn til den potentielle finansielle virkning): 85 % af potentialet

— brændstofpris: 1 153 USD/t i hele fremskrivningsperioden

— kursen på PLN over for USD: 3,22

— belægning: under [67-83] % i vintersæsonen og ca. [76-94] % i sommersæsonen

— antal befordrede passagerer (i tusind): 2012/13 — 4 766, 2013/14: [4 300-5 300], 2014/15 — [3 800-4 600], 2015/16 — [4 200-5 100], 2016/17 — [4 800-5 900], 2017/18 — [5 100-6 300]

— væksten i enhedsindtjeningen pr. passager for hele LOT's fulde net af flyforbindelser: i gennemsnit 2,5 % p.a. (medregnet virkningen af stigningen i antal fjernflyvninger i 2016-2018 samt den stigende belægningsgrad på business class og premium economy class).

3.4. KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGER

(85) Som en kompensationsforanstaltning foreslår LOT at lukke 19 ruter og nedsætte frekvensen på fem destinationer ([16]). Den foreslåede foranstaltning svarer til en nedsættelse af kapaciteten med [13,5-16,5] % i ASK sammenlignet med perioden før omstruktureringsperioden, nemlig november 2011-oktober 2012. Ifølge LOT var ingen af ovennævnte ruter tabsgivende forud for omstruktureringen, sådan som det kræves i punkt 40 i Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([17]) (i det følgende benævnt »rammebestemmelserne«).

(86) Desuden planlægger LOT at lukke fem ruter ([18]), hvilket udgør en yderligere nedbringelse af kapaciteten med [1,4-1,7] %, men anser ikke dette for at være kompensationsforanstaltninger, eftersom de blev vurderet af LOT til at være tabsgivende forud for omstruktureringen.

(87) Det er ikke hensigten at øge kapaciteten på fjernruterne i omstruktureringsperioden.

(88) Som følge af ændringerne i LOT's net vil selskabet også frigøre et antal slots.

3.5. ÅBNINGSAFGØRELSEN

(89) Kommissionen indledte den formelle undersøgelsesprocedure den 6. november 2013. I åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl med hensyn til princippet om engangsstøtte, genoprettelsen af den langsigtede rentabilitet, kompensationsforanstaltningerne og egetbidraget.

([16]) Ruter, der skal nedlægges: […], ruter med nedsat frekvens: […].
([17]) Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder, EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.
([18]) […].

Princippet om engangsstøtte

(90) Kommissionen udtrykte tvivl om, hvorvidt LOT reelt modtog rednings- eller omstruktureringsstøtte i strid med princippet om engangsstøtte på grund af den udsættelse af lufthavnsafgifter, som LOT fik af de statsejede lufthavne ([19]). Spørgsmålet kom til Kommissionens kendskab igennem en klage fra Ryanair, som hævdede, at LOT havde fået en ubegrænset kredit af de statsejede lufthavne til dækning af lufthavnsafgifterne til skade for alle andre luftfartsselskaber (se afsnit 1.2 ovenfor).

(91) Navnlig udtrykte Kommissionen tvivl med hensyn til Polens argument om, at de statsejede lufthavnes midler ikke er statslige midler. Desuden udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt udsættelsen, som LOT fik af de statsejede lufthavne på betaling af lufthavnsafgifterne, faktisk blev ydet på markedsvilkår, når det tages i betragtning, at udsættelsesperioderne var lange, renten ofte lav, og sikkerhedsstillelsen ofte beskeden ([20]). Desuden synes ikke alle de udsatte beløb at være blevet betalt i sidste ende.

Genoprettelse af den langsigtede rentabilitet

(92) Kommissionen udtrykte skepsis med hensyn til, om den nuværende omstruktureringsplan vil genoprette LOT's rentabilitet, og bad Polen underbygge påstanden bedre. Den bemærkede, at LOT tidligere havde gjort omstruktureringsforsøg, som ikke førte til genoprettelse af rentabiliteten, selv om de blev udført i et øjensynligt gunstigere forretningsklima.

(93) LOT's likviditetssituation vakte også bekymring. Selskabet mistede likviditet i december 2012, og prognosen var, at det igen ville løbe tør for likviditet i august 2013 (trods redningsstøtten). Selv om denne prognose ikke holdt stik, var sikkerhedsmarginen stadig for lille, idet LOT havde udtømt sine interne finansieringskilder efter salget af aktiver og ikke havde adgang til ekstern finansiering (undtagen leasing) på grund af sin vanskelige finansielle situation.

(94) Kommissionen tvivlede på, at LOT's mangeårige strukturelle problemer i det store og hele ville blive løst ved indførelsen af de nye B787-fly. LOT planlagde at nå ca. 30 % af den samlede anslåede finansielle virkning af omstruktureringen gennem driften af B787-flyene. Kommissionen påpegede, at driften af disse B787-fly kun ville have en direkte virkning for fjernrutesegmentet (som i 2012 kun udgjorde [< 25] % af LOT's indtægter fra ruteflyvninger), og at der måske ikke var tilstrækkelig efterspørgsel til at sikre effektiv udnyttelse af de nye fly.

(95) Den antagelse, at over 30 % af omstruktureringsfordelene ville blive opnået gennem indtægtsrelaterede foranstaltninger (f.eks. biindtægter og indtægtsforvaltning), forekom at være en overvurdering, idet det til dels afhang af eksterne faktorer, f.eks. ændret forbrugeradfærd, om dette ville lykkes. Desuden så nogle af de planlagte foranstaltninger (f.eks. indførelse af catering mod betaling), der normalt forbindes med lavprisselskaber, ud til potentielt at være i strid med LOT's strategi om at forblive et traditionelt flyselskab.

(96) LOT's antagelse af, at resultatet fra kerneforretningen ville forbedres fra et tab på [130-157] mio. PLN i 2013 til et overskud på [64-78] mio. PLN i 2014, dvs. en forbedring på [194-235] mio. PLN på 12 måneder, syntes urealistisk på baggrund af selskabets hidtidige resultater (selskabet havde ikke noteret et overskud på kerneforretningen siden 2008) og det betydelige foreløbige tab i de første fire måneder af 2013.

(97) Kommissionen betvivlede også flere af de underliggende antagelser for den finansielle fremskrivning i omstruktureringsplanen, navnlig:

a) forholdsvis små afvigelser i centrale parametre (gennemsnitlig enhedsindtjening pr. passager: 1 %, antal passagerer: 1 %, kursen på PLN over for USD: 10 %) fra referenceværdien, der blev antaget i følsomhedsanalysen, og en fast brændstofpris over en seksårig fremskrivningsperiode, som forekom tvivlsom i betragtning af de historisk set meget volatile brændstofpriser

([19]) Fra 22. maj 2009 til 10. april 2013 indgik LOT 23 aftaler med de statsejede lufthavne om at udsætte betaling af lufthavnsafgifter for i alt ca. [285-349] mio. PLN (ca. [70-85] mio. EUR), herunder ni aftaler med lufthavnen i Warszawa, tre aftaler med lufthavnene i Gdansk, Krakow, Poznan og Katowice og to aftaler med lufthavnen i Wroclaw.

([20]) Udsættelsesperioderne var på 48-396 dage, strafrenten var i de fleste tilfælde lavere end den polske lovbestemte sats, og i tre aftaler blev der slet ikke opkrævet renter. Sikkerhedsstillelsen var ofte beskeden, f.eks. blankoveksler, og i seks udsættelsesaftaler blev der slet ikke stillet sikkerhed.

b) LOT's evne til at generere den planlagte indtjening på fremleje af B787-fly og Embraer-fly i 2013-2018

c) opnåelsen af 85 % af de planlagte omstruktureringsfordele, der blev antaget i den finansielle fremskrivnings referencescenarie.

Forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger (kompensationsforanstaltninger)

(98) Kommissionen udtrykte forbehold over for LOT's metodologi til beregning af ruternes rentabilitet. Ifølge punkt 40 i rammebestemmelserne kan lukning af tabsgivende aktiviteter ikke anses for at være en gyldig kompensationsforanstaltning. I betragtning af ovennævnte forbehold havde Kommissionen ikke tilstrækkelig vished for, at betingelsen var opfyldt.

Begrænsning af støtten til et minimum, egetbidrag

(99) Kommissionen udtrykte tvivl om, hvorvidt den finansielle leasingkontrakt på B787-fly med garanti fra eksportkreditbureauet Ex-Im Bank kunne accepteres som en gyldig kilde til egetbidraget. I betragtning af, at udlejeren med så stærk en sikkerhedsstillelse sandsynligvis ville få det fulde beløb dækket ind, hvis LOT ikke betalte, forekom leasingaftalen ikke at være et tegn på markedernes tillid til LOT's tilbagevenden til rentabilitet, sådan som det kræves i punkt 43 i rammebestemmelserne.

IV. **POLENS BEMÆRKNINGER**

(100) Polen fremsendte bemærkninger og dokumentation til alle de spørgsmål, der var blevet rejst i åbningsafgørelsen. De polske myndigheder konkluderede, at den anmeldte foranstaltning opfyldte alle betingelser i rammebestemmelserne. Polen fremsendte også en ajourført status over gennemførelsen af omstruktureringsplanen, som påviste, at LOT havde gjort betydelige fremskridt i omstruktureringsprocessen, og at selskabets aktuelle finansielle resultater i 2013 var meget bedre end planlagt.

Princippet om engangsstøtte

(101) For så vidt angår opfyldelsen af princippet om engangsstøtte, bekræftede Polen, at LOT's forpligtelser vedrørende lufthavnsafgifter var blevet udsat af de statsejede lufthavne. Samtidig fastholdt Polen sit synspunkt om, at udsættelserne ikke udgjorde statsstøtte.

(102) Ifølge Polen er lufthavnenes midler ikke statslige midler, og lufthavnenes beslutninger kan ikke tilskrives staten. Selv om udsættelserne fra lufthavnenes side skulle finansieres med statslige midler, opfylder udsættelserne af lufthavnsafgifterne imidlertid princippet om den private kreditor og udgør derfor ikke statsstøtte.

(103) Med hensyn til tilregnelse bekræftede Polen, at alle lufthavne, der gav LOT udsættelser, var kontrolleret direkte eller indirekte af den polske stat. Virksomheden PPL, der forvalter Warszawas lufthavn, er fuldt ejet af staten. De regionale lufthavne i Gdansk, Krakow, Poznan, Katowice og Wrocław ejes af PPL, regionale myndigheder og et statsejet selskab.

(104) Ikke desto mindre fremførte Polen igen det argument, at beslutningerne, som lufthavnene traf, ikke kunne tilregnes staten, da statens evne til at kontrollere lufthavnene ikke automatisk berettiger den antagelse, at disses handlinger kan tilskrives staten. I denne forbindelse henviste Polen atter til Stardust Marine-dommen ([21]). Polen understregede, at lufthavnene ikke er en del af den offentlige forvaltning, og at de driver deres kommercielle aktiviteter uafhængigt af enhver statslig indgriben.

(105) Navnlig forklarede Polen, at PPL var en juridisk person og blev drevet i overensstemmelse med loven om den statslige lufthavnsvirksomhed af 23. oktober 1987 ([22]) (i det følgende benævnt »PPL-loven«). Ifølge PPL-loven drives PPL uafhængigt, i overensstemmelse med rationelle forretningsprincipper og er finansielt selvstændig. PPL tilhører ikke den offentlige sektor; den er ikke finansieret over statens budget, men dækker sine driftsomkostninger ved hjælp af indtægter fra driften af sin egen virksomhed. PPL's drift kontrolleres og tilses af transportministeren, som dog kun har ret til at ændre eller ophæve beslutninger truffet af generaldirektøren for PPL, hvis de er lovstridige. Ministeren har ikke beføjelse til at gribe ind i beslutningsprocessen vedrørende PPL's kommercielle relationer.

([21]) Sag C-482/99, Frankrig mod Kommissionen (Stardust Marine), Sml. 2002 I, s. 4397.
([22]) Lovtidende 1987, nr. 33, punkt 185, som ændret.

(106) Om de regionale lufthavne forklarede Polen, at de alle er privatretlige selskaber ([23]) og er underlagt almindelig selskabsret, dvs. den polske lov om kommercielle selskaber ([24]) (i det følgende benævnt »loven«). Det er kapitalselskaber, som er juridiske personer og har egne aktiver. De agerer uden for de offentlige forvaltningsstrukturer. Den øverste myndighed for selskaberne, der forvalter de regionale lufthavne i Polen, er generalforsamlingen, bestyrelsen og direktionen. De offentlige myndigheder er repræsenteret på generalforsamlingen og i bestyrelsen. Ifølge loven leder direktionen selskabets daglige drift og træffer uafhængige beslutninger om andre anliggender end dem, der er forbeholdt andre af selskabets organer. Da direktionens indgåelse af aftaler om udsættelse af betaling ikke kræver bestyrelsens eller generalforsamlingens godkendelse, var beslutningerne om udsættelse ifølge Polen uafhængige beslutninger truffet af lufthavnene uden statens indblanding.

(107) Med hensyn til princippet om den private kreditor fremførte Polen flere typer argumenter for, at udsættelserne af lufthavnsafgifterne blev bevilget på markedsvilkår.

(108) For det første nævnte Polen den økonomiske sammenhæng, hvori lufthavnene besluttede at udsætte LOT's betaling af lufthavnsafgifterne, nemlig et alvorligt økonomisk tilbageslag i 2009 ([25]) samt andre ekstraordinære begivenheder (askeskyen fra Eyjafjallajökull i april 2010). Ifølge Polen kunne lufthavnene derfor have antaget, da de gav udsættelse til LOT, at selskabets vanskeligheder var af midlertidig karakter.

(109) For det andet understregede Polen, at LOT som hovedkunde hos lufthavnene genererede en betydelig del af disses indtjening, mens udsættelserne kun udgjorde en brøkdel af omsætningen mellem lufthavnene og LOT ([26]). Derfor var parterne interesserede i at fortsætte deres samarbejde. I et kontrafaktisk scenarie ville LOT's insolvens have haft en negativ virkning for lufthavnenes aktiviteter ([27]).

(110) For det tredje forklarede Polen, at det set fra lufthavnenes perspektiv var bedre at udsætte dele af LOT's betalinger, end at selskabet gik i betalingsstandsning. Især fordi LOT, da udsættelsesbeslutningerne blev truffet, stadig havde aktiver, som kunne være stillet som sikkerhed. Til sammenligning ville lufthavnene i tilfælde af konkurs have været efterstillede kreditorer og få en meget lavere procentdel af deres tilgodehavende dækket end i tilfælde af udsættelse ([28]). Desuden tager konkursbehandling i Polen i gennemsnit 3-3,5 år, hvilket rækker langt ud over den gennemsnitlige udsættelsesperiode på ca. 6,5 måneder, som LOT fik af lufthavnene, se betragtning 114 nedenfor.

(111) For det fjerde afspejlede vilkår og betingelser for udsættelserne ifølge Polen fuldt ud markedsvilkårene, hvad angår i) rente, ii) sikkerhedsstillelse og iii) udsættelsesperioder.

(112) Navnlig for så vidt angår renten ([29]), anfører Polen, at der skal sondres mellem den rentesats, der blev anvendt på udsættelsesaftalerne, og den lovbestemte rentesats ([30]), som er en slags morarente, mens formålet med udsættelsesaftalerne var at sætte skyldner i stand til at betale sine forpligtelser inden for en rimelig frist.

(113) Med hensyn til sikkerhedsstillelsen understreger Polen, at det udsatte beløb i to tredjedele af udsættelsesaftalerne var sikret ved pantebreve og håndpant i LOT's aktiver. I de fleste af de resterende udsættelsesaftaler var de udsatte

([23]) Der er tale om selskaber med begrænset ansvar i de regionale lufthavne Gdansk, Krakow og Poznan og aktieselskaber i de regionale lufthavne i Katowice og Wrocław.
([24]) Lov om kommercielle selskaber af 15. september 2000, se konsolideret ordlyd: Lovtidende 2013, punkt 1030.
([25]) Krisen medførte et brat fald i efterspørgslen efter lufttransport kombineret med stigende omkostninger (se analysen af lufttransportmarkedet i Polen i 2009, Civil Aviation Authority 2010, »Performance Review Report; an Assessment of Air Traffic Management in Europe during the Calendar Year 2010«, Eurocontrol 2011).
([26]) I årene 2009-2013 genererede LOT ca. 40 % af indtjeningen i Warszawas lufthavn. Det samlede beløb for de udsættelser, som de regionale lufthavne gav, svarede til et gennemsnit på 17,7 % af omsætningen mellem selskabet og disse lufthavne.
([27]) Dette ville være særlig synligt i Warszawas lufthavn. Da LOT er det eneste flyselskab med hjemsted i Warszawas lufthavn, ville et ophør af LOT's aktiviteter dér føre til et betydeligt fald i lufthavnens omsætning. Dette dokumenteres af Polen med relevante data for lignende scenarier, som er opstået i Zürich lufthavn, Zaventem lufthavn i Bruxelles og Budapest lufthavn.
([28]) Den gennemsnitlige procentdel, som tilgodehavender blev dækket med i konkurser på det tidspunkt, da der blev givet udsættelse på betaling af lufthavnsafgifterne, var 15-17,75 % ifølge undersøgelser foretaget i Polen eller ca. 34 % ifølge Verdensbankens statistikker.
([29]) F.eks. var rentesatsen i udsættelsesaftalerne med Warszawa lufthavn […] % p.a.
([30]) I dag ligger den lovbestemte rente i Polen på 13 %.

beløb ([31]) sikret ved blankoveksler, som sikrer en hurtig inddrivelse af gælden. Kun i seks aftaler blev der ikke stillet sikkerhed. I alle tilfælde anerkendte LOT imidlertid sin gæld til en given lufthavn, således at denne om nødvendigt let kunne indbringe sagen for retten.

(114) Hvad angår udsættelsesperioderne, understreger Polen, at den gennemsnitlige udsættelsesperiode var ca. 6,5 måneder, hvilket er gunstigt sammenlignet med retssagers varighed i Polen (mere end to år) ([32]) eller konkursbehandlingers varighed (gennemsnitligt 3-3,5 år) ([33]).

(115) Polen fastholdt også, at andre af LOT's private kreditorer tillod selskabet at udsætte betaling af gæld på hundreder af millioner PLN over lignende udsættelsesperioder og på lignende vilkår, herunder en lavere rente end den lovbestemte eller uden renter og i visse tilfælde også uden sikkerhedsstillelse ([34]).

(116) Endelig bekræftede Polen, at alle udsatte betalinger er fuldt honoreret.

(117) For desuden at dokumentere sit synspunkt som gengivet i betragtning 101-116 ovenfor fremsendte Polen en rapport udarbejdet af KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. (i det følgende benævnt »KPMG« hhv. »KPMG-rapporten«). KPMG-rapporten beskriver beslutningsprocessen i lufthavnene, som førte til de enkelte udsættelsesaftaler, og giver desuden en markedsanalyse af hver af dem. Den metodologi, som KPMG har brugt til markedsanalysen, er baseret på en sammenligning af et referencescenarie ([35]) (dvs. udsættelse af lufthavnsafgifter) med et alternativt scenarie ([36]) (ingen udsættelse til LOT). For at kontrollere det økonomiske rationale i udsættelsesaftalerne blev referencescenariet og de alternative scenarier sammenlignet på basis af den aktuelle værdi og nettonutidsværdien. Sammenligningen mellem disse to scenarier viste, at udsættelsen af lufthavnsafgifterne i hvert enkelt tilfælde var økonomisk set rationel og mere gavnlig for lufthavnene end det alternative konkursscenarie.

Genoprettelse af den langsigtede rentabilitet

(118) Polen anførte, at LOT nu står bedre med hensyn til at genoprette rentabiliteten end under de tidligere forgæves forsøg på omstrukturering. For det første har selskabet fået de længe ventede B787-fly, som er en hovedhjørnesten i dets omstruktureringsplan. For det andet har LOT afhjulpet svaghederne ved de tidligere forsøg ved at fokusere på hidtil uløste problemer (f.eks. mere konsekvent personalenedskæring). For det tredje er det makroøkonomiske klima bedre. Endelig er LOT's faktiske finansielle resultater efter fem gennemførte kvartaler af omstruktureringsplanen meget bedre end planlagt.

([31]) 26,4 % af det udsatte beløb.

([32]) Ifølge data fra Verdensbanken (http://www.doingbusiness.org) tog det gennemsnitligt 830 dage at inddrive sit tilgodehavende i Polen i 2009-2012 (over to år og 3 måneder), mens det i 2013 tog 685 dage.

([33]) Ifølge Verdensbanken tager konkursbehandling i Polen gennemsnitligt tre år (http://www.doingbusiness.org). Disse konklusioner støttes af undersøgelser udført på en stikprøve af 94 konkurser. De blev offentliggjort i 2009 og viste, at den gennemsnitlige varighed af konkursbehandling er 3,5 år (data for: D. Baran, Efektywność postępowań upadłościowych [Effektivitet i konkursbehandling] [i:] E. Mączyńska (ed.), Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa, [Konkurslabyrinten — forbandelse eller ny chance?] Warszawa 2009, s. 145).

([34]) Dette gælder især hedging-banker ([…]) og udlejere ([…]). Nogle af de private kreditorer tog ikke renter af LOT (de fleste af udlejerne […]). Desuden gav nogle af LOT's private kreditorer (f.eks. […]) også udsættelse på betalingen af nogle af deres tilgodehavender uden anden sikkerhed end LOT's anerkendelse af gælden.

([35]) I referencescenariet antages det, at udsættelsen gives, parterne fortsætter samarbejdet, og gælden betales i overensstemmelse med de betingelser, der er fastlagt i udsættelsesaftalen. Der tages også hensyn til mulighederne for langsigtet samarbejde, fastholdelse af indtjeningsgrundlaget, den midlertidige karakter af LOT's vanskeligheder og selskabets fremtidsudsigter, de forskellige typer sikkerhed, som LOT stillede, samt andre betingelser i udsættelsesaftalerne (rente osv.).

([36]) I det alternative scenarie antages det, at udsættelsen ikke gives, at lufthavnen indgiver konkursbegæring for LOT, LOT standser sine aktiviteter i lufthavnen, og lufthavnen tvinges til at finde andre selskaber til erstatning for LOT. Der tages også hensyn til, at lufthavnenes fordringer (som led i kommercielle forpligtelser) er efterstillet de privilegerede fordringer såsom omkostningerne ved konkursbehandlingen, lønninger, herunder socialsikringsbidrag, og endelig skattegæld (som fastlagt i den polske konkurslovgivning). Der tages også hensyn til den gennemsnitlige varighed af konkursbehandlingen (ca. 3,5 år — KPMG tog hensyn til konkursbehandlingen af LLC Nowy Przewoznik Sp. z o.o. (der drev virksomhed under varemærket Centralwings), som tog over 3,5 år, idet den indledtes i maj 2009 og sluttede i februar 2013), den gennemsnitlige dækning af tilgodehavendet, indtægtstab og udsigten til at erstatte LOT med andre luftfartsselskaber (herunder tre delscenarier på tre, fire og fem år).

(119) LOT's likviditetssituation er blevet bedre. Ikke blot mistede selskabet ikke likviditet i august 2013, som det var ventet ifølge omstruktureringsplanen, men det fandt yderligere finansieringskilder, f.eks. […] fra Boeing […]. Faktisk har de reelle pengestrømme fra driften i 2013 været bedre end planlagt.

(120) Ligeledes viste den faktiske finansielle virkning af indførelsen af B787-fly sig at være bedre end planlagt. Det havde en positiv virkning på ikke blot fjernruterne, men hele rutenettet. Flyene forventes ikke at kunne løse LOT's mangeårige strukturelle problemer alene, men i kombination med andre omstruktureringsforanstaltninger. Trafikken på de ruter, der skal beflyves med B787-fly (Nordamerika, Nord- og Sydøstasien), forventes at stige med 6,5 % til 10,6 % p.a., hvorfor flyene ikke vil blive underudnyttet.

(121) I 2013 genererede de indtægtsrelaterede foranstaltninger [> 100] % af det planlagte finansielle potentiale, man antog i omstruktureringsplanen. I august 2013 indførte LOT med held catering mod betaling og fik ikke negativ respons fra kunderne. Ifølge markedsundersøgelser har passagererne ikke noget imod at betale for serviceydelser. Stigningen i biindtægterne falder i tråd med den øjeblikkelige tendens til, at de traditionelle luftfartsselskaber går i retning af hybridformer i deres forretningsmodeller med træk fra lavprisselskaber, og ventes derfor ikke at underminere LOT's brand eller afskrække kunderne.

(122) Det faktiske finansielle resultat for 2013 var meget bedre end antaget i omstruktureringsplanen. LOT har identificeret potentielle kilder til yderligere forbedring. Dette tyder på, at den forventede fortjeneste på kerneforretningen i 2014 kan nås.

(123) Polen fremlagde en følsomhedsanalyse, som viser, at LOT selv med større afvigelser fra udgangspunktet i de centrale parametre end antaget i omstruktureringsplanen fastholder likviditeten i hele den finansielle fremskrivningsperiode 2014-2018. Brændstofprisen, som allerede indgik med en meget konservativ antagelse (over LOT's 10-årige historiske maksimum og 12,1 % højere end markedsprisen på anmeldelsestidspunktet), stiger sandsynligvis ikke brat igen. Med hensyn til det planlagte provenu fra fremleje af fly har LOT udarbejdet et alternativt flådescenarie med længere udnyttelse af visse af flyene. Polen fremlagde finansielle fremskrivninger, som viser, at LOT stadig ville genoprette rentabiliteten, hvis det scenarie faktisk blev gennemført. Polen anførte også, at selskabet i 2013 nåede [> 100] % af de planlagte omstruktureringsfordele (mod antaget 85 % i planen).

Forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger (kompensationsforanstaltninger)

(124) Polen klarlagde endvidere, hvordan LOT beregner rentabilitet for ruterne (se afsnit 7.3.4). Polen understregede, at metodologien er i overensstemmelse med branchestandarden.

Begrænsning af støtten til et minimum, egetbidrag

(125) Polen fremlagde dokumentation for, at eksportkreditbureauet Ex-Im Bank gennemførte en due diligence-undersøgelse af LOT forud for tilsagnet om garantistillelsen, og forklarede, at ca. 30 % af flyfinansieringstransaktionerne i hele verden i 2012 blev indgået med deltagelse af eksportkreditbureauer. Polen oplyste også Kommissionen om, at en af tilbudsgiverne tilbød LOT finansiering uden garanti fra eksportkreditbureauet. Desuden blev LOT's risiko vurderet af det amerikanske kapitalmarked, hvor leasingaftalen med held blev refinansieret af private investorer i 2013.

(126) Desuden påpegede Polen, at en finansiel leasingkontrakt er en acceptabel form for egetbidrag ifølge Kommissionens afgørelsespraksis, og gentog, at det er en typisk form for finansiering af køb af fly. Ifølge Polen er finansiel leasing af et nyt fly på vilkår, der svarer til dem, LOT fik, se betragtning 77-80 ovenfor, (inklusive den anvendte type sikkerhedsstillelse) en standardfinansieringsform i luftfartsbranchen og er for nylig blevet brugt af mange andre europæiske luftfartsselskaber, f.eks. Ryanair, KLM, Norwegian Air, Czech Airlines, Austrian Airlines og Alitalia.

V. **BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER**

(127) Kommissionen modtog bemærkninger fra syv interesserede parter: Ryanair, International Airlines Group (i det følgende benævnt »IAG«), to parter, der ikke ønskede deres identitet offentliggjort, fagforeningen »NSZZ *Solidarność 80*« hos PPL (i det følgende benævnt »fagforeningen«), PPL selv og arbejdsgiverforeningen »Polske arbejdsgivere«.

(128) Ryanair gentog den påstand, som selskabet oprindelig fremførte i klagen, at LOT allerede havde modtaget statsstøtte i form af udsatte lufthavnsafgifter bevilget af Polens statsejede lufthavne. Desuden udtrykte Ryanair tvivl med hensyn til LOT's genoprettelse af rentabiliteten på baggrund af, at de tidligere omstruktureringsforsøg var mislykkedes, at fordelene ved indførelsen af B787-flyene var for optimistiske, og at LOT måske ikke ville kunne nedbringe sine personaleomkostninger på grund af eventuelt pres fra fagforeningerne.

(129) Ifølge IAG bør LOT's fjernrutenet også omstruktureres. Nærmere bestemt mener IAG, at der ikke er tilstrækkelig efterspørgsel til den kapacitet, som LOT har udrullet på det amerikanske marked. IAG nævner eksemplet Malév, som forgæves forsøgte at opretholde en direkte forbindelse fra Budapest til New York. Med henvisning til den finansielle leasingkontrakt på B787-fly bemærkede IAG, at den vurdering, som Ex-Im Bank og den amerikanske långivende forretningsbank foretog, måtte være foregået enten før de nuværende likviditetsproblemer eller i forventning om statsstøtte.

(130) Den første af de to interesserede parter, som ikke ønskede deres identitet offentliggjort, fremførte, at LOT's omstruktureringsplan hverken var troværdig eller gennemførlig, og at den ikke ville genoprette LOT's langsigtede rentabilitet. Vedkommende part påpegede, at det forventede ROCE er overoptimistisk, og bemærkede, at LOT har planer om at øge sin kapacitet, samtidig med at det polske marked lider af overkapacitet. Desuden mente man, at de udsatte lufthavnsafgifter udgjorde statsstøtte. Yderligere bemærkede denne part, at en måling alene på grundlag af variable omkostninger af rentabiliteten på de ruter, der er foreslået som kompensationsforanstaltninger, var uhensigtsmæssig på langt sigt. Ifølge denne interesserede part bør alle ruter på langt sigt måles på grundlag af det, som LOT kalder Margin 2. Vedkommende gav også udtryk for, at den finansielle leasingkontrakt på B787-fly ikke bør accepteres som en kilde til egetbidrag, da den ikke godtgør markedets tillid til LOT's genoprettelse af rentabiliteten.

(131) Den anden interesserede part, som ikke ønskede sin identitet offentliggjort, bemærkede, at LOT takket være statsstøtten havde øget sin kapacitet på det polske chartermarked, hvilket angiveligt havde ødelagt den interesserede parts konkurrencemæssige stilling og var i strid med EU's statsstøtteregler. Denne part udtrykte også tvivl om LOT's genoprettelse af rentabiliteten, bl.a. på baggrund af at fordelen ved B787-flyene var overvurderet, og at de finansielle prognoser forekom urealistiske. Vedkommende betvivlede også rentabiliteten på de ruter, der blev foreslået som kompensationsforanstaltninger. Endelig mener denne part, at den finansielle leasingkontrakt ikke bør tages i betragtning som egetbidrag, da den i praksis ikke indebar nogen risiko for de finansierende banker.

(132) Derudover nævnte denne part også spørgsmålet om de udsatte lufthavnsafgifter ([37]). Desuden gjorde vedkommende Kommissionen opmærksom på andre af LOT's transaktioner, som angiveligt udgjorde statsstøtte. Disse transaktioner omfatter:

a) salg af fast ejendom, nemlig i) salget i 2011 af LOT's kontorbygning sammen med grunden 17 Stycznia Street 43 (i det følgende benævnt »hovedkvarteret«) til det statsejede selskab *Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.-A.*/PB1 (i det følgende benævnt »PZU«, »PZU/PB1«) for et beløb af […] mio. PLN (ca. […] mio. EUR) og ii) salget i 2012 af LOT's ejendom på 17 Stycznia Street 39 til det statsejede selskab TF Silesia for et beløb af […] mio. PLN (ca. […] mio. EUR)

b) salget af nogle af LOT's datterselskaber til statsejede selskaber, nemlig salget i 2010 af LOT Services over markedsprisen, selv om selskabet var insolvent, salget af LOT AMS, selv om det var »i en meget ringe finansiel situation«, salget i december 2012 af Petrolot, salget i september 2012 af Eurolot, salget i 2009-2010 af LOT Cargo S.A. (i det følgende benævnt »LOT Cargo«) og af Casinos Poland.

(133) Fagforeningen hævder primært, at omstruktureringsstøtten vil stride mod princippet om engangsstøtte, fordi LOT allerede havde modtaget statsstøtte i form af en række foranstaltninger, væsentligst de udsatte lufthavnsafgifter. Fagforeningen gjorde Kommissionen opmærksom på flere andre af LOT's transaktioner, som angiveligt udgjorde statsstøtte. Disse transaktioner omfatter:

a) LOT's salg af fast ejendom til andre statsejede selskaber (nemlig salget af LOT's hovedkvarter, salget af ejendommen på 17 Stycznia Street 39, salget af en investeringsejendom sammen med anlægsaktiverne i godsterminalen (i det følgende benævnt »godsterminalen«) og salget af en investeringsejendom sammen med anlægsaktiverne i cateringlokaliteterne (i det følgende benævnt »cateringanlægget«))

b) salget af LOT's datterselskaber til en pris over markedsværdien til andre statsejede selskaber (nemlig salget af LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. (i det følgende benævnt »LOT Catering«), LOT AMS, Petrolot og Eurolot)

c) lån til LOT ydet af statsejede selskaber, hvis aktiviteter ikke primært vedrører kreditgivning (nemlig to lån ydet af selskaber i PZU Group i december 2009 og februar 2010 for et samlet beløb af […] PLN (ca. […] EUR), lån ydet af TF Silesia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. (i det følgende benævnt »OLPP«) og Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. (i det følgende benævnt »PKN Orlen«) for en samlet sum af […] PLN (ca. […] EUR))

([37]) Især at LOT blev fritaget fra den polske lovbestemte rente på 13 %, hvilket burde være blevet godkendt af transportministeriet og finansministeriet.

d) levering af andre tjenesteydelser: PKN Orlen og dets datterselskab Petrolot leverede angiveligt brændstof til LOT til nedsatte priser.

(134) Desuden gav fagforeningerne udtryk for, at omstruktureringsplanen ikke ville genoprette LOT's langsigtede rentabilitet, og at leasingaftalen ikke var et tegn på markedets tiltro til genoprettelsen af rentabiliteten.

(135) Virksomheden PPL, som ejer Warszawa Chopin Lufthavn, anførte, at dens handlinger ikke kan tilregnes staten, da dens forretningsbeslutninger træffes uafhængigt. De aftaler, der blev indgået med LOT om at udsætte betalingen af lufthavnsafgifterne var i tråd med markedet og økonomisk set meget rationelle. PPL erklærede, at lignende ordninger omend i mindre målestok var aftalt med andre luftfartsselskaber og var blevet tilbudt lavprisselskaberne. LOT er en strategisk partner for PPL og har en betydelig indvirkning på Warszawa Chopin Lufthavns langsigtede udvikling. LOT's potentielle insolvens ville mindske trafikken til og fra Warszawa og få en negativ virkning for Polens økonomi.

(136) Arbejdsgiverforeningen »Polske arbejdsgivere« regner med, at Kommissionen godkender omstruktureringsstøtten. Den mener, at LOT er på rette spor mod genoprettelse af sin rentabilitet, hvilket bekræftes af de forbedrede faktiske finansielle resultater. Efter foreningens mening ville LOT's insolvens have en negativ virkning for forbindelsesmulighederne, hvilket igen ville påvirke passagererne, de forretningsrejsende og turistbranchen negativt.

VI. **POLENS KOMMENTARER TIL DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER**

(137) Polen fremsatte bemærkninger til alle de interesserede parters påstande.

(138) I henseende til manglende overholdelse af princippet om engangsstøtte:

a) I forbindelse med de udsatte lufthavnsafgifter gentog Polen sine argumenter vedrørende den manglende tilregnelse og overholdelsen af princippet om den private kreditor.

b) I forbindelse med andre af LOT's transaktioner, som angiveligt udgjorde statsstøtte, afgav Polen detaljerede forklaringer. Polen påpegede navnlig, at nogle af disse transaktioner allerede var godkendt af Kommissionen, mens andre enten ikke kunne tilregnes staten (f.eks. aktiver købt af private selskaber) eller på anden vis overholdt det markedsøkonomiske investorprincip. Med hensyn til sidstnævnte har Polen fremlagt beviser (f.eks. uafhængige værdiansættelser) til støtte for sin påstand.

(139) Med hensyn til især transaktionerne vedrørende fast ejendom forklarede Polen:

a) at salget og tilbageleasingen af LOT's hovedkvarter foregik på grundlag af en aftale, der var indgået den 10. maj 2011 mellem LOT og PZU/PB1. PB1 er et selskab, der indirekte ejes fuldt PZU. Staten ejer en minoritetsandel af PZU ([38]). Salgsprisen var […] PLN (ca. […] EUR)

b) at salget af ejendommen på 17 Stycznia Street 39 foregik på grundlag af en aftale, der var indgået den 31. juli 2012 mellem LOT og TF Silesia. Staten er eneaktionær i TF Silesia. Salgsprisen var […] PLN (ca. […] EUR)

c) at salget af godsterminalen foregik på grundlag af en aftale, der var indgået den 25. november 2011 mellem LOT og LS Airport Services S.A. (i det følgende benævnt »LS Airport Services«). Staten er eneaktionær i LS Airport Services. Salgsprisen var […] PLN (ca. […] EUR)

d) at salget af cateringanlægget foregik på grundlag af en aftale, der var indgået den 8. december 2011 mellem LOT og LOT Catering. Den regionale økonomiske fond (i det følgende benævnt »RØF«), som er 100 % statsejet, er eneaktionær i LOT Catering. Salgsprisen var […] PLN (ca. […] EUR).

(140) Polen forklarede angående salgs- og tilbageleasingtransaktionen vedrørende LOT's hovedkvarter, at LOT modtog ni købstilbud, hvoriblandt PZU/PB1 blev valgt som det mest fordelagtige. Ifølge Polen er de midler, som ejes af selskaberne i PZU Group, ikke statslige midler, og deres beslutninger kan ikke tilregnes staten. Derfor er der ikke tale om statsstøtte. Desuden forklarede Polen, at ejendomsværdien var genstand for en uafhængig forudgående vurdering ([39]).

([38]) Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. har været noteret på fondsbørsen i Warszawa siden 12. maj 2010. På dagen for transaktionen (dvs. 10. maj 2011) ejede staten 35 % af aktierne heri, mens de resterende 65 % var spredt på primært pensionsfonde og hedgefonde.

([39]) Emmersons værdiansættelse fra april 2011 viste, at værdien af ejendommen var […] PLN (ca. […] EUR). Denne værdi er ca. 10 % højere end den aftalte pris, idet Emmerson antog, at leasingsatsen, som ejeren opnåede, ville være ca. 10 % højere end den, der i sidste ende blev aftalt og betalt af LOT til PZU. Det var derfor berettiget, at salgsprisen også lå ca. 10 % lavere.

(141) Desuden forklarede Polen om salget af ejendommen på 17 Stycznia Street 39, godsterminalen og cateringanlægget, at der ikke indkom bud, og udbudsproceduren derfor ikke blev gennemført. I disse tilfælde var værdien af den faste ejendom dog genstand for en uafhængig forudgående vurdering ([40]).

(142) Med hensyn til låneaftalerne forklarede Polen:

a) at selskaberne i PZU Group ydede LOT to lån: først et på […] PLN (ca. […] EUR) den 14. december 2009 og så et andet på […] PLN (ca. […] EUR) den 17. februar 2010. Staten ejer en minoritetsandel af PZU

b) at der blev ydet et lån på […] PLN (ca. […] EUR) til LOT af PKN Orlen den 28. juni 2012. Staten ejer en minoritetsandel af PKN Orlen ([41])

c) at der blev ydet et lån på […] PLN (ca. […] EUR) til LOT af TF Silesia den 30. marts 2009. Staten er eneaktionær i TF Silesia

d) at der blev ydet et lån på […] PLN (ca. […] EUR) til LOT af OLPP den 9. marts 2012. PERN Przyjaźń S.A. (i det følgende benævnt »PERN«), som er 100 % statsejet, er eneaktionær i OLPP.

(143) Ifølge Polen er de midler, som ejes af selskaberne i PZU Group og PKN Orlen, ikke statslige midler, og deres beslutninger kan ikke tilregnes staten, da staten kun ejer en minoritetsandel i disse selskaber. Derfor er der ikke tale om statsstøtte.

(144) Hvad angår lån, som blev ydet af statsejede virksomheder (dvs. TF Silesia og OLPP), mener Polen, at hvis såvel deres midler som beslutninger anses for at kunne tilregnes staten, så blev begge lån ydet på markedsvilkår, idet sikkerhedsstillelsen var stærk ([42]), og den anvendte rentesats svarede til den, der blev anvendt af private kreditorer 43 ([43]).

(145) Med hensyn til salget af LOT's datterselskaber forklarede Polen:

a) at salget af LOT Services, LOT Catering, LOT AMS og LOT Cargo skete i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse i sag SA. 33337 ([44]), hvorved Kommissionen konkluderede, at ingen af disse transaktioner udgjorde statsstøtte

b) at 33,3 % af LOT's aktier i Casinos Poland blev solgt til Vicco Investment Sp. z o.o. ([45]) (i det følgende benævnt »Vicco«) på grundlag af en aftale, der var indgået den 8. april 2013 for et beløb af […] mio. PLN (ca. […] mio. EUR). Vicco er et privat selskab. Derfor er dets midler ikke statslige midler, og dets beslutninger kan ikke tilregnes staten. Ifølge Polen svarede værdien af transaktionen til den markedspris, som en privat tilbudsgiver vil byde i et offentligt udbud

([40]) Værdien af ejendommen på 17 Stycznia Street 39 blev ansat af i) valuar Marzena Niemczyk (autorisationsnr. 4519), fra Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., den 26. juli 2012, ii) Colliers International Poland Sp. z o.o., rapport af 12. juni 2012, og iii) Deloitte Advisory Sp. z o.o., rapport af 18. juli 2012.
For så vidt angår godsterminalen, blev værdiansættelsen foretaget af valuar Marzena Niemczyk (autorisationsnr. 4519), fra Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., den 31. juli 2011, og dertil kom en separat rapport af 7. november 2011 om den økonomiske begrundelse for salget af den faste ejendom udarbejdet af KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k.
For så vidt angår cateringanlægget, blev værdiansættelsen foretaget af valuar Marzena Niemczyk (autorisationsnr. 4519), fra Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., den 31. juli 2011, og dertil kom en separat rapport af 7. november 2011 om den økonomiske begrundelse for salget af den faste ejendom udarbejdet af KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k.

([41]) Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. har været noteret på fondsbørsen i Warszawa siden 26. november 1999. Den 31. december 2012 ejede staten 27,5 % af aktierne heri, mens de resterende 72,5 % var spredt på primært pensions- og investeringsfonde.

([42]) Dvs. for lån ydet af TF Silesia: pantebreve/registreret håndpant i LOT's aktiver, overdragelse af rettigheder i forsikringspolicer, veksler og frivillig kreditorordning og for lån ydet af OLPP: registreret håndpant og frivillig kreditorordning.

([43]) Dvs. for lån ydet af TF Silesia: tremåneders WIBOR + [4,5-5,5] procentpoint p.a., for lån ydet af OLPP: en rente på [8-10] % p.a. Til sammenligning var renten på PKN Orlens lån til LOT i første halvdel af 2012 [8-10] % p.a.

([44]) Se fodnote 8.

([45]) Dvs. SPV dannet af Century Casinos Europe GmbH (tidligere aktionær i Casinos Poland Sp. z o.o.). Century Casinos Europe GmbH er et privat selskab, der er noteret på fondsbørserne i USA og Østrig.

c) at 49 % af LOT's aktier i Petrolot blev solgt til PKN Orlen på grundlag af en aftale, der var indgået den 21. december 2012 for et beløb af […] PLN (ca. […] EUR). PKN Orlen er et privat selskab. Derfor er dets midler ikke statslige midler, og dets beslutninger kan ikke tilregnes staten, jf. betragtning 142 ovenfor. Ifølge Polen svarede værdien af transaktionen til den markedsværdi, som blev fastslået ved en uafhængig forudgående vurdering ([46])

d) at 37,9 % af LOT's aktier i Eurolot blev solgt til TF Silesia på grundlag af en aftale, der var indgået den 27. februar 2013 for et beløb af [> 188] PLN (ca. [> 29] EUR). Ifølge Polen foregik salget af aktier i Eurolot i en konkurrencepræget procedure gennem forhandlinger på grundlag af en offentlig indkaldelse med henblik på forhandling ([47]). Aktierne blev købt af det 100 % statsejede TF Silesia, som var eneste tilbudsgiver. Transaktionsprisen var baseret på en uafhængig forudgående værdiansættelse ([48]).

(146) Med hensyn til transaktionerne vedrørende PKN Orlens og dets datterselskab Petrolots levering af brændstof til LOT til nedsatte priser forklarede Polen, at PKN Orlen og Petrolot er private selskaber, deres midler er ikke statslige midler, og deres beslutninger kan ikke tilregnes staten, hvorfor disse transaktioner ikke involverer statsstøtte ([49]).

(147) For så vidt angår andre bemærkninger fra berørte parter, hævder Polen, at LOT står bedre til at gennemføre sine planer nu end tidligere. Det makroøkonomiske klima er bedre nu, hvor EU's og Polens økonomi forventes at vokse hurtigere end ifølge tidligere prognoser. Flytrafikken forventes at stige, især i Central- og Østeuropa. LOT har lært lektien fra de tidligere forgæves forsøg på omstrukturering og har afhjulpet hidtil uløste problemer (f.eks. skar den ned på personalet i hidtil uset omfang, hvilket gav en besparelse på […] mio. PLN i 2013). Personalenedskæringerne er foregået uden væsentlig modstand fra fagforeningerne. Desuden har LOT endelig modtaget B787-flyene, hvis manglende levering blev angivet som en af grundene til tidligere vanskeligheder. Polen har givet detaljerede oplysninger om økonomien i driften af B787-flyene og virkningen heraf for omstruktureringen. Navnlig viser LOT's cost-benefit-analyse af B787-flyene, at økonomien i disse fly er langt bedre end forgængeren i LOT's flåde, nemlig B767-typen. I løbet af seks måneders drift i 2013 genererede B787-flyene et bedre finansielt resultat (med […] mio. PLN) end forgængeren B767 i en sammenlignelig periode i 2012.

(148) Med hensyn til den påståede utilstrækkelige efterspørgsel efter fjernruter fremlagde Polen bevis for, at landet har et af de største og voksende markeder for nordamerikanske destinationer og større end en række etablerede vesteuropæiske storlufthavne og større end Prag og Budapest tilsammen. Polen hævder, at LOT i modsætning til det ungarske eksempel har et stærkere fundament for at oprette et nichemarked for fjernruter takket være omfattende etnisk trafik og trafikstrømme fra østlige markeder såsom Ukraine, Hviderusland og Rusland.

(149) Vedrørende den finansielle leasingkontrakt på B787-flyene som en kilde til egetbidraget og et tegn på markedets tillid til LOT præciserede Polen, at de kommercielle långivere og Ex-Im Bank udførte en professionel og omfattende due diligence-undersøgelse forud for ydelsen af finansiering til LOT. Vurderingen skete lige før levering af flyene i november 2012, og kreditorerne var fuldt informeret om LOT's finansielle situation. På det tidspunkt vidste de ikke, at LOT ville få statsstøtte, da Polen først anmeldte redningsstøtten den 14. december 2012.

([46]) Udarbejdet af Deloitte Advisory Sp. z o.o. den 8. maj 2012. I overensstemmelse med værdiansættelsen blev markedsværdien af 49 % af aktierne i Petrolot Sp. z o.o. anslået til ca. […] mio. PLN.

([47]) Der blev offentliggjort en notits om indkaldelsen med henblik på forhandling i dagbladet *Rzeczpospolita* den 24. juli 2012, som senere blev ændret med en notits i samme dagblad den 21. august 2012.

([48]) Eksperten fastslog, at markedsværdien af de 37,9 % af Eurolot lå på 118-124 mio. PLN. Markedsværdien af 37,9 % af egenkapitalen i Eurolot S.A. blev vurderet ved hjælp af to metoder: i) discounted cash flow-metoden — anslået værdi 124 mio. PLN og ii) metoden med korrigerede nettoaktiver — anslået værdi 118 mio. PLN. Polen fremsendte dokumentation udarbejdet af Deloitte Advisory Sp. z o.o.: i) rapport af 14. januar 2013 om test af princippet om den private investor vedrørende købet af Eurolot-aktier, ii) rapport af 14. januar 2013 om værdiansættelsen af Eurolot og iii) rapport af 15. januar 2013 om due diligence-undersøgelse af finansielle, skattemæssige og juridiske forhold.

([49]) Desuden forklarede Polen, at det er leverandørerne, der fastsætter priser og tilbyder betalingsbetingelser vedrørende brændstof, idet de tager markedsvilkårene i betragtning, f.eks. den mængde, der forventes indkøbt af produktet. LOT er med sit hjemsted i Warszawa Orlens/Petrolots største kunde på dette marked. Mere end […] % af LOT's brændstof købes i Polen, mens den resterende mængde indkøbes i de øvrige internationale lufthavne. Mængderabat til storkunder er et element i almindelige forretningsforhold mellem leverandør og køber. Brændstofpriserne i Polen ligger fortsat højere end i andre lufthavne, som LOT bruger, selv om den mængde brændstof, der indkøbes i udlandet, er meget mindre.

(150) Polen gav detaljerede forklaringer på den metodologi, som LOT brugte til at beregne ruternes rentabilitet. Polen mindede også om undersøgelsesdata, der viste, at et flertal af luftfartsselskaberne har brugt en lignende regnemetode.

(151) Vedrørende genoprettelsen af den langsigtede rentabilitet og især det angiveligt overvurderede ROCE oplyste Polen Kommissionen om, at LOT har foretaget en analyse af ROCE blandt 73 luftfartsselskaber over hele verden gennem de sidste seks år og fundet ud af, at LOT's fremskrevne ROCE ligger omkring medianen for europæiske luftfartsselskaber og meget lavere end de fleste effektive europæiske luftfartsselskaber det seneste regnskabsår. På dette grundlag hævder Polen, at det antagne ROCE ikke bør anses for at være urealistisk.

(152) Med henvisning til den påståede overkapacitet på markedet påpeger Polen, at luftfartskapaciteten i Polen de seneste tre år målt i udbudte sæder er steget med 6,2 % p.a. i gennemsnit, mens den samlede passagerefterspørgsel er steget 7,3 % årligt. På denne baggrund bemærker Polen, at LOT i 2014 vil tilbyde […] % færre sæder fra/til Polen end før omstruktureringen, mens konkurrenterne anslås at øge deres tilbud med over 30 %.

(153) Med hensyn til LOT's påståede ekspansion på chartermarkedet oplyste Polen, at LOT faktisk har nedbragt sin andel af dette segment fra [> 3] % i 2012 til [< 1,5] % i 2013 (reduceret fra [> 15] % in 2010). LOT har ingen planer om at fortsætte sin tilstedeværelse på chartermarkedet efter omstruktureringen.

VII. **VURDERING AF STØTTEFORANSTALTNINGEN**

7.1. STATSSTØTTE

(154) Efter artikel 107, stk. 1, i TEUF er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.1.1. **Omstruktureringsstøtte**

(155) Omstruktureringsstøtten skal ydes af finansministeriet, hvorfor det er klart, at der er tale om statslige midler, og at støtten kan tilregnes staten.

(156) Omstruktureringsstøtten skal ydes til en bestemt virksomhed, dvs. LOT, på betingelser, som selskabet ikke ville have kunnet opnå på markedet på baggrund af sin finansielle situation. Polen bekræfter dette i omstruktureringsplanen, hvori det hedder, at statsstøtte er den eneste mulige finansieringskilde, som kan sætte selskabet i stand til at fortsætte driften og gennemføre omstruktureringsforanstaltningerne. Derfor konkluderer Kommissionen, at foranstaltningen giver støttemodtageren en selektiv fordel.

(157) Desuden kan støtten forbedre LOT's konkurrencemæssige stilling i luftfartsbranchen. Virksomheder fra forskellige medlemsstater konkurrerer i luftfartsbranchen i EU, især efter ikrafttrædelsen af tredje fase af liberaliseringen af luftfarten (»tredje luftfartspakke«) den 1. januar 1993 ([50]). Foranstaltningen fordrejer eller truer således med at fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(158) Ud fra disse betragtninger finder Kommissionen, at den anmeldte støtteforanstaltning udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

7.1.2. **Udsættelse af lufthavnsafgifter og andre transaktioner**

Udsættelse af lufthavnsafgifter

(159) Med hensyn til tilregnelse bemærker Kommissionen, at alle lufthavne, der gav LOT udsættelser, er kontrolleret direkte eller indirekte af den polske stat jf. betragtning 103 ovenfor. Med baggrund i fast retspraksis ([51]) for, at »den omstændighed, at en offentlig virksomhed er undergivet statslig kontrol, […] ikke i sig selv [er] tilstrækkelig til at tilregne staten de af den trufne foranstaltninger«, skal Kommissionen i denne sag se nærmere på, med

([50]) Den tredje luftfartspakke omfattede tre forordninger: i) Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1), ii) Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8, og iii) Rådets forordning (EØF) nr. 2409/92 af 23. juli 1992 om billetpriser og rater inden for luftfart (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 15).

([51]) Sag C-482/99, Frankrig mod Kommissionen (Stardust Marine), Sml. 2002 I, s. 4397, præmis 52.

hvilken intensitet staten førte tilsyn med forvaltningen af lufthavnene. Desuden skal Kommissionen undersøge, om der er andre tegn på statslig involvering i udsættelsen af LOT's betaling af lufthavnsafgifterne, eller om disse beslutninger blev truffet af lufthavnene uafhængigt og uden statens indgriben.

(160) Kommissionen bemærker, at KPMG's rapport, som Polen har fremlagt, beskriver beslutningsprocessen i hver lufthavn vedrørende hver enkelt udsættelsesaftale, herunder igangsættelsen af gældsinddrivelsesproceduren, rykkere og forhandlinger om vilkår og betingelser for udsættelserne. KPMG-rapporten angiver også de involverede parter i forhandlingerne (f.eks. lufthavnenes jura-, debitor- og finansafdelinger). KPMG-rapporten viser ingen statslig indgriben i beslutningen om udsættelsen af LOT's lufthavnsafgifter.

(161) Ikke desto mindre bemærker Kommissionen vedrørende virksomheden PPL, som driver Warszawa Chopin Lufthavn, at den er underlagt offentlig ret og 100 % ejet af staten, som udnævner generaldirektøren for virksomheden. PPL er genstand for en betydelig grad af tilsyn fra de offentlige myndigheders side ([52]), jf. betragtning 103 og 105 ovenfor. Desuden er lufthavnen i Warszawa den vigtigste polske lufthavn med ca. 10 mio. passagerer om året, og den har afgørende betydning for Polens forbindelser til resten af verden. Med hensyn til de regionale lufthavne bemærker Kommissionen, at der her er tale om privatretlige selskaber, som direkte eller indirekte kontrolleres af staten, og bl.a. at PPL i hvert tilfælde er en af de offentlige aktionærer ([53]), jf. betragtning 103 ovenfor. Desuden har driften af de regionale lufthavne en stor indvirkning på den lokale økonomi, hvorfor det er usandsynligt, at de lokale myndigheder ikke på en eller anden måde er involveret i betydningsfulde driftsbeslutninger i den lufthavn, de fører tilsyn med.

(162) I betragtning af de virkninger, som beslutningerne om udsættelse af lufthavnsafgifterne kunne have for LOT og alle disse lufthavnes aktiviteter på lokalt og nationalt plan, af LOT's status som storkunde hos PPL og af de stærke bånd mellem PPL og staten og endelig af det forhold, at PPL er underlagt offentlig ret, er det højst usandsynligt, at disse beslutninger kunne være truffet uden nogen som helst statslig involvering. Derfor konkluderer Kommissionen, at de offentlige myndigheder må anses for at være involveret i de nævnte beslutninger på en eller anden måde, om end det ikke kan påvises nøjagtigt, at den polske stat overtalte PPL til at udsætte betalingen af de lufthavnsafgifter, som LOT skyldte. Derfor konkluderer Kommissionen, at der er tilstrækkelig dokumentation for at anse udsættelserne af lufthavnsafgifterne for at kunne tilregnes staten. Fordi udsættelserne indebærer et potentielt tab af offentlige selskabers midler, er disse foranstaltninger ydet med statsmidler.

(163) For ikke desto mindre at fastslå, om disse foranstaltninger giver LOT en økonomisk fordel efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal Kommissionen fastslå, om PPL og de regionale lufthavne (ved at give udsættelse) handlede som en privat kreditor i en lignende situation. Hvis det er tilfældet, kan LOT ikke anses for at have opnået en fordel, som den ellers ikke ville have kunnet få på normale markedsvilkår, og foranstaltningerne ville derfor ikke udgøre statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF (den markedsøkonomiske aktørtest).

(164) Navnlig bemærker Kommissionen, at den baggrund, på hvilken udsættelserne blev bevilget til LOT, i overensstemmelse med fast retspraksis ([54]), dvs. den økonomiske krise og andre usædvanlige omstændigheder, jf. betragtning 108 herover, bør tages i betragtning i vurderingen af udsættelsernes overensstemmelse med markedsvilkårene.

(165) Kommissionen bemærker også, at LOT er hovedkunde i lufthavnene i Polen og genererer en betydelig del af deres indtjening jf. betragtning 109 ovenfor. Derfor har lufthavnene en særlig interesse i at fortsætte samarbejdet med LOT.

(166) Desuden har Kommissionen set nærmere på oplysningerne om sammenligningen mellem fordele og ulemper ved lufthavnenes forskellige alternative måder at inddrive gælden fra LOT på, dvs. udsættelse af lufthavnsafgifterne, retssager eller konkursbegæring indgivet af Polen. Især med hensyn til tidsrammen bemærker Kommissionen, at den gennemsnitlige udsættelsesperiode, som lufthavnene gav LOT, var ca. 6,5 måneder. Dette forekommer at

([52]) Transportministeren i) kan pålægge PPL forpligtelser om nødvendigt af hensyn til nationens forsvar, i tilfælde af naturkatastrofer osv., ii) kan ændre eller tilbagekalde en beslutning truffet af PPL's generaldirektør, hvis den er lovstridig, og iii) skal give sit samtykke til afhændelse af anlægsaktiver, der indgår i aktive systemer til sikring af lufthavnstrafikken.

([53]) I årene 2009-2013 ejede PPL ca. 30 % af aktierne i Gdansk lufthavn, 77 % af aktierne i Krakow lufthavn, ca. 45 % af aktierne i Poznan lufthavn, ca. 16 % af aktierne i Katowice lufthavn og ca. 20 % af aktierne i Wroclaw lufthavn.

([54]) Sag C-482/99, Frankrig mod Kommissionen (Stardust Marine), Sml. 2002 I, s. 4397, præmis 71 (»… ved bedømmelsen af, om en stat har iagttaget en handlemåde, som en fornuftig investor ville have fulgt under markedsøkonomiske vilkår, […] skal foretages en vurdering af situationen, som den var på det tidspunkt, da de finansielle støtteforanstaltninger blev truffet …«).

være gunstigt for lufthavnene, når man sammenligner med den gennemsnitlige tid, det tager at inddrive gæld i Polen (dvs. over to år), eller med den gennemsnitlige varighed af konkursbehandling i Polen (dvs. i gennemsnit tre år). Det er stadig også fordelagtigt i sammenligning med den længste udsættelsesperiode, som LOT fik, nemlig ca. et år. Kommissionen bemærker desuden, at LOT, da udsættelsesbeslutningerne blev truffet, stadig havde aktiver, som kunne være stillet som sikkerhed ([55]). Udsættelserne var derfor bedre for lufthavnene end at indgive konkursbegæring, for lufthavnenes fordringer ville i så fald have været efterstillede og være blevet dækket med en muligvis meget lavere procentdel, end hvis betalingen blot blev udsat, jf. betragtning 110 og 114 ovenfor.

(167) For så vidt angår vilkår og betingelser for udsættelserne, bemærker Kommissionen, at den rente, som lufthavnene beregnede sig, afspejlede markedsvilkårene, da den blev fastsat på niveau med den gennemsnitlige rentesats ([56]) på lån ydet til branchen i den pågældende periode, samtidig med at lufthavnene ikke var forpligtet til at anvende den lovbestemte rente. Desuden bemærker Kommissionen, at der var stillet sikkerhed i LOT's aktiver for størstedelen af beløbet for de udsatte betalinger. I de resterende tilfælde gav LOT en blankoveksel og/eller anerkendte sin gæld til en given lufthavn, hvilket gav den pågældende lufthavn en betydelig fordel i tilfælde af gældsinddrivelse, jf. betragtning 112 og 113 herover.

(168) Desuden bemærker Kommissionen, at også LOT's private kreditorer tillod selskabet at udsætte betaling af gæld på lignende vilkår, herunder til en lavere rente end den lovbestemte eller endda rentefrit og i visse tilfælde også uden sikkerhedsstillelse, jf. betragtning 115 herover.

(169) Endelig anerkender Kommissionen, at alle udsatte lufthavnsafgifter er blevet fuldt honoreret af LOT, jf. betragtning 116 ovenfor.

(170) Hvad angår rapporten fra KPMG, som Polen fremlagde, bemærker Kommissionen, at der er foretaget en analyse af hver enkelt udsættelsesaftales overensstemmelse med markedsvilkårene, jf. betragtning 117 ovenfor. Navnlig er det objektivt kontrollerbare data (statistikker, konkrete eksempler osv.), som KPMG har benyttet til sin sammenligning af referencescenariet, hvor LOT får bevilget udsættelse af lufthavnsafgifterne, med det alternative scenarie, hvor LOT ikke får bevilget udsættelse af lufthavnsafgifterne, og der indgives konkursbegæring for LOT. Scenarierne blev sammenlignet i tre forskellige delscenarier, hvilket bidrager til det objektive resultat. For at kontrollere det økonomiske rationale i udsættelsesaftalerne blev referencescenariet og de alternative scenarier sammenlignet på basis af den aktuelle værdi og nettonutidsværdien. Sammenligningen mellem disse to scenarier bekræfter, at udsættelsen af lufthavnsafgifterne i hvert enkelt tilfælde var økonomisk set rationel og mere gavnlig for lufthavnene end det alternative konkursscenarie. KPMG-rapporten bygger på alment udbredte metoder til evaluering og rejser ikke tvivl om de anvendte metodologier og standarder. Baseret på disse overvejelser mener Kommissionen, at resultaterne af rapporten giver en pålidelig bekræftelse af udsættelsesaftalernes overensstemmelse med markedet.

(171) Kommissionen bemærker, at en kreditor, som overvejer at udsætte betalingen af sine fordringer, ikke kan sammenlignes med en investor, da forretningsvilkårene i sådanne tilfælde er forskellige, idet en investor agter at tjene et afkast, nøje vurderer risici, kræver tilfredsstillende sikkerhed og i mangel af samme måske fravælger investeringen osv., mens en kreditor er i en anden situation. Kreditorens fordring eksisterer allerede og er ikke sikret. Kreditoren kan derfor kun vælge mellem at søge fordringen dækket gennem en retssag eller indgå forlig og kan derfor være villig til at acceptere anderledes og sommetider mindre fordelagtige vilkår for tilbagebetalingen af gælden, end en investor ville. Navnlig accepterer kreditoren måske visse indrømmelser fra debitors side, som letter fuldbyrdelsen (f.eks. anerkendelse af gælden, frivillig kreditorordning), eller om muligt en sikkerhedsstillelse. Kreditor kan derfor have interesse i at tillade en gældsudsættelse, hvis det senere kan bidrage til at gennemføre fuldbyrdelsen ([57]).

(172) På baggrund af disse overvejelser konkluderer Kommissionen, at de statsejede lufthavne handlede som en kreditor på markedsøkonomiske vilkår, da de gav LOT udsættelse på betaling af lufthavnsafgifterne. Derfor gav disse transaktioner ikke LOT en fordel, som selskabet ikke ville have kunnet opnå på normale markedsvilkår. Det følger heraf, at udsættelsesaftalerne ikke udgør statsstøtte.

([55]) Navnlig var der stillet sikkerhed for alle de udsættelser, som PPL gav LOT. I de fleste tilfælde bestod sikkerheden i pantebreve og/eller registreret håndpant i LOT's aktiver.
([56]) Baseret på data fra den polske nationalbank.
([57]) Sag T-198/01, Technische Glaswerke Ilmenau mod Kommissionen, Sml. 2004 II, s. 2717, præmis 99.

Andre transaktioner

(173) For så vidt angår LOT's transaktioner med fast ejendom, når Kommissionen på baggrund af Polens præciseringer frem til følgende konklusioner.

(174) Med hensyn til salget af LOT's hovedkvarter til PZU/PB1 konkluderer Kommissionen, at køberen er et privat selskab, jf. betragtning 139 og 140 herover, hvorfor dets midler ikke er statslige midler. Derfor udgør denne transaktion ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(175) Med hensyn til i) salg af ejendommen på 17 Stycznia Street 39 til TF Silesia, ii) salget af godsterminalen til LS Airport Services og iii) salget af cateringanlægget til LOT Catering bemærker Kommissionen, at køberen var et selskab, der var direkte eller indirekte statskontrolleret. Både TF Silesia og LS Airport Services er direkte kontrolleret af staten. Hvad angår LOT Catering, er eneaktionæren heri RØF, som også er 100 % statsejet, jf. betragtning 139 ovenfor. Alle disse selskaber er privatretlige og underlagt lov om kommercielle selskaber. Denne lov kræver generalforsamlingens samtykke til køb og salg af fast ejendom, når der er tale om selskaber med begrænset ansvar, og på visse betingelser, når der er tale om aktieselskaber ([58]). I betragtning af at staten direkte eller indirekte udøver alle stemmerettigheder på generalforsamlingen i TF Silesia, LS Airport Services og LOT Catering, var staten uvægerligt indblandet i beslutningsprocessen vedrørende de pågældende transaktioner. Under indtryk af disse forhold konkluderer Kommissionen, at de beslutninger, der blev truffet i TF Silesia, LS Airport Services og LOT Catering, kan tilregnes staten. Eftersom disse selskaber er offentlige, er deres midler også statslige.

(176) I alle disse tilfælde var værdien af den faste ejendom genstand for en uafhængig værdiansættelse i overensstemmelse med almindeligt accepterede markedsindikatorer og værdiansættelsesstandarder (herunder inddragelse af sammenlignelige transaktioner og lokale markedsforhold). De, der vurderede aktiverne, havde egnede kvalifikationer og passende erfaring. Kommissionen bemærker, at værdiansættelserne foregik, før transaktionerne fandt sted. Kommissionen bemærker også, at de pågældende transaktioner opfylder kravene til en uafhængig ekspertvurdering som foreskrevet i Kommissionens meddelelse om statsstøtteelementer i forbindelse med offentlige myndigheders salg af jord og bygninger ([59]). På denne baggrund konkluderer Kommissionen, at resultaterne af disse værdiansættelser er en passende tilnærmelse til markedspriserne på de ovenfor beskrevne ejendomme.

(177) Derfor konkluderer Kommissionen, at de ovennævnte transaktioner vedrørende LOT's salg af fast ejendom ikke gav LOT en fordel, som selskabet ikke kunne have opnået på normale markedsvilkår, hvorfor de ikke udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

Lån

(178) For så vidt angår lån ydet til LOT, når Kommissionen på baggrund af Polens præciseringer frem til følgende konklusioner.

(179) Hvad angår lån ydet til LOT af PZU Group og PKN Orlen, jf. betragtning 142 og 143 ovenfor, bemærker Kommissionen, at der her er tale om private selskaber. Derfor kan deres beslutninger ikke tilregnes staten, og deres midler er ikke statslige. Derfor udgør disse lån ikke statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(180) Hvad angår det lån, der er blevet ydet LOT af TF Silesia, kan TF Silesias beslutninger, som det allerede er konkluderet i betragtning 175 ovenfor, tilregnes staten, og selskabets midler er statsmidler.

(181) Med hensyn til OLPP's lån til LOT bemærker Kommissionen, at selskabets eneaktionær, dvs. PERN, er 100 % statsejet, jf. betragtning 142 ovenfor. Staten udøver således alle stemmerettigheder på dette selskabs generalforsamling og udnævner alle medlemmer af dets direktion. På baggrund af ovenstående mener Kommissionen, at OLPP's beslutninger kan tilregnes staten, og at dets midler er statslige.

(182) Med hensyn til de lån, som LOT fik af TF Silesia og OLPP, skulle Kommissionen således vurdere, om disse lån blev ydet på markedsvilkår. I betragtning af at sikkerhedsstillelsen for de pågældende lån var stærk, og de anvendte rentesatser var på niveau med dem, som private kreditorer anvendte, jf. betragtning 144 ovenfor, konkluderer Kommissionen, at disse lån blev ydet på markedsvilkår.

([58]) LOT Catering og TF Silesia er selskaber med begrænset ansvar, og LS Airport Services er et aktieselskab.
([59]) EFT C 209 af 10.7.1997, s. 3.

(183) Kommissionen konkluderer derfor, at lånene til LOT ikke udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

Salg af datterselskaber

(184) For så vidt angår LOT's salg af datterselskaber, når Kommissionen på baggrund af Polens præciseringer frem til følgende konklusioner.

(185) Hvad angår salget af LOT Services, LOT Catering, LOT AMS og LOT Cargo, bemærker Kommissionen, at disse transaktioner var genstand for Kommissionens afgørelse i sag SA.33337 ([60]), hvori Kommissionen konkluderede, at ingen af disse transaktioner udgjorde statsstøtte Den afgørelse blev ikke anfægtet og står dermed ved magt.

(186) Med hensyn til de interesserede parters bemærkninger om, at LOT solgte aktier i disse datterselskaber til over markedsværdien, og navnlig at salgsprisen på LOT AMS og LOT Services ikke afspejlede det forhold, at: i) LOT AMS var et selskab i særlig dårlig finansiel stand, og at ii) LOT Services' forgænger, LOT Ground Services Sp. z o.o. (i det følgende benævnt »LOT Ground Services«), var under konkursbehandling, jf. betragtning 132 ovenfor, bemærker Kommissionen, at ovenstående transaktioner allerede var genstand for Kommissionens undersøgelse.

(187) Hvad navnlig angår LOT AMS, var salgskursen på aktierne baseret på tre uafhængige forudgående værdiansættelser, som var beskrevet og vurderet i Kommissionens afgørelse i sag SA.33337 ([61]). Ligeledes var transaktionerne vedrørende LOT Cargo beskrevet og vurderet i Kommissionens afgørelse i sag SA.33337 ([62]). Hvad angår LOT Ground Services og LOT Services, kontrollerede Kommissionen, hvorvidt LOT Services var retssuccessor til LOT Ground Services, og nåede til den konklusion, at LOT Services kun overtog nogle af det afviklede selskabs aktiver ([63]). Kommissionen har i lyset af ovenstående ikke grund til at ændre sin vurdering i sin afgørelse af statsstøttesag SA.33337.

(188) Vedrørende salget af Casinos Poland til Vicco, jf. betragtning 145 ovenfor, bemærker Kommissionen, at Vicco er et privat selskab. Derfor kan Viccos beslutninger ikke tilregnes staten, og selskabets midler er ikke statslige.

(189) Angående salget af Petrolot til PKN Orlen, jf. betragtning 145 ovenfor, har Kommissionen allerede konkluderet i betragtning 179 ovenfor, at PKN Orlen er et privat selskab, hvorfor dets beslutninger ikke kan tilregnes staten, og dets midler ikke er statslige.

(190) Angående salget af Eurolot til TF Silesia, jf. betragtning 145 ovenfor har Kommissionen allerede konkluderet, at selskabets beslutninger kan tilregnes staten, og dets midler er statslige. Ikke desto mindre bemærker Kommissionen også, at der forud for transaktionen var udsendt en offentlig indkaldelse med henblik på forhandlinger. Desuden blev værdien af aktierne i Eurolot fastlagt på grundlag af værdiansættelsesrapporterne, der blev udarbejdet, før transaktionen fandt sted. Værdiansættelserne var baseret på alment anvendte og accepterede metodologier (dvs. discounted cash flow-metoden og metoden med korrigerede nettoaktiver) og på troværdige antagelser. På denne baggrund konkluderer Kommissionen, at resultaterne af disse værdiansættelser er en passende tilnærmelse til markedspriserne på LOT's andel af Eurolot. Endvidere konkluderer Kommissionen, at denne transaktion stemmer overens med markedet.

(191) Derfor konkluderer Kommissionen, at LOT's salg af datterselskaber ikke udgør statsstøtte.

Levering af tjenesteydelser

(192) Hvad angår PKN Orlens og dets datterselskab Petrolots levering af brændstof til LOT til angiveligt nedsatte priser, jf. betragtning 146 ovenfor, bemærker Kommissionen, at PKN Orlen og dets datterselskab Petrolot er private selskaber. Derfor er PKN Orlens midler ikke statslige, og Kommissionen konkluderer, at transaktionerne vedrørende brændstofleverancer til LOT ikke udgør statsstøtte.

([60]) Se fodnote 8.
([61]) Jf. betragtning 29-34 og 57-60 i Kommissionens afgørelse i sag SA.33337, se fodnote 8.
([62]) Jf. betragtning 17-22 og 44-50 i Kommissionens afgørelse i sag SA.33337, se fodnote 8.
([63]) Ifølge Polens oplysninger i forbindelse med undersøgelsen i sag SA.33337 overtog LOT Services nogle af aktiverne (handlingudstyr) og nogle af medarbejderne (gennem et eksternt rekrutteringsfirma) fra det afviklede selskab LOT Ground Services. Dette var ikke knyttet til overtagelsen af LOT Ground Services' aktiviteter.

7.2. OMSTRUKTURERINGSSTØTTENS LOVLIGHED

(193) I overensstemmelse med artikel 3 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 ([64]) må støtte ikke gennemføres, førend Kommissionen har eller må anses for at have truffet afgørelse om godkendelse af en sådan støtte (standstill-forpligtelse).

(194) Polen har endnu ikke gennemført omstruktureringsstøtten til LOT. Derfor konkluderer Kommissionen, at standstill-forpligtelsen er overholdt.

7.3. OMSTRUKTURERINGSSTØTTENS FORENELIGHED

(195) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF kan der ydes støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(196) Kommissionen finder, at den her omhandlede foranstaltning udgør omstruktureringsstøtte, som skal vurderes i lyset af rammebestemmelserne for at fastslå, om den er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, i TEUF.

7.3.1. **Kriseramt virksomhed**

(197) I henhold til punkt 12 a) og 14 i rammebestemmelserne er kun kriseramte virksomheder berettiget til omstruktureringsstøtte. For at blive betegnet som en kriseramt virksomhed skal virksomheden opfylde de kriterier, der er angivet i punkt 10 eller 11 i rammebestemmelserne.

(198) I henhold til punkt 10 anses en virksomhed for at være kriseramt:

a) hvis der er tale om et selskab med begrænset ansvar, når over halvdelen af den tegnede kapital er forsvundet, og over en fjerdedel af denne kapital er gået tabt i løbet af de sidste 12 måneder

b) når virksomheden, uanset dens selskabsform, efter de nationale regler opfylder betingelserne for insolvensbehandling.

(199) I åbningsafgørelsen bemærkede Kommissionen, at LOT som selskab med begrænset ansvar opfyldte kriterierne i punkt 10 a) i rammebestemmelserne, eftersom det pr. 31. december 2012 havde mistet over halvdelen af den tegnede kapital (169,7 %) og over en fjerdel heraf i løbet af de sidste 12 måneder (89,3 %) ([65]).

(200) På grund af et nettooverskud i 2013 forekommer det, at LOT i øjeblikket ikke opfylder det andet underkriterium i punkt 10 a). Nettooverskuddet i 2013 blev imidlertid opnået takket være redningsstøtten. Uden den støtte ville der ikke have været overskud i 2013, idet selskabet ikke ville have overlevet. Derfor mener Kommissionen, at LOT var en kriseramt virksomhed efter punkt 10 a), da omstruktureringsprocessen begyndte, og stadig er det.

(201) Desuden var LOT i december 2012 på randen af betalingsstandsning og var tvunget til at bede om redningsstøtte for at undgå at blive insolvent, jf. betragtning 17 ovenfor. Polen bekræftede, at selskabet uden redningsstøtten ville være gået konkurs i løbet af kort tid.

(202) Kommissionen mener derfor, at LOT var en kriseramt virksomhed fra begyndelsen af omstruktureringsprocessen efter rammebestemmelsernes punkt 10 a) og c).

(203) Desuden har Kommissionen også undersøgt, om LOT opfylder kriterierne i rammebestemmelsernes punkt 11.

(204) I henhold til punkt 11 i rammebestemmelserne vil en virksomhed, selv om ingen af kriterierne i punkt 10 er opfyldt, alligevel kunne anses for kriseramt, og blandt de sædvanlige tegn herpå nævnes faldende omsætning, voksende lagerbeholdninger, overkapacitet, stigende gældsætning, stigende renteudgifter og faldende eller opbrugt nettoformue.

([64]) EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.
([65]) Ifølge LOT's årsregnskab for 2012 beløb selskabets tegnede kapital pr. 31. december 2012 sig til 447,7 mio. PLN, hvoraf LOT mistede 759,8 mio. PLN inden 31. december 2012, og hvoraf de 400 mio. EUR gik tabt alene i 2012.

(205) Selskabets årsregnskaber viser følgende tegn på en kriseramt virksomhed (se tabel 1 ovenfor):

— faldende omsætning: I 2013 faldt omsætningen til 3 147 mio. PLN, hvilket er det laveste siden 2010, da tallet nåede ned på 2 958,8 mio. EUR

— voksende lagerbeholdninger: Efter et fald i starten fra 252,1 mio. PLN i 2010 til 198,5 mio. PLN i 2012 voksede lagerbeholdningerne til 216,6 mio. PLN i 2013

— overkapacitet: Selskabet har indskrænket personalet og flåden og planlægger yderligere nedskæringer, hvilket er et tegn på overkapacitet

— stigende gældsætning: Den kort- og langsigtede gæld steg fra 1 606,9 mio. PLN i 2010 til 3 223 mio. PLN i 2013

— stigende renteudgifter: Renteudgifterne steg fra 60,2 mio. PLN i 2010 til 123,8 mio. PLN i 2013

— faldende eller opbrugt nettoformue: Nettoformuen faldt fra 500,1 mio. PLN i 2010 til -265,5 mio. PLN i 2012 og -258,1 mio. PLN i 2013.

Desuden har selskabet noteret tab hvert regnskabsår siden 2008. Denne tendens blev først vendt i 2013, da LOT kunne notere et nettooverskud, efter at det havde fået redningsstøtte. Kommissionen finder, at et selskab, der har noteret tab af den størrelse i flere år, sandsynligvis er kriseramt.

(206) Ifølge revisorens udtalelse om årsregnskabet for 2013 er der desuden væsentlig usikkerhed om selskabets evne til at videreføre driften på grund af den negative egenkapital og det forhold, at de aktuelle forpligtelser overstiger de aktuelle aktiver. I tidligere sager ([66]) har Kommissionen vurderet, at når en virksomhed har negativ egenkapital, må det på forhånd antages, at kriterierne i punkt 10 a) i rammebestemmelserne er opfyldt, og det forekommer at have været tilfældet med LOT siden 2012. Retten har også konkluderet ([67]), at et selskab med en negativ egenkapital er en kriseramt virksomhed.

(207) I betragtning af ovenstående mener Kommissionen, at LOT også er en kriseramt virksomhed efter rammebestemmelsernes punkt 11.

(208) LOT blev stiftet i 1929 (registreret i sin nuværende form i 2001) og har drevet virksomhed inden for lufttransport af passagerer lige siden, hvorfor det ikke kan betragtes som en nyoprettet virksomhed i henhold til punkt 12 i rammebestemmelserne.

(209) Ifølge punkt 13 i rammebestemmelserne kan en virksomhed, der tilhører eller er i færd med at blive overtaget af en større koncern, normalt ikke modtage omstruktureringsstøtte, medmindre det kan påvises, at virksomhedens vanskeligheder hidrører fra virksomheden selv og ikke er et resultat af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for koncernen, og at virksomhedens vanskeligheder er for alvorlige til, at koncernen selv kan løse dem.

(210) LOT er moderselskab for en koncern, men selskabets vanskeligheder er uløseligt knyttet til dets virksomhed og skyldes ikke en vilkårlig omkostningsfordeling inden for LOT-koncernen. De faktorer, der anses for at have givet anledning til selskabets vanskeligheder, beskrives i betragtning 20 ovenfor.

(211) Datterselskaberne i LOT-koncernen må anses for at være for små og ikke kunne generere et tilstrækkeligt stort kontant overskud til at redde moderselskabet. Deres samlede omsætning i 2013 udgjorde kun ca. 2,5 % af LOT's omsætning, og de noterede et nettotab på 2 mio. PLN tilsammen. Dertil kommer, at LOT-koncernen selv synes at være kriseramt, idet den noterede et konsolideret nettotab på 164 mio. PLN i det regnskabsår, der sluttede 31. december 2011 (da datterselskaberne er så ubetydelige, har LOT ikke haft pligt til at udarbejde konsoliderede årsregnskaber lige siden), og akkumulerede tab på 270 mio. PLN pr. samme dato. Derfor er selskabets vanskeligheder for alvorlige til, at koncernen selv kan løse dem.

([66]) Kommissionens beslutning i sag C 38/07, Arbel Fauvet Rail (EUT L 238 af 5.9.2008, s. 27).
([67]) Dom i forenede sager T-102/07, Freistaat Sachsen mod Kommissionen, og T-120/07, MB Immobilien og MB System mod Kommissionen, Sml. 2010 II, s. 585, præmis 95-106.

(212) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at LOT er en kriseramt virksomhed, og at den er berettiget til omstruktureringsstøtte.

7.3.2. **Princippet om engangsstøtte**

(213) Ifølge punkt 73 i rammebestemmelserne gælder, at hvis virksomheden allerede tidligere har modtaget rednings- eller omstruktureringsstøtte, herunder ikkeanmeldt støtte, og der er gået under ti år, siden denne redningsstøtte blev ydet, omstruktureringsperioden sluttede, eller omstruktureringsplanens gennemførelse blev indstillet (alt efter hvad der sker senest), vil Kommissionen ikke tillade nogen yderligere rednings- eller omstruktureringsstøtte.

(214) Kommissionen vurderede i denne sag, hvorvidt de udsatte lufthavnsafgifter, som var genstand for klagen fra Ryanair, der omtales i afsnit 1.2 ovenfor, og som andre interesserede parter fremsatte bemærkninger om, jf. betragtning 130, 132, 133 og 135 ovenfor, påvirkede Polens overholdelse af princippet om engangsstøtte. Da Kommissionen nåede frem til den konklusion, at de udsatte lufthavnsafgifter ikke udgjorde statsstøtte, jf. betragtning 172 ovenfor, har disse transaktioner ikke nogen indflydelse på Polens overholdelse af princippet om engangsstøtte.

(215) Det samme gælder for de øvrige transaktioner, som de interesserede parter mener, er statsstøtte, nemlig i) salget af fast ejendom, ii) ydelse af lån, iii) salget af datterselskaber og iv) levering af andre tjenesteydelser jf. betragtning 132 og 133 ovenfor, idet Kommissionen drog den konklusion, at de ikke udgør statsstøtte, jf. betragtning 177, 183, 191 og 192 ovenfor.

(216) I lyset af ovenstående mener Kommissionen, at hverken udsættelsen af lufthavnsafgifterne eller de transaktioner, der nævnes af de interesserede parter, udgør statsstøtte. Desuden har Polen bekræftet, at selskabet ikke har fået rednings- eller omstruktureringsstøtte inden for de seneste 10 år. Kommissionen konkluderer derfor, at princippet om engangsstøtte er overholdt.

7.3.3. **Genoprettelse af den langsigtede rentabilitet**

(217) For at en foranstaltning kan anses for forenelig i henhold til punkt 34-37 i rammebestemmelserne, skal en omstruktureringsplan inden for en rimelig tidshorisont og på basis af en realistisk vurdering kunne gøre virksomheden rentabel på længere sigt. Planen skal kunne sætte selskabet i stand til at dække alle omkostninger efter omstruktureringen, og det forventede afkast af egenkapitalen skal være tilstrækkeligt til, at den omstrukturerede virksomhed kan klare sig i konkurrencen ved egen hjælp. Omstruktureringsplanen skal beskrive de omstændigheder, der førte til vanskelighederne, således at det bliver muligt at vurdere, om de foreslåede omstruktureringsforanstaltninger er hensigtsmæssige.

(218) Ifølge omstruktureringsplanen skal den langsigtede rentabilitet være genoprettet i 2015 (se tabel 4). Selskabet forventes at generere et nettooverskud, hvilket betyder, at det bør være i stand til at dække alle omkostninger efter gennemførelsen af omstruktureringen, herunder nedskrivninger og finansielle omkostninger. Det forventede afkast af den investerede kapital varierer fra [5-6] % til [10-12] % i perioden efter omstruktureringen. Da afkastet af 10-årige polske statsobligationer, som normalt opfattes som en tilnærmelse til et afkast af en risikofri investering, er ca. 3,4 %, giver det forventede afkast af kapitalen en rimelig risikopræmie og kan anses for at være tilstrækkelig til at sætte LOT i stand til at klare sig i konkurrencen ved egen hjælp. Da medianen for ROCE for europæiske luftfartsselskaber var 6,9 % i det sidste regnskabsår (10,3 %, hvis der kun tages hensyn til rentable luftfartsselskaber), og de meste effektive europæiske luftfartsselskaber havde et ROCE på 13,4 %, forekommer LOT's mål på den anden side hverken urealistisk eller for højt efter en vellykket omstrukturering.

(219) Omstruktureringsplanen indeholder en detaljeret redegørelse for de omstændigheder, som førte til LOT's vanskeligheder, og omfatter de foranstaltninger, som skal afhjælpe disse vanskeligheder, som er beskrevet nærmere i kapitel III ovenfor.

(220) Kommissionen har gennemgået de centrale underliggende antagelser i de finansielle fremskrivninger, der er indeholdt i omstruktureringsplanen, og vurderet omstruktureringsforanstaltningerne samt de spørgsmål, som de interesserede parter har rejst i henseende til genoprettelse af den langsigtede rentabilitet. Den mener herefter, at LOT står bedre til at gennemføre sine planer nu end i 2009-2012.

(221) Først i 2013 satte LOT de længe ventede B787-fly i drift. De er det centrale element i den nye strategi, og en vigtig drivkraft bag omstruktureringsfordelene. Forsinkelsen af B787-flyene blev af Polen udlagt som en af

hovedårsagerne til selskabets tidligere finansielle vanskeligheder og dets manglende evne til at genoprette rentabiliteten. LOT's nye strategi er baseret på anvendelsen af B787 på niche-fjernruter og på et effektivt tilslutningsopland i Polen og Centraleuropa, der er bygget op omkring Warszawa Chopin Lufthavn, som for nylig er blevet moderniseret og er under udvidelse ([68]).

(222) De første reelle resultater af driften af B787 bekræfter den antagelse, at indførelsen af disse fly vil give betydelige omstruktureringsfordele. I juni-november 2013 var overskuddet på B787-flådens drift […] mio. PLN større end det overskud, som forgængeren B767 genererede i en sammenlignelig periode i 2012. Det var mere end forventet ifølge omstruktureringsplanen. Hvis det antages, at flyene anvendes i 12 fulde måneder (modsat i 2013, da de stod på jorden i et halvt år), synes den planlagte årlige finansielle virkning på [135-165] mio. PLN at være realistisk. De nye fly gav også betydelige besparelser, idet brændstofomkostningerne var [> 15] % lavere, og de samlede direkte omkostninger [> 25] % lavere.

(223) Polen har også fremlagt kvantitativ dokumentation for, at indførelsen af B787-flyene har en positiv virkning på ikke blot fjernruterne, men hele rutenettet, herunder kort- og mellemdistanceruterne, som sikrer tilslutning til fjernruterne. LOT's overskud på forbindelser, der beflyves med B787-fly, målt med Margin 2 ([69]) (dvs. inklusive bidragseffekt på hele rutenettet) nåede op på [> 100] mio. PLN i juni-november 2013 og var [> 100] % højere end i en sammenlignelig periode i 2012, da selskabet brugte de gamle B767-fly.

(224) Vedrørende den potentielle underudnyttelse af B787-flyene, der er nævnt i åbningsafgørelsen, præciserede Polen, at LOT indtil 2013 havde anvendt fem B767-fly på ruterne fra Polen til USA og Canada. I dag har LOT seks B787-fly, som kan dække de samme ruter og yderligere en rute til Beijing. LOT planlægger efter omstruktureringsperioden at åbne nye fjernruter til Asien. Ifølge IATA forventes transatlantiske flyvninger fra Polen at vokse med 6,5 % p.a. i 2013-2017, og passagertrafikken fra Central- og Østeuropa til Asien med 9,1-10,6 % p.a. Polen fremlagde data til dokumentation for, at landet har et af de største og voksende lokale markeder for nordamerikanske destinationer og større end en række etablerede vesteuropæiske storlufthavne (München, Wien, København og på visse ruter Zürich) og større end Prags og Budapests nuværende markedsstørrelse lagt sammen. Dette giver mere sikkerhed for, at B787-flyene kan bruges effektivt.

(225) For det andet har LOT afhjulpet svaghederne ved de tidligere omstruktureringsforsøg ved at fokusere på hidtil uløste problemer, f.eks. mere konsekvent personalenedskæring. Allerede i november 2013 havde LOT indskrænket jordpersonalet med en hidtil uset nedskæring på 35 %, og der planlægges flere nedskæringer. Selskabet har også styrket overvågningen af gennemførelse af omstruktureringsplanen.

(226) I 2013 genererede de indtægtsrelaterede foranstaltninger [> 100] % af det planlagte finansielle potentiale. I august 2013 indførte selskabet catering mod betaling og fik ikke negativ respons fra kunderne. Ifølge LOT's markedsundersøgelser vil passagererne på økonomiklasse sandsynligvis ikke have noget imod at betale for serviceydelser, på nær bagagegebyr (som LOT ikke agter at indføre). Passagererne på det polske marked, hvor lavprisselskaberne har en markedsandel på over 50 %, er vant til at betale for serviceydelser.

(227) Der synes at være et potentiale for vækst i biindtægter. LOT's biindtægter udgør […] % af den samlede indtjening og er lavere end gennemsnittet for traditionelle luftfartsselskaber (3,1 % med stigende tendens) og meget lavere end Air Lingus (13-14 %), som LOT opfatter som sit strategiske benchmark (samme størrelse og forretningsmodel). LOT har oprettet en særlig enhed med ansvar for biindtægter. Da traditionelle luftfartsselskaber går i retning af en forretningsmodel, hvor man blander flere biindtægter med traditionelle elementer for ruteselskaber, forekommer det ubegrundet, at LOT's skift i samme retning skulle underminere strategien (om at forblive et traditionelt selskab) og skræmme kunderne væk.

([68]) Efter modernisering af den anden passagerterminal vil lufthavnens kapacitet vokse til over 20 mio. passagerer, hvilket er det dobbelte af kapaciteten i dag.

([69]) Margin 2 defineres i betragtning 248.

(228) For så vidt angår den videre gennemførelse af omstruktureringsplanen, havde LOT allerede pr. 31. december 2013 realiseret 69 % af den forbedring, der var planlag for 2014. For at nå målet for det regnskabsår, der slutter 31. december 2014 (overskud på kerneforretning på 71 mio. PLN) skal LOT stadig forbedre de finansielle resultater med 75 mio. PLN, hvilket er et realistisk mål.

(229) Navnlig har LOT fundet kilder til denne nødvendige forbedring, f.eks. indtjening fra allerede gennemførte omstruktureringsforanstaltninger, som har tilbagevendende finansiel virkning ([> 100] mio. PLN i 2013), fravær af engangsudgiften til grounding af B787-flyene i første halvår af 2013 ([> 25] mio. PLN), ekstra indtægt fra B787-flyet, hvis det anvendes hele året i stedet for et halvt år som i 2013 ([> 50] mio. PLN) og besparelser på brændstof ([> 75] mio. PLN). Hvis blot en brøkdel af disse potentielle forbedringer faktisk bliver realiseret, bør LOT nå sine finansielle mål for 2014.

(230) For det tredje er det makroøkonomiske klima, som underminerede de tidligere omstruktureringsforsøg, blevet bedre. Efter recessionen i 2009 og 2012 synes EU's økonomi at komme sig, idet væksten forventes at være 1,6 % i 2014 og 2,0 % i 2015. Polens økonomi forventes at vokse med 3,2 % i 2014, dvs. hurtigere end forventet, da omstruktureringsplanen blev udarbejdet (2,2 %), og med 3,4 % i 2015 ([70]). Baseret på historiske data, som LOT nævner, har efterspørgslen efter lufttransport af passagerer været stærkt knyttet til den økonomiske vækst. IATA forventer, at verdens passagertrafik vil vokse med 5,4 % p.a. i 2013-2017. Ifølge Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA) vil det fremgå af flyplanerne for sommeren 2014, at Central- og Østeuropa udviser den største vækst (7 % flere flyvninger) af alle europæiske områder. Polen står for ca. 25 % af den samlede lufttrafik i Central- og Østeuropa.

(231) Som følge heraf kunne LOT notere et nettooverskud på 26 mio. PLN (imod et forventet tab på 196 mio. PLN) i det første hele regnskabsår (som sluttede 31. december 2013) i omstruktureringsperioden. Ifølge selskabets analyse skyldtes dette første overskud siden 2007 primært gennemførelsen af omstruktureringsforanstaltningerne og ikke så meget eksterne faktorer.

(232) LOT's likviditet var også betydeligt bedre. De faktiske pengestrømme fra driften i 2013 var 285 mio. PLN større end forventet. Mens man i omstruktureringsplanen antog, at LOT ville få brug for omstruktureringsstøtte i august 2013, har selskabet hidtil klaret sig uden og endda genereret ekstra finansieringskilder såsom […] fra Boeing på […] mio. USD og nettoprovenu ved salg og tilbageleasing af det sjette B787-fly på […] mio. USD ([71]). Selvom selskabet stadig har brug for hjælp til at overleve, er sikkerhedsmarginen for likviditeten øget, hvilket yderligere underbygger påstanden om genoprettelse af rentabiliteten.

(233) I åbningsafgørelsen satte Kommissionen spørgsmålstegn ved visse underliggende antagelser i de finansielle fremskrivninger, f.eks. en forholdsvis lille afvigelse fra udgangspunktet i de centrale parametre bag de finansielle fremskrivninger (f.eks. gennemsnitlig enhedsindtjening pr. passager (afkast): 1 %, antal passagerer: 1 %, kursen på PLN over for USD: 10 %), en fast brændstofpris over en seksårig fremskrivningsperiode, en gennemførelses-procent for omstruktureringsforanstaltningerne på 85 % samt det forventede provenu fra aftalen om fremleje af flyet.

(234) Polen fremlagde en ajourført følsomhedsanalyse, hvori man antog større afvigelser i de centrale parametre fra udgangspunktet: afkast: 4 %, antal passagerer: 3,5 %, nedskrivning af PLN over for USD: 55 %. Ifølge denne analyse forventes LOT i alle scenarier stadig at opretholde sin rentabilitet i hele fremskrivningsperioden 2014-2018. Uanset dette har Polen understreget, at referenceniveauerne er konservativt sat. Det planlagte afkast begrundes i historiske værdier og er blevet bekræftet af faktiske resultater (i 2013 steg afkastet hurtigere end forventet). Antallet af passagerer, der allerede antages at være faldet betydeligt på grund af omstrukturerings- og kompensationsforanstaltninger, er sat lavere, end det kan begrundes ved sammenligning med tilsvarende luftfarts-selskaber og den forventede vækst på det polske marked. Ifølge finansielle institutioners prognoser, som LOT citerer, forventes kursen på PLN over for USD endelig at forblive lavere end antaget i omstruktureringsplanen indtil slutningen af fremskrivningsperioden, dvs. 2016.

([70]) *European Economic Forecast Spring 2014*, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf.

([71]) Den […] underskrev LOT en aftale med Boeing som afslutning på forhandlinger, det blev indledt om […] B787-flyene […]. Aftalen omfatter […] med en anslået likviditetsvirkning på […] mio. USD. Desuden er vilkårene i salgs- og tilbageleasingaftalen på det sjette B787-fly bedre end driftsleasingaftalen, der oprindelig var planlagt i omstruktureringsplanen. Nutidsværdien af inkrementelle pengestrømme er […] mio. EUR.

(235) Referenceniveauet for brændstofprisen i omstruktureringsplanen ligger over LOT's 10-årige historiske maksimum og 12,1 % over markedsprisen på anmeldelsestidspunktet, dvs. forholdsvis højere end de priser, som Kommissionen analyserede i tidligere sager om omstrukturering af luftfartsselskaber ([72]) (f.eks. var den maksimale brændstofpris ifølge analysen af Czech Airlines 5 % og af Air Malta 4,5 % over den samtidige markedspris). LOT kan i øjeblikket låse sig fast på en brændstofpris […] % under referenceniveauet indtil 2015, hvilket betyder, at selskabet kan sikre, at prisen ikke overstiger det låste niveau indtil udgangen af omstruktureringsperioden. Ifølge en følsomhedsanalyse ville LOT i øvrigt, selv om dette meget konservative referenceniveau steg med 15 %, stadig opretholde sin likviditet i hele den finansielle fremskrivningsperiode.

(236) For så vidt angår det forventede provenu fra aftalen om fremleje af flyene, har LOT fremlejet et enkelt B787-fly til rejseselskaber og arbejder i øjeblikket på en endelig aftale med lejeren af det andet fly. LOT vurderer sandsynligheden for at indgå en lejeaftale som værende stor. Ifølge kommentarer fra en interesseret part er B787-flyet meget let afsætteligt. Antagelsen om fremleje af to B787-fly synes således realistisk.

(237) LOT søger stadig købere eller lejere til sine […] E170-fly. Ikke desto mindre har selskabet udarbejdet et alternativt flådescenarie med den antagelse, at man fortsætter brugen af flyene for at sikre, at rentabiliteten genoprettes, selv om disse forsøg ikke lykkes. Kommissionen har undersøgt, hvordan det alternative scenarie, hvis det gennemføres, ville påvirke de finansielle fremskrivninger. Den fandt, at de samlede pengestrømme ud af selskabet i 2014-2018 ville være [64-78] mio. PLN højere end i referencescenariet. Den negative varians forbliver inden for den sikkerhedsmargin, der er fastlagt i omstruktureringsplanen. Selv i worst case-scenariet forventedes LOT at generere akkumuleret likviditet på [> 150] mio. PLN i 2014-2018.

(238) Desuden har LOT planlagt yderligere omstruktureringsforanstaltninger (som ikke er omfattet af omstruktureringsplanen) for at afbøde potentielle negative virkninger af det alternative flådescenarie. Den anslåede finansielle virkning af disse yderligere foranstaltninger beløber sig til [> 50] mio. PLN p.a. og overstiger langt det eventuelle udækkede finansieringsbehov på [64-78] mio. PLN i 2014-2018. Ifølge de finansielle fremskrivninger i det alternative flådescenarie kombineret med yderligere omstruktureringsforanstaltninger forventes LOT's likviditetsstilling at blive endda en smule bedre end antaget i omstruktureringsplanen.

(239) Med hensyn til omstruktureringsplanens gennemførelsesgrad baseret på analysen ovenfor mener Kommissionen, at den antagne gennemførelsesprocent for omstruktureringsforanstaltningerne på 85 % er realistisk. Desuden bemærker den, at LOT i 2013 nåede 137 % af de planlagte omstruktureringsfordele.

(240) Kommissionen mener derfor, at den ajourførte følsomhedsanalyse yderligere godtgør, at de foreslåede omstruktureringsforanstaltninger kan genoprette selskabets langsigtede rentabilitet.

(241) Desuden bemærker Kommissionen, at varigheden af omstruktureringsplanen er begrænset til tre år og et kvartal fra sidste kvartal i 2012 til udgangen af 2015, hvilket forekommer passende i den foreliggende sag under indtryk af omstruktureringsforanstaltningerne, der er fastlagt i planen, tidsplanen for deres gennemførelse, og de første resultater af disse foranstaltninger. Omstruktureringsperioden er kortere end i de tidligere godkendte sager om omstrukturering af luftfartsselskaber ([73]), hvor perioden var fem år.

(242) Endelig bemærker Kommissionen, at den anmeldte omstruktureringsplan er dateret den 14. juni 2013, mens omstruktureringsprocessen påbegyndtes i slutningen af 2012. Omstrukturering af en kriseramt virksomhed kræver da også generelt mange forskellige foranstaltninger, hvoraf nogle kan iværksættes straks, mens andre måske kræver mere tid at definere og gennemføre. Det ville derfor virke mod hensigten at forlange, at førstnævnte foranstaltninger — for at kunne blive betragtet som en del af samme omstruktureringsproces — ikke må gennemføres, så længe sidstnævnte ikke er defineret i alle detaljer. Et sådant forbud mod gennemførelsen af foranstaltninger, som kunne iværksættes uden videre, ville øge selskabets vanskeligheder og behov for yderligere statsstøtte.

(243) Derfor konkluderer Kommissionen, at de foreslåede omstruktureringsforanstaltninger kan genoprette selskabets langsigtede rentabilitet inden for en rimelig tidsfrist og på basis af realistiske antagelser.

([72]) Kommissionens afgørelse C(2012) 6352 final af 19.9.2012 i sag SA.30908 (EUT L 92 af 3.4.2013, s. 16), Kommissionens afgørelse C(2012) 4198 final af 27.6.2012 i sag SA.33015 (EUT L 301 af 30.10.2012, s. 29).

([73]) Se fodnote 72.

7.3.4. **Forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger (kompensationsforanstaltninger)**

(244) I henhold til punkt 38-42 i rammebestemmelserne skal der træffes kompensationsforanstaltninger for at sikre, at støttens negative virkninger for samhandelen afbødes i videst muligt omfang. Støtten må ikke være urimeligt konkurrencefordrejende. Dette betyder normalt, at virksomhedens tilstedeværelse på sine markeder begrænses i slutningen af omstruktureringsperioden. De kompenserende foranstaltninger skal stå i et rimeligt forhold til støttens konkurrencefordrejende virkninger og navnlig virksomhedens størrelse og relative vægt på dens marked (er). Lukning af tabsgivende aktiviteter kan ikke anses for at være en gyldig kompensationsforanstaltning. Graden af kompensationsforanstaltninger skal bestemmes fra sag til sag og i henseende til målet om at genoprette virksomhedens langsigtede rentabilitet. Desuden vil Kommissionen ifølge punkt 7 i rammebestemmelserne kræve kompensationsforanstaltninger, som minimerer virkningen for konkurrenterne.

(245) I henhold til punkt 56 i rammebestemmelserne er betingelserne for godkendelse af støtte mindre restriktive, hvad angår gennemførelsen af kompensationsforanstaltninger på de områder, hvor der er ydet støtte. I så henseende bemærker Kommissionen, at LOT ligger i et område, der er støtteberettiget efter artikel 107, stk. 3, litra a), i TEUF.

(246) Kommissionen bemærker, at LOT er en forholdsvis lille virksomhed, der er i konkurrence med traditionelle luftfartsselskaber og lavprisselskaber. LOT's andel af den samlede europæiske passagerflytrafik anslås til at være under 1 %. Selskabet har en forholdsvis stærkere (om end vigende) stilling på de internationale ruter til/fra Polen med en andel af markedet på anslået 27 %. Derfor mener Kommissionen, at kompensationsforanstaltningerne er nødvendige. Ikke desto mindre konkluderer Kommissionen ud fra LOT's forholdsvis beskedne størrelse og begrænsede markedsandel, at støttens konkurrencefordrejende virkninger vil være begrænsede. Dette bør også tages i betragtning i vurderingen af kompensationsforanstaltningerne.

(247) Som kompensationsforanstaltninger regner LOT med at lukke 19 ruter og nedsætte frekvensen på fem destinationer (se nærmere i afsnit 3.4). De foreslåede kompensationsforanstaltninger svarer til en nedsættelse af kapaciteten med [13,5-16,5] % i ASK sammenlignet med perioden før omstruktureringsperioden, nemlig november 2011-oktober 2012. LOT hævder, at ingen af de pågældende forbindelser var tabsgivende forud for omstruktureringen.

(248) LOT beregner rentabiliteten på ruterne ved hjælp af to mål: »Margin 1« og »Margin 2«. I Margin 1 indregnes indtjening og variable omkostninger på en given rute, f.eks. salg, passagerer og omkostninger pr. flyvning. I Margin 2 indregnes yderligere det såkaldte bidrag (den finansielle virkning af en rute for hele LOT's rutenet) og indirekte omkostninger, der kan henføres til en given rute (f.eks. driftsleasingaftale, afskrivning, faste personaleomkostninger, markedsføring og annoncering). Alle de berørte ruter var rentable målt i Margin 1.

(249) Det er Kommissionens praksis at anse ruter som rentable, hvis de gav et positivt dækningsbidrag i året før lukningen ([74]). Dækningsbidraget (som svarer til LOT's Margin 1) omfatter omsætning og variable omkostninger (f.eks. ved flyvninger, passagerer og distribution), som kan henføres til hver enkelt rute. Dækningsbidraget er det rette mål, eftersom det omfatter alle omkostninger, der er knyttet direkte til den pågældende rute. Ruter med et positivt dækningsbidrag dækker ikke blot de variable omkostninger ved en given rute, men bidrager også til selskabets kapacitetsomkostninger.

(250) Det er normal forretningspraksis at fortsætte drift, som dækker variable omkostninger på kort til mellemlangt sigt. Kapacitetsomkostninger varierer i princippet ikke med omfanget af driften og skal afholdes, uanset om en forbindelse drives eller ej. Det er derfor mere gunstigt for et luftfartsselskab at beholde en sådan forbindelse, så længe den i det mindste dækker en del af kapacitetsomkostningerne, end at opgive den. Dette er blevet implicit anerkendt af en af de interesserede parter, som bemærkede, at måling af rentabilitet alene ud fra de variable omkostninger ikke egner sig til langsigtede overvejelser.

(251) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at de pågældende ruter udgør passende kompensationsforanstaltninger, eftersom de ikke var tabsgivende forud for omstruktureringen.

(252) Med hensyn til en interesseret parts påstand om, at LOT takket være statsstøtte havde øget sin kapacitet på det polske chartermarked, bemærker Kommissionen for det første, at LOT hidtil kun har modtaget redningsstøtte, som udelukkende gik til at indfri forfaldne forpligtelser og til at dække et likviditetsunderskud på driften i redningsperioden. Derfor havde LOT ikke statsstøtte til overs til at finansiere den påståede ekspansion på chartermarkedet. Den fremtidige omstruktureringsstøtte er ikke beregnet til dette formål heller, men udelukkende til at finansiere omstruktureringsforanstaltninger.

([74]) Se Kommissionens afgørelse SA.30908, se fodnote 72, betragtning 130 og 131.

(253) For det andet har LOT ikke øget sin kapacitet på det polske chartermarked. Tværtimod har LOT indskrænket sin tilstedeværelse på det voksende polske chartermarked fra [> 3] % i 2012 til [< 1,5] % i 2013 (historisk havde LOT en meget større markedsandel på [> 15] % i 2010). LOT's aktiviteter på chartermarkedet er midlertidige og drives alene med det formål at sikre en effektiv udnyttelse af flåden i overensstemmelse med omstruktureringsplanen. LOT har ingen planer om at fortsætte sin tilstedeværelse på chartermarkedet efter udgangen af omstruktureringsperioden.

(254) For det tredje er charteraktiviteten marginal for LOT, idet den kun udgør [< 1] % af virksomheden. Rammebestemmelserne kræver en nedbringelse af kapaciteten på hovedmarkedet, dvs. i LOT's tilfælde rutefarten.

(255) Den samlede nedbringelse af kapaciteten som følge af de kompensationsforanstaltninger, som LOT har foreslået, er altså [13,5-16,5] % og dermed større end den nedbringelse, som Kommissionen accepterede i førnævnte sager om omstrukturering af luftfartsselskaber, nemlig Czech Airlines og Air Malta. Det er også værd at bemærke, at den faktiske kapacitetsnedsættelse, der blev noteret hos LOT i 2013, var 1,6 procentpoint større end planlagt.

(256) Desuden bemærker Kommissionen, at LOT har lukket en række ruter fra de fuldt koordinerede ([75]) lufthavne i Frankfurt, München, Düsseldorf, Wien, Zürich, Helsinki, Paris, Nice, Rom, Amsterdam og Stockholm. Som følge heraf er der frigjort sæt af ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i disse lufthavne, hvilket skaber nye forretningsmuligheder for konkurrerende luftfartsselskaber for at drive ruter til og fra disse lufthavne og øge deres tilstedeværelse her.

(257) I lyset af ovenstående er de foreslåede kompensationsforanstaltninger tilstrækkelige til at sikre, at statsstøttens negative virkninger for samhandelen minimeres. Derfor opfylder de foreslåede kompensationsforanstaltninger punkt 38-42 i rammebestemmelserne.

7.3.5. **Begrænsning af støtten til et minimum, egetbidrag**

(258) I henhold til punkt 43-45 i rammebestemmelserne skal støtten være begrænset til det minimum, der er nødvendigt for at kunne gennemføre omstruktureringen. Støttemodtageren forventes selv at yde et betydeligt bidrag til omstruktureringsplanen med egne midler, herunder ved afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overlevelse, eller ved ekstern finansiering på markedsvilkår. Et sådant bidrag skal være reelt, dvs. et faktisk bidrag, hvilket udelukker forventede fremtidige gevinster såsom pengestrømme, og er et udtryk for, at markederne har tillid til, at virksomheden igen kan blive rentabel. For en stor virksomhed som LOT skal egetbidraget være mindst 50 % af omstruktureringsomkostningerne.

(259) LOT's anmeldte egetbidrag beløber sig til [1 200-1 600] mio. PLN og udgør [60-67] % af omstruktureringsomkostningerne. Det består af i) den finansielle leasingkontrakt vedrørende B787-flyene på […] mio. PLN og ii) salget af anlægsaktiver, som skulle indbringe […] mio. PLN.

(260) Den finansielle leasingkontrakt blev indgået med en privat amerikansk bank […], som finansierede købet af fem B787-fly. Der er stillet sikkerhed ved hjælp af bl.a. garantien fra Ex-Im Bank og håndpant i flyene.

(261) Ifølge rammebestemmelserne kan et egetbidrag komme fra »ekstern finansiering på markedsvilkår«. Den omhandlede finansielle leasingkontrakt opfylder dette krav. For det første er den indgået med en privat bank. For det andet valgte LOT tilbuddet fra […] i en åben udbudsprocedure blandt 24 kommercielle bud, som selskabet modtog fra markedet. For det tredje er leasing af fly en almindelige form for finansiering (herunder typen af sikkerhedsstillelse) i luftfartsbranchen og bruges også af LOT's konkurrenter. Ifølge oplysninger fra Polen har flere europæiske luftfartsselskaber gennem de seneste tre år købt fly med garantier fra eksportkreditagenturer, herunder Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian og KLM. I 2012 blev ca. 30 % af flyfinansieringstransaktionerne i hele verden indgået med deltagelse af eksportkreditagenturer. Endelig dækker finansieringen kun en del af købsprisen på et fly ([75-90] %), mens resten skal betales af LOT.

(262) På den anden side står der i rammebestemmelserne, at egetbidraget »… er udtryk for, at markederne har tillid til, at virksomheden igen kan blive rentabel«. På grund af sikkerhedsstillelsens høje kvalitet og tilsyneladende lille eller ingen iboende risiko udtrykte Kommissionen forbehold i åbningsafgørelsen med hensyn til, hvorvidt den omhandlede leasingkontrakt kan anses for at bevise, at markedet har tillid til, at LOT kan genoprette sin langsigtede rentabilitet.

([75]) Fuldt koordinerede lufthavne defineres i artikel 2, litra g), i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1). Ifølge artikel 3, stk. 4, i forordning (EØF) nr. 95/93 har disse lufthavne i det mindste i visse perioder kapacitetsproblemer.

(263) Polen fremsendte yderligere klarlægning og dokumentation for at fjerne denne tvivl. Før Ex-Im Bank gav garantien, udførte den en due diligence-undersøgelse og analyserede LOT's finansielle situation og driften. Den konkluderede, at LOT havde en levedygtig forretningsmodel og ville kunne honorere leasingaftalen på langt sigt.

(264) Det forhold, at 24 private selskaber tilbød forskellige finansieringsvilkår for den samme transaktion, viser desuden, at de trods sikkerhedsstillelsens høje kvalitet stadig mente, at finansieringen af LOT involverede en vis risiko (ellers ville alle tilbudsgivere have tilbudt den samme risikofrie sats). En fornuftig markedsøkonomisk kreditor ville vurdere denne risiko og tage LOT's rentabilitet i betragtning, da det er en central faktor, som påvirker en debitors evne til at betale sin leje.

(265) Desuden tilbød en af tilbudsgiverne finansiering uden garanti fra et eksportkreditagentur, hvilket viser, at markedet var rede til at tilbyde finansiering, selv uden medvirken af et eksportkreditagentur. Baseret på den analyse, som blev udført af en ekstern konsulent, valgte LOT tilbuddet fra […] som det bedste.

(266) LOT's risiko blev også evalueret af det amerikanske kapitalmarked, hvor leasingaftalen i 2013 med held blev refinansieret fra den oprindelige finansieringsstruktur baseret på en lånemekanisme til en finansieringsstruktur baseret på udstedelse af obligationer. Obligationerne blev købt af private investorer, som accepterede den tilhørende risiko og dermed stiltiende udtrykte deres tillid til, at de underliggende leasingforpligtelser ville blive honoreret.

(267) Det er normal markedspraksis for udlejere at minimere risikoen ved at søge at få sikkerhedsstillelse af højest mulige kvalitet og om muligt en garanti. Det forhold, at […] ydede finansiering på basis af en garanti fra et eksportkreditagentur, er dermed ikke et bevis for, at markedet ikke havde tillid til LOT's rentabilitet. På den anden side ville en udlejer ikke yde finansiering, blot fordi sikkerhedsstillelsen er god, hvis vedkommende er overbevist om, at lejeren ikke vil kunne betale lejen. Udlejeren løber under alle omstændigheder en vis kreditrisiko, idet han ville lide tab, hvis lejeren misligholdt aftalen (nemlig det umiddelbare tab af indtægt fra lejen, hvilket fortsætter, indtil flyet kan lejes ud igen til en anden kunde, foruden den omkostning, der påløber ved omkonfigurering af flyet til et andet flyselskab, og omkostningerne ved at få fuldbyrdet sikkerhedsstillelsen og garantien).

(268) I lyset af ovenstående kan den finansielle leasingkontrakt anses for at være udtryk for markedets tillid til LOT's genoprettelse af rentabiliteten. Kommissionen bemærker i denne henseende, at den allerede har godkendt en finansiel leasingkontrakt som en gyldig kilde til egetbidrag i sagerne om Czech Airlines og airBaltic ([76]).

(269) Hvad angår den anden kilde til det anmeldte egetbidrag, nemlig salget af anlægsaktiver, oplyste Polen, at der hidtil er realiseret provenu på […] PLN. Desuden fremlagde Polen uafhængige ekspertværdiansættelser, der bekræftede, at markedsværdien af yderligere fast ejendom var […] PLN. Kommissionens analyse af disse værdiansættelser afdækkede ingen fejl. Værdiansættelserne er sket ved brug af accepterede metodologier og bygger på troværdige antagelser. Derfor mener Kommissionen, at resultaterne af disse værdiansættelser er en passende tilnærmelse til markedspriserne på de solgte aktiver. Værdien af de resterende aktiver ([77]), der er tænkt som egetbidrag, er enten ikke blevet bekræftet ved en uafhængig værdiansættelse eller et andet pålideligt bevis, eller også er værdiansættelserne forældede. Kommissionen mener derfor, at et egetbidrag på 30 650 928 PLN (dvs. det faktisk opnåede provenu og de planlagte provenuer underbygget af uafhængige ekspertværdiansættelser) er acceptabelt set i forhold til salget af disse aktiver.

(270) På grundlag af disse oplysninger konkluderer Kommissionen, at egetbidraget på [1 200-1 600] PLN opfylder kriterierne i rammebestemmelserne. Dette beløb udgør [60-67] % af de samlede omstruktureringsomkostninger og ligger også pænt over tærsklen på 50 % for store virksomheder. Den finansielle leasingkontrakt alene dækker [60-67] % af de samlede omstruktureringsomkostninger og ville dermed være tilstrækkelig til at opfylde kravet om minimum 50 %.

(271) I lyset af alt det ovenstående konkluderer Kommissionen, at den anmeldte foranstaltning opfylder rammebestemmelsernes betingelser for forenelighed.

VIII. **KONKLUSION**

(272) Kommissionen konkluderer, at den anmeldte støtteforanstaltning udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, som er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF læst i sammenhæng med rammebestemmelserne.

([76]) Se Kommissionens afgørelse SA.30908, se fodnote 72, betragtning 119 og 145, Kommissionens afgørelse C(2014) 4552 final af 9.7.2014 i sag SA.34191, endnu ikke offentliggjort, betragtning 212.

([77]) Der er tale om ejendommen beliggende i Bledzewo k/Sierpca woj. mazowieckie, ejendommen i Warszawa beliggende ul. Płocka 47 og 2 garager beliggende i Kraków Lufthavn.

(273) Kommissionen konkluderer også, at udsættelserne af lufthavnsafgifterne som nævnt i betragtning 90 og andre transaktioner som nævnt i betragtning 132 og 133 ikke udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

(274) Endelig bemærker Kommissionen, at Polen har accepteret, at nærværende afgørelse vedtages og offentliggøres på engelsk —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den statsstøtte på 804,29 mio. PLN, som Polen påtænker at yde til LOT Polish Airlines S.A., er forenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c).

Artikel 2

Følgende foranstaltninger er ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

1) Den udsættelse, som LOT fik af de statsejede lufthavne på betaling af lufthavnsafgifterne fra maj 2009 til april 2013.

2) Følgende transaktioner vedrørende fast ejendom:

   a) Salget og tilbageleasingen af LOT's hovedkvarter på grundlag af en aftale, der var indgået den 10. maj 2011 mellem LOT og PZU/PB1 med en salgspris på […] PLN (ca. […] EUR).

   b) Salget af ejendommen på 17 Stycznia Street 39 på grundlag af en aftale, der var indgået den 31. juli 2012 mellem LOT og TF Silesia med en salgspris på […] PLN (ca. […] EUR).

   c) Salget af godsterminalen på grundlag af en aftale, der var indgået den 25. november 2011 mellem LOT og LS Airport Services med en salgspris på […] PLN (ca. […] EUR).

   d) Salget af cateringanlægget på grundlag af en aftale, der var indgået den 8. december 2011 mellem LOT og LOT Catering med en salgspris på […] PLN (ca. […] EUR).

3) Følgende låneaftaler:

   a) To lån ydet til LOT af selskaberne i PZU Group: først et på […] PLN (ca. […] EUR) den 14. december 2009 og så et andet på […] PLN (ca. […] EUR) den 17. februar 2010.

   b) Et lån på […] PLN (ca. […] EUR) ydet til LOT af PKN Orlen den 28. juni 2012.

   c) Et lån på […] PLN (ca. […] EUR) ydet til LOT af TF Silesia den 30. marts 2009.

   d) Et lån på […] mio. PLN (ca. […] mio. EUR) ydet til LOT af OLPP den 9. marts 2012.

4) Salget af følgende af LOT's datterselskaber:

   a) Salget af 33,3 % af LOT's aktier i Casinos Poland til Vicco på grundlag af en aftale, der var indgået den 8. april 2013 til et beløb af […] mio. PLN (ca. […] mio. EUR).

   b) Salget af 49 % af LOT's aktier i Petrolot til PKN Orlen på grundlag af en aftale, der var indgået den 21. december 2012 til et beløb af […] PLN (ca. […] EUR).

   c) Salget af 37,9 % af LOT's aktier i Eurolot til TF Silesia på grundlag af en aftale, der var indgået den 27. februar 2013 til et beløb af [> 118 mio.] PLN (ca. [> 29 mio.] EUR).

5) Transaktionerne vedrørende PKN Orlens og dets datterselskab Petrolots levering af brændstof til LOT.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Republikken Polen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. juli 2014.

På Kommissionens vegne

Joaquín ALMUNIA

Næstformand