II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2015/119 DER KOMMISSION

vom 29. Juli 2014

über die von Polen geplante staatliche Beihilfe SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N) für die polnische Fluggesellschaft Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. und über die von Polen durchgeführte Maßnahme SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP) zugunsten der polnischen Fluggesellschaft Polskie Linie Lotnicze LOT S.A.

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2014) 5429)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1 ([1]),

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

gestützt auf den Beschluss der Kommission, wegen der staatlichen Beihilfe SA.36874 (2013/C, ex 2013/N) das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union einzuleiten ([2]),

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen ([3]) und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. VERFAHREN

1.1. VERFAHREN SA.36874 — ANMELDUNG DER UMSTRUKTURIERUNGSBEIHILFE

(1) Mit Schreiben vom 20. Juni 2013 meldete Polen bei der Kommission eine Umstrukturierungsbeihilfe für die polnische Fluggesellschaft Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. (im Folgenden „LOT" oder „das Unternehmen") in Höhe von 804,29 Mio. PLN (ca. 200 Mio. EUR) an. Der Anmeldung vorausgegangen war ein Rettungsdarlehen in Höhe von 400 Mio. PLN am 20. Dezember 2012, das die Kommission am 15. Mai 2013 ([4]) genehmigt hatte. Die Genehmigung erfolgte unter der Auflage, dass Polen der Kommission bis zum 20. Juni 2013 einen Umstrukturierungsplan für LOT vorlegen sollte.

([1]) Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 sind an die Stelle der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag die Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) getreten. Die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und die Artikel 107 und 108 AEUV sind im Wesentlichen identisch. Im Rahmen dieses Beschlusses sind Bezugnahmen auf die Artikel 107 und 108 AEUV als Bezugnahmen auf die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag zu verstehen, wo dies angebracht ist. Der AEUV hat auch bestimmte terminologische Änderungen wie zum Beispiel die Ersetzung von „Gemeinschaft" durch „Union" und von „Gemeinsamer Markt" durch „Binnenmarkt" mit sich gebracht. In diesem Beschluss wird durchgängig die Terminologie des AEUV verwendet.

([2]) Beschluss der Kommission C(2013) 7044 final vom 6. November 2013 in der Beihilfesache SA.36874 (ABl. C 37 vom 7.2.2014, S. 55).

([3]) Siehe Fußnote 2.

([4]) Beschluss der Kommission C(2013) 2747 final vom 15. Mai 2013 in der Beihilfesache SA.35900 (ABl. C 204 vom 18.7.2013, S. 4).

(2) Mit Schreiben vom 6. November 2013 informierte die Kommission Polen über ihren Beschluss, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ([5]) (AEUV) einzuleiten (im Folgenden „Einleitungsbeschluss"). Polen äußerte sich zu diesem Beschluss mit Schreiben vom 10. Januar und vom 12. Februar 2014. Die Kommission bat mit Schreiben vom 8. Mai 2014 um weitere Informationen. Polen antwortete mit Schreiben vom 20. Mai 2014.

(3) Der Beschluss der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([6]) veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, sich dazu zu äußern.

(4) Von sieben Beteiligten sind Stellungnahmen bei der Kommission eingegangen. Sie hat sie an Polen weitergeleitet und Polen Gelegenheit gegeben, sich dazu zu äußern. Polen übermittelte seine Stellungnahmen mit Schreiben vom 28. März 2014.

1.2. VERFAHREN SA.36752 — BESCHWERDE VON RYANAIR

(5) Am 23. Mai 2013 ging bei der Kommission eine Beschwerde von Ryanair ein, in der behauptet wurde, LOT habe von den staatlichen Flughäfen eine unbegrenzte Kreditlinie für die Flughafengebühren erhalten, was alle andere Fluggesellschaften benachteilige und eine staatliche Beihilfe darstelle. Die Kommission registrierte die Beschwerde unter der Nummer SA.36752.

(6) Sie leitete die Beschwerde am 19. Juni 2013 mit einem Ersuchen um entsprechende Informationen an Polen weiter. Polen antwortete am 13. August 2013.

(7) Gemäß Erwägungsgrund 99 des Einleitungsbeschlusses wird der Gegenstand der Beschwerde in die im Rahmen dieser Untersuchung vorgenommene Bewertung durch die Kommission einbezogen.

1.3. VERZICHTSERKLÄRUNG

(8) Mit Schreiben vom 26. Juni 2014 hat Polen in Bezug auf Artikel 342 AEUV und Artikel 3 der Verordnung Nr. 1 ([7]) eine Verzichtserklärung abgegeben und sich mit Englisch als verbindlicher Sprache für diesen Beschluss einverstanden erklärt.

II. **BESCHREIBUNG**

2.1. DIE BEGÜNSTIGTE

(9) Die staatliche Fluggesellschaft Polens LOT wurde 1929 gegründet. Der Sitz des Unternehmens befindet sich in der Woiwodschaft *Mazowieckie*, die für Regionalbeihilfen nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV in Betracht kommt. Die Gesellschaft steht im Eigentum des Schatzamtes (67,97 %), des staatlichen Investmentfonds Towarzystwo Finansowe „Silesia" Sp. z o.o. (im Folgenden „TF Silesia" — 25,1 %) und der eigenen Belegschaft (6,93 %).

(10) LOT ist die Muttergesellschaft der LOT-Gruppe mit vier Tochterunternehmen (Stand 31. Dezember 2013), die in den Bereichen Tourismus (LOT Travel Sp. z o.o.), Flughafen- und Abfertigungsdienste (GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO- LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.) sowie Flugzeugwartung (Central European Engine Services Sp. z o.o.) tätig sind.

(11) In den letzten Jahren hat sich die Struktur der LOT-Gruppe stark verändert, nachdem LOT mehrere Tochterunternehmen abgestoßen hat, um sich auf sein Kerngeschäft zu konzentrieren und Kapital zu beschaffen. 2012 hat die Kommission den Verkauf der folgenden drei Tochterunternehmen in den Jahren 2010 bis 2012 untersucht und festgestellt, dass es sich nicht um staatliche Beihilfen handelte: LOT Services Sp. z o.o. (im Folgenden „LOT Service"), LOT Catering Sp. z o.o. (im Folgenden „LOT Catering") und LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o. o. (im Folgenden „LOT AMS") ([8]). 2012-2013 hat LOT sämtliche Anteile an der Petrolot Sp. z o.o. (im Folgenden „Petrolot"), der Eurolot Sp. z o.o. (im Folgenden „Eurolot") und der Casinos Poland Sp. z o.o. (im Folgenden „Casinos Poland") verkauft.

(12) Am 31. Dezember 2013 hatte LOT 1 661 Beschäftigte (gegenüber 2 130 Beschäftigten am 31. Oktober 2012) ([9]). Der Umsatz des am 31. Dezember 2013 endenden Geschäftsjahres belief sich auf 3 147 Mio. PLN (ca. 787 Mio. EUR). Damit gilt LOT als großes Unternehmen.

([5]) ABl. C 115 vom 9.5.2008, S. 92.
([6]) Siehe Fußnote 2.
([7]) Verordnung Nr. 1 zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385).
([8]) Beschluss der Kommission C(2012) 8212 final vom 20. November 2012 in der Beihilfesache SA.33337 (ABl. C 81 vom 20.3.2013, S. 4).
([9]) In Vollzeitäquivalenten.

(13) LOT ist Mitglied der Star Alliance. Seine Flotte umfasst 47 Flugzeuge. Vor der Umstrukturierung (zwischen November 2011 und Oktober 2012) flog das Unternehmen im Linienverkehr 70 Ziele in Europa, Nordamerika, im Mittleren Osten und in Asien an: 51 europäische, 11 außereuropäische und 8 inländische Ziele.

(14) Polen schätzt den Anteil von LOT an der europäischen Passagierluftfahrt im Jahr 2012 auf unter 1 %. Als nationale Fluggesellschaft hat LOT seit jeher eine starke Position in Polen. In den letzten Jahren war das Unternehmen jedoch wachsender Konkurrenz von Billigfliegern und traditionellen Luftfahrtunternehmen ausgesetzt. Sein Anteil an der wachsenden Passagierluftfahrt in Polen ging von 55 % im Jahr 2000 auf 27 % im Jahr 2013 zurück. 2012 beförderte LOT ca. 5 Mio. Fluggäste. Im Jahr 2013, dem ersten vollständigen Jahr der laufenden Umstrukturierung, waren es noch ca. 4,7 Mio. Fluggäste.

(15) Die größten Konkurrenten des Unternehmens sind Ryanair, Wizzair und Lufthansa. Drehkreuz und Heimatflughafen von LOT ist der Chopin-Flughafen Warschau. Von fünf polnischen Regionalflughäfen aus bietet das Unternehmen internationale Verbindungen an.

(16) Die wichtigsten Geschäftsfelder des Unternehmens sind:

— inländischer und internationaler Lufttransport von Passagieren, Gepäck, Post und Fracht;

— Vermietung von Flugzeugen;

— Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Lufttransport.

Das Kerngeschäft ist die Beförderung von Fluggästen im Linienverkehr. Die meisten Passagiere werden auf Kurzstrecken befördert, auf die auch der größte Anteil am Umsatz des Unternehmens entfällt.

(17) In den letzten Jahren stand LOT wiederholt vor großen finanziellen Schwierigkeiten, verursacht insbesondere durch ineffiziente Betriebsabläufe, eine Verschlechterung der Wettbewerbsbedingungen und die globale Wirtschafts- und Finanzkrise. Seit 2008 verzeichnet das Unternehmen in jedem Geschäftsjahr Verluste im Kerngeschäft. Trotz des schrittweisen Verkaufs von Tochterunternehmen und anderen Sachanlagen (der dem Unternehmen seit 2009 einen Erlös von [1 200 bis 1 400] (*) Mio. PLN eingebracht hat ([10]), hatte LOT ständig mit Cash-Flow-Problemen zu kämpfen. Im Dezember 2012 spitzte sich die Lage dramatisch zu: Das Unternehmen stand kurz vor der Zahlungsunfähigkeit und war gezwungen, eine Rettungsbeihilfe zu beantragen, um die Insolvenz zu vermeiden. Tabelle 1 enthält einige ausgewählte Finanzdaten des Unternehmens.

Tabelle 1

Ausgewählte Finanzdaten der Fluggesellschaft LOT 2010-2013 (in Mio. PLN)

	2013	2012	2011	2010
Verkaufserlöse	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Verluste im Kerngeschäft	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Nettogewinn/-verlust	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Inventar	216,6	198,5	230,8	252,1
Nettovermögen	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Verschuldung ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Zinsbelastung	123,8	87,4	81,4	60,2
Operativer Cashflow	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Quelle: Finanzaufstellungen für die Jahre 2013, 2012, 2011 und 2010.
([1]) Kurzfristige und langfristige Verbindlichkeiten.

(*) Geschäftsgeheimnis.
([10]) Hauptverkäufe des Unternehmens zwischen Juni 2009 und April 2013.

(18) 2012 verzeichnete das Unternehmen einen Nettoverlust in einer Rekordhöhe von 400 Mio. PLN, einen stark negativen operativen Cashflow, wachsende Verschuldung und negatives Eigenkapital.

2.2. DIE BEIHILFEMASSNAHME

(19) Die angemeldete Umstrukturierungsbeihilfe soll vom Schatzamt in Form einer Kapitalinvestition gewährt werden. Die Beihilfe soll aus der Umwandlung des Rettungsdarlehens in Eigenkapital in Höhe von 423 Mio. PLN einschließlich der bis zum 20. Juni 2013 aufgelaufenen Zinsen (der tatsächliche Zinsbetrag wird zum Umstellungsdatum neu berechnet) und einer zusätzlichen Kapitalerhöhung um 381,29 Mio. PLN bestehen. Mit Schreiben vom 20. Juni 2013 meldete Polen die Umstrukturierungsbeihilfe zusammen mit dem Umstrukturierungsplan bei der Kommission an (siehe Erwägungsgrund 1). Die Umstrukturierung soll laut Umstrukturierungsplan im letzten Quartal 2012 beginnen und 2015 enden.

III. **DER UMSTRUKTURIERUNGSPLAN**

(20) LOT sieht in folgenden Faktoren die Ursache für seine Schwierigkeiten: Verzögerungen in der Auslieferung und Inbetriebnahme der Flugzeuge des Typs B787; die globale Wirtschaftskrise, in deren Folge die Reiseausgaben von Unternehmen und Institutionen zurückgegangen sind; die immer stärker werdenden Billigfluglinien und deren Marktkonsolidierung; Preiseinbrüche auf dem Inlandsmarkt infolge kurzfristiger Aktivitäten des lokalen Billigfliegers OLT Express im Wettbewerb; Nachfragerückgang im Frachtmarkt; Anstieg der Treibstoffkosten; Wechselkursschwankungen; Verhandlungsstärke der Zulieferer; striktere Abrechnungspolitik von Kreditkartenanbietern; gesetzliche Hindernisse für Privatisierungsoptionen; fehlende Langzeitstrategie und Fehlen eines stabilen Managements; nicht optimierte Flotte und ineffektive Ressourcennutzung; starke Gewerkschaften und geringe Arbeitseffizienz; ineffektives Einnahmenmanagement; mangelnde Wettbewerbsfähigkeit auf Langstrecken und Unfähigkeit, Zugang zum Hochpreissegment zu bekommen; geringer Anteil von Nebeneinnahmen mit hoher Gewinnmarge; ineffektive Vertriebskanäle; unzureichende Kapitalisierung, zu geringe Investitionstätigkeit und fehlende finanzielle Stabilität; ineffektives Risikomanagement.

(21) Zur Bewältigung dieser Faktoren hat LOT im letzten Quartal 2012 mit der Umsetzung eines Umstrukturierungsplans begonnen, mit dem es bis Ende 2015 gelingen soll, die langfristige Rentabilität wiederherzustellen.

3.1. UMSTRUKTURIERUNGSMASSNAHMEN

(22) Der Umstrukturierungsplan sieht eine Reihe von Umstrukturierungsmaßnahmen vor, die folgenden Bereichen zugeordnet werden können: i) Streckennetz und Modernisierung der Flotte, ii) Einnahmenmanagement, iii) Produkt, Vertrieb und Nebeneinnahmen, iv) organisatorische Effizienz und interne Optimierung, v) Optimierung der externen Geschäftsbeziehungen und vi) weitere Unterstützungsinitiativen. Jeder dieser Bereiche wird im Folgenden genau beschrieben.

3.1.1. **Streckennetz und Modernisierung der Flotte**

Modernisierung der Flotte

(23) Durch die Modernisierung der Flotte, die ein Eckpfeiler des Umstrukturierungsplans ist, sollen die Betriebskosten erheblich reduziert werden. Die jetzige Flottenstruktur des Unternehmens gilt als überdiversifiziert, veraltet und teuer. Die wichtigste Veränderung besteht darin, dass die bisher eingesetzten Flugzeuge des Typs B767 auf Langstrecken durch die neue B787 ersetzt werden sollen. Im Zuge einer Umstrukturierung der restlichen Flotte will LOT die verschiedenen Flugzeugtypen und Untertypen reduzieren und sie effizienter einsetzen. Die Zahl der angebotenen Sitzplätze wird durch die Modernisierung nicht erhöht, d. h., die Kapazität des Unternehmens wird nicht erweitert. Die Zahl der Flugzeuge wurde von 59 im Dezember 2012 auf derzeit 47 reduziert; bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums soll sie auf 38 gesenkt werden.

Boeing 787

(24) LOT hat acht Flugzeuge des Typs B787 bestellt, von denen sechs bis zum 30. April 2014 ausgeliefert wurden. Die Auslieferung der letzten beiden Flugzeuge soll nach Ablauf des Umstrukturierungszeitraums erfolgen. Vier B787 sollen während des Umstrukturierungszeitraums eingesetzt werden, während die anderen beiden zum Preis von […] weitervermietet werden sollen.

(25) LOT sieht in der Umstellung auf die neue B787 einen entscheidenden Faktor für die Wiederherstellung seiner Rentabilität. Nach Angaben des Unternehmens bietet die B787 erhebliche Kostenvorteile gegenüber der B767. Dazu zählen:

— geringerer Treibstoffverbrauch pro Blockstunde und angebotenem Sitzkilometer (*Available Seat Kilometre*, ASK) um ca. 8 bis 11 %; zusammen mit einer Verkürzung der Flugzeit verringert sich der Treibstoffverbrauch pro Flug um ca. 15 %;

— höhere Reisegeschwindigkeit, die zu einer Verkürzung der Reisezeit führt (um ca. 5 % auf dem gesamten Langstreckennetz von LOT), was es wiederum möglich macht, die Arbeitszeit der Crews zu optimieren ([11]);

— eine Verringerung der Instandhaltungskosten um ca. 30 %;

— eine effizientere Frachtbeförderung, was sich in einer Einnahmensteigerung von ca. 15 % niederschlägt;

— Standardisierung der Flotte gegenüber der bisher stark diversifizierten Flotte von B767-Flugzeugen mit unterschiedlicher Konfiguration und Ausstattung.

(26) Durch die Einführung der B787 wird sich das Geschäftsergebnis von LOT nach Schätzungen um ca. [135-165] Mio. PLN pro Jahr (ab 2015) gegenüber dem mit der B767-Flotte erzielten Ergebnis verbessern.

Boeing 737-400

(27) Die Zahl der Flugzeuge des Typs B737-400 wurde gemäß Umstrukturierungsplan von neun auf drei reduziert. Außerdem sah der Plan vor, dass die verbleibenden B737-400 ab Saison […] […] durch eine neuere Generation von Standardrumpfflugzeugen (B737NG oder A319/A320) ersetzt werden sollten. Dieser Austausch fand im vorgesehenen Zeitrahmen jedoch nicht statt, da LOT schließlich eine Verlängerung der Leasingverträge für die verbleibenden B737-400 um weitere […] Jahre bis […] vereinbart hat. Die Leasingraten sollen schrittweise von […] USD pro Monat/Flugzeug auf […] USD im letzten Jahr der Vertragslaufzeit gesenkt werden.

Embraer 170

(28) Das Unternehmen wollte eigentlich alle zehn Flugzeuge des Typs Embraer 170 (im Folgenden „E170“) abschaffen und durch die Bombardier Q400 (im Folgenden „DH4“) ersetzen. Der Umstrukturierungsplan sah insbesondere vor, […] Flugzeuge des Typs E170 ab der Saison […] zu verkaufen oder weiterzuvermieten und die übrigen […] ab der Saison […] aus dem Verkehr zu ziehen. Die ersten […] Flugzeuge wurden bisher weder verkauft noch vermietet. Während das Unternehmen immer noch nach Kauf- oder Leasing-Interessenten für diese Flugzeuge sucht, hat es ein alternatives Flotten-Szenario erarbeitet, bei dem davon ausgegangen wird, dass diese Flugzeuge weiterbetrieben werden, um die Auswirkungen der verzögerten Ausmusterung auf die Rentabilität so gering wie möglich zu halten. Wenn es LOT nicht gelingen sollte, die Embraer zu verkaufen oder weiterzuvermieten und/oder annehmbare Leasingraten für die DH4 auszuhandeln, wird dieses alternative Szenario umgesetzt.

Embraer 175

(29) Eigentlich wollte LOT […] von 14 Embraer 175 (im Folgenden „E175“) zur Wintersaison 2014 ausmustern. Die geplante Verkleinerung der E175-Flotte ging von der Annahme aus, dass LOT zusätzliche DH4-Einheiten als Ersatz für die ausgemusterten Flugzeuge mieten würde. Nachdem sich herausgestellt hatte, dass die zusätzlichen DH4-Einheiten für ein Leasing nicht zur Verfügung stehen, will LOT seine gesamte E175-Flotte möglicherweise bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums weiter nutzen.

(30) Es wurden zusätzliche Maßnahmen zur Umstrukturierung der Flotte durchgeführt, um die potenziellen Auswirkungen des alternativen Flottenszenarios auf die Rentabilität des Unternehmens abzuschwächen. Wie in Erwägungsgrund 27 erläutert wurde, wurden zunächst die Operating-Leasing-Raten für die drei B737-400 gesenkt, wodurch vermutlich bis zu […] Mio. USD (ca. […] Mio. PLN) im verlängerten Leasingzeitraum eingespart werden können. Zweitens will LOT zusätzliche Gewinne in Höhe von […] Mio. PLN pro Jahr erzielen und dazu das Frachtgeschäft effektiver machen (2013 trug allein das Frachtgeschäft zur Verbesserung des EBIT um […] Mio. PLN gegenüber dem Plan bei).

Streckennetz

(31) Das Unternehmen will fünf Verbindungen streichen, die seine Rentabilitätskriterien nicht erfüllen: […].

([11]) Beispielsweise kann durch eine Verkürzung der Reisezeit von New York nach Warschau auf unter 8 Stunden die vorgeschriebene Anzahl von Piloten von drei auf zwei gesenkt werden, sofern noch einige andere Voraussetzungen erfüllt sind.

(32) LOT schätzt, dass das Geschäftsergebnis durch die Schließung unrentabler Strecken um ca. [2,2-2,6] Mio. PLN pro Jahr verbessert werden kann.

3.1.2. **Einnahmenmanagement**

(33) Die Umstrukturierungsmaßnahmen im Bereich Einnahmenmanagement zielen vorrangig auf Veränderungen in der Tarifstruktur ab.

(34) Laut Umstrukturierungsplan will LOT auf Flügen mit einem Ladefaktor über [76-94] % den Anteil von Passagieren höherer Klassen um [9-11] % in der nächsthöheren Tarifklasse und um [4-6] % in der übernächsthöheren Tarifklasse steigern. Zusätzlich soll die Tarifdefinition von Business-Passagieren auf Kurzstrecken geändert werden ([12]). Es wird damit gerechnet, dass sich die Einnahmen von LOT durch aggressivere Tarife auf ausgewählten Langstrecken erhöhen werden. Hierdurch wird 2015 mit einem zusätzlichen Gewinn von […] Mio. PLN gerechnet.

(35) Die Analyse des Ladefaktors in der Business-Klasse hat ergeben, dass […] Sitzplätze im Jahr 2012 leer geblieben sind. Deshalb will das Unternehmen die Möglichkeit bieten, vor dem Flug ein bezahltes Upgrade für eine höhere Klasse zu erwerben. Dadurch könnten 10 % der Plätze besetzt werden, die sonst leer blieben, was 2015 zu einer Verbesserung des Geschäftsergebnisses um ca. […] Mio. PLN führen kann.

(36) Der zurzeit von LOT angebotene „First-Minute"-Tarif wird geändert; zu niedrige Preise, für die in der Vergangenheit gar keine wirtschaftliche Notwendigkeit bestand, werden abgeschafft. Dadurch sollen die Einnahmen weiter steigen.

(37) Auf Inlandsflügen wird die Business-Klasse abgeschafft, um die vorhandenen Sitzplätze in einem Flugzeug besser auszunutzen. Derzeit sind drei Sitzplätze in der DH4 für Passagiere der Business-Klasse reserviert, die mit keinem besonderen Service verbunden sind. Durch die Freigabe dieser Plätze soll das Geschäftsergebnis 2015 um ca. […] Mio. PLN verbessert werden.

(38) Die interne Kontrolle bei LOT hat ergeben, dass aufgrund von Mängeln im internen Kontrollsystem in der Vergangenheit günstige Tarife ohne jede Notwendigkeit angeboten wurden. Diese Praxis wird untersagt. Hierdurch wird 2015 mit zusätzlichen Einnahmen von […] Mio. PLN gerechnet.

(39) Insgesamt rechnet das Unternehmen durch die Maßnahmen im Einnahmenmanagement 2015 mit einer Umsatzsteigerung um [62-76] Mio. PLN.

3.1.3. **Produkt, Vertrieb und Nebeneinnahmen**

(40) Wichtigstes Ziel in diesem Bereich der Umstrukturierung ist es, die Einnahmen aus zusätzlichen Leistungen mit hoher Gewinnspanne, die nicht direkt mit dem Ticketverkauf zu tun haben, zu steigern. Der Anteil der Nebeneinnahmen an den Gesamteinnahmen des Unternehmens ist niedriger als bei vergleichbaren Unternehmen und sehr viel niedriger als bei den Billigfluggesellschaften. LOT sieht in diesem Bereich ein Zuwachspotenzial.

(41) Zu den wichtigsten Initiativen in dieser Gruppe zählen die Einführung einer „SkyBar" (kostenpflichtiges Catering) auf Kurzstrecken, reduzierte Bordservices für Reisende in der Economy-Klasse und die Einführung einer Reihe kostenpflichtiger Zusatzleistungen wie zollfreier Einkauf, Extragepäck, mehr Beinfreiheit, Sitzauswahl, bevorzugter Einstieg, Versicherung sowie Reservierung von Mietwagen und Hotelzimmern.

(42) Ein anderes Ziel in diesem Bereich ist eine Reduzierung der Vertriebskosten. Der Anteil der Vertriebskosten an den Gesamtkosten von LOT beläuft sich auf […] %. Damit ist er wesentlich höher als bei anderen traditionellen Fluggesellschaften, die das Unternehmen analysiert hat.

(43) Zurzeit generiert LOT nur etwa […] % seiner Gesamtverkäufe über die Website LOT.com. Dagegen macht der durchschnittliche Online-Verkauf bei konventionellen Fluggesellschaften etwa 40 % und bei Billiganbietern etwa 80 % aus. Die Online-Verkaufswege haben wegen der geringen Kosten und der hohen Kontrolle über den Verkaufsvorgang ein großes Potenzial für künftiges Wachstum. Das Unternehmen will seinen Online-Verkauf ausbauen. Die Zuwachsrate der Online-Verkäufe gemessen am Gesamtverkauf soll mindestens […] % pro Jahr betragen.

([12]) Bisher galt ein anderer Tarif für Passagiere, wenn sie ihren Rückflug innerhalb von drei Tagen nach der Abreise antraten. Nach dem neuen Tarif gilt ein Fluggast als Business-Passagier, wenn er seinen Rückflug vor dem ersten Sonntag nach seiner Ankunft antritt.

(44) Für das Verkaufsstellennetz des Unternehmens wird ein neues Motivationsprogramm durchgeführt […]. Außerdem wird LOT seine eigenen Verkaufsstellen an Flughäfen und in Stadtzentren im In- und Ausland neu organisieren. In Anbetracht der hohen Kosten hat sich das Unternehmen dafür entschieden, diesen Vertriebsweg auf das notwendige Minimum zu reduzieren.

(45) LOT will sein Potenzial für die Generierung von Einnahmen im Marketingbereich beispielsweise durch das Angebot von Werbeflächen (im Flugzeug oder auf der Außenseite) für Werbekampagnen anderer Anbieter besser nutzen.

(46) Die Verkäufe an Firmenkunden sollen erhöht werden. Dazu wird das Unternehmen sich an Ausschreibungen beteiligen und Reisedienste für große Institutionen und Unternehmen durch die Tochtergesellschaft LOT Travel (IATA-Agent) anbieten, die nicht nur eigene Services, sondern auch die anderer Fluggesellschaften vermarktet und elektronische Versicherungen, Hoteldienstleistungen und Bahntickets verkauft. Zusätzlich hofft das Unternehmen, durch Werbung für das Programm „LOT for Business", das sich an kleine und mittlere Unternehmen richtet, für den Geschäftsreiseverkehr attraktiver zu werden.

(47) Es wird damit gerechnet, dass die in den Erwägungsgründen 41 bis 46 genannten Umstrukturierungsmaßnahmen das Geschäftsergebnis des Unternehmens 2015 um fast [76-94] Mio. PLN verbessern werden.

3.1.4. **Organisatorische Effizienz und interne Optimierung**

(48) Die wichtigsten Maßnahmen in diesem Umstrukturierungsbereich sind i) die Verringerung der Treibstoffkosten, ii) die Reduzierung der Personalkosten und iii) der Verkauf von Sachanlagen.

(49) Treibstoffkosten machen […] % der Gesamtkosten des Unternehmens aus. LOT will eine neue Software einsetzen, um das Flugprofil zu optimieren. Das Flugprofil wird auch mit der Einführung eines dynamischen Kostenindex verknüpft, was es ermöglicht, zwischen Minimierung des Treibstoffverbrauchs und Einhaltung der planmäßigen Flugdauer zu wählen. Das gesamte Programm soll etwa […] Mio. PLN zur Verbesserung des Geschäftsergebnisses 2015 beitragen.

(50) Der Umstrukturierungsplan sieht eine Reduzierung der Belegschaft um 833 Vollzeitäquivalente (VZÄ) und damit um 39 % gegenüber der Beschäftigtenzahl am 31. Oktober 2012 vor. Davon sind alle Bereiche betroffen: das Bodenpersonal (Reduzierung um […] VZÄ) wie auch das Cockpit- und das Kabinenpersonal (Reduzierung um […] VZÄ). Ziel ist es, den Personalbestand an das reduzierte Streckennetz und die verkleinerte Flotte anzupassen und die Arbeitseffizienz zu erhöhen. Die Auswirkung des Personalabbaus auf das Geschäftsergebnis des Unternehmens 2015 wird auf […] Mio. PLN geschätzt.

(51) LOT hat zudem die Gehaltsregelungen für das Cockpit- und das Kabinenpersonal geändert (nach den neuen Regelungen richtet sich das Gehalt jedes Piloten und jedes Mitglieds der Kabinencrew genau nach der tatsächlich in der Luft verbrachten Zeit). So sollen Einsparungen von bis zu […] Mio. PLN pro Jahr erzielt und infolgedessen im Verwaltungsbereich nochmals schätzungsweise […] Mio. PLN pro Jahr eingespart werden. Weitere Einsparungen von bis zu […] Mio. PLN pro Jahr sollen im Beschaffungswesen des Unternehmens erzielt werden.

(52) Das Unternehmen will Sachanlagen (Grundstücke, Gebäude, Immobilien) verkaufen, die einmalige Erlöse in Höhe von […] Mio. PLN sowie jährliche Einsparungen von […] Mio. PLN erbringen sollen.

(53) Die Einsparungen durch andere Maßnahmen in diesem Umstrukturierungsbereich (Reduzierung der Kosten für Marketing, Geschäftsreisen, Enteisung, Schulung, Büromaterial, Reinigung usw.) fallen geringer aus.

(54) Insgesamt sollen die in diesem Umstrukturierungsbereich geplanten Maßnahmen das Geschäftsergebnis des Unternehmens im Jahr 2015 um mehr als [156-190] Mio. PLN verbessern.

3.1.5. **Optimierung der externen Geschäftsbeziehungen**

(55) Das Unternehmen will seine Verträge mit allen wichtigen Lieferanten neu aushandeln, um Kosten zu senken und die erbrachten Leistungen zu optimieren.

(56) Als Erstes sollen die Geschäftsbeziehungen zur staatlichen polnischen Flughafengesellschaft „Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze“ (PPL) neu verhandelt werden, die den Chopin-Flughafen Warschau betreibt. Da die offiziellen Gebühren auf dem Flughafen über dem Durchschnitt ([13]) vergleichbarer Flughäfen liegen, will LOT die Flughafengebühren neu aushandeln und sich dabei auf die große Zahl von Operationen berufen, die das Unternehmen auf seinem Heimatflughafen durchführt.

(57) Zweitens will LOT seine Geschäftsbeziehungen zur polnischen Luftfahrtbehörde „*Polska Agencja Żeglugi Powietrznej*“ neu aushandeln. […]

(58) Drittens möchte das Unternehmen die Verträge mit LOT AMS neu aushandeln, der Gesellschaft, die Reparaturleistungen und technische Dienste durchführt. Bei den Neuverhandlungen geht es vorwiegend um Methoden zur Optimierung von Serviceleistungen, Reparaturen und Abrechnungen.

(59) Auch mit Eurolot wird LOT seine Verhandlungen fortsetzen, um […].

(60) Durch die Optimierung seiner externen Geschäftsbeziehungen rechnet das Unternehmen mit einer Verbesserung seines Geschäftsergebnisses um mehr als [54-66] Mio. PLN im Jahr 2015.

3.1.6. **Weitere Unterstützungsinitiativen**

(61) Als weitere Unterstützungsinitiativen sind im Umstrukturierungsplan u. a. vorgesehen: i) Veränderung der Organisationsstruktur und des Managementsystems, ii) Verbesserung des Cashflow-Managements, iii) eine neue Risikomanagementpolitik, um das Unternehmen gegen plötzliche Schwankungen der Treibstoffpreise abzusichern, und iv) Verbesserung des Beschaffungswesens mit Einführung neuer IT-Instrumente. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen lassen sich nicht ohne weiteres quantifizieren. In den Finanzprojektionen wurden sie deshalb nicht berücksichtigt.

3.1.7. **Zusammenfassung der Umstrukturierungsmaßnahmen**

(62) Die erwarteten finanziellen Auswirkungen der Umsetzung aller im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen im Jahr 2015 (dem letzten Jahr des Umstrukturierungszeitraums) sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Tabelle 2

Geschätzte finanzielle Auswirkungen der Umstrukturierungsmaßnahmen 2015

Umstrukturierungsbereich	Mio. PLN
Streckennetz und Modernisierung der Flotte	[132,8-167,6] ([1])
Einnahmenmanagement	[62-76]
Produkt, Vertrieb und Nebeneinnahmen	[76-94]
Organisatorische Effizienz und interne Optimierung	[156-190]
Optimierung der externen Geschäftsbeziehungen	[54-66]
Weitere Unterstützungsinitiativen	—

Quelle: Umstrukturierungsplan.

([1]) Die Veränderungen im Streckennetz und die Modernisierung der Flotte wirken sich positiv auf die anderen Umstrukturierungsbereiche aus; ihre finanziellen Auswirkungen sind teilweise im finanziellen Potenzial der anderen Bereiche enthalten. Deshalb sollten die Auswirkungen der Streckennetzänderungen und der Flottenmodernisierung nicht mit den Auswirkungen der übrigen Umstrukturierungsmaßnahmen zusammengefasst werden

([13]) Nach Angaben von LOT sind die Gebühren (einschließlich Lande- und ggf. Abfluggebühren, Umweltabgaben, Gebühren für die Benutzung von Passagierplattformen oder Jetbrücken, Parkgebühren und andere Infrastrukturabgaben im Zusammenhang mit der betreffenden Flugoperation) auf dem Chopin-Flughafen Warschau um 2 bis 47 % höher als auf vergleichbaren Flughäfen in der EU.

3.1.8. **Bisherige Umsetzung der Umstrukturierung**

(63) LOT hat schon früher versucht, mit eigenen Mitteln (Verkauf von Tochterunternehmen, Grundstücken, Gebäuden, Immobilien und Finanzanlagen) Umstrukturierungsmaßnahmen durchzuführen. In den Jahren 2009 bis 2012 hat das Unternehmen ein Umstrukturierungsprogramm durchgeführt, das u. a. eine Reduzierung der Belegschaft und der Flotte sowie andere Maßnahmen zur Kostensenkung, den Verkauf von nicht zum Kerngeschäft gehörendem Anlagevermögen und Umschuldungen vorsah. Dadurch wurde zwar das Geschäftsergebnis und die Cashflows von LOT etwas verbessert. Insbesondere zur Senkung der Kosten reichte dies jedoch nicht aus, und die Rentabilität wurde nicht wiederhergestellt. Durch den Verkauf von Anlagevermögen zur Finanzierung dieser Umstrukturierungsversuche sind aber auch die internen Finanzierungsmöglichkeiten des Unternehmens beträchtlich geschrumpft, mit denen sich der aktuelle Umstrukturierungsplan finanzieren ließe.

(64) In dem Umstrukturierungsplan, der am 20. Juni 2013 an die Kommission übermittelt wurde, wird eingeräumt, dass die früheren Umstrukturierungsversuche unter günstigeren Marktbedingungen erfolgt waren. Die zweite Phase der Finanzkrise im Jahr 2012 hatte nachteilige Folgen für das Luftverkehrsgeschäft. Hinzu kam eine negative Entwicklung bei Treibstoffpreisen und Wechselkursen. Die zunehmende Marktkonsolidierung und der wachsende Einfluss von Billigairlines und außereuropäischen Fluggesellschaften machte es für eine kleine traditionelle Fluggesellschaft wie LOT umso schwerer, sich eigenständig zu behaupten.

(65) Nach dem ersten vollständigen Jahr der Umsetzung des Umstrukturierungsplans hat sich die finanzielle Lage des Unternehmens 2013 verbessert. Erstmals seit 2007 wurde wieder ein Nettogewinn erzielt. Zudem fiel das Geschäftsergebnis sehr viel besser aus, als es nach dem Umstrukturierungsplan zu erwarten war (26 Mio. PLN Nettogewinn statt eines erwarteten Verlusts von 196 Mio. PLN). Der operative Cashflow hat sich gegenüber 2012 beträchtlich erhöht, vor allem dank besserer Geschäftsergebnisse.

(66) Trotz des besseren Geschäftsergebnisses blieb die Gesamtsituation von LOT angespannt. Nach wie vor war das Eigenkapital negativ, und mit dem Kerngeschäft (Luftverkehr) wurden Verluste erwirtschaftet. Die Verschuldung stieg an, vor allem durch die Leasingverbindlichkeiten für die Anschaffung neuer Flugzeuge (im Umstrukturierungsplan vorgesehen).

(67) Was die Flottenmodernisierung betrifft, so wurden alle B787 verspätet ausgeliefert. Außerdem mussten die ersten beiden Flugzeuge wegen technischer Probleme zwischen Januar und Juni 2013 am Boden bleiben. Dem Unternehmen entstanden unvorhergesehene Verluste, weil ersatzweise andere Flugzeuge eingesetzt werden mussten. Am […] unterzeichnete LOT mit Boeing einen Vertrag über […].

(68) Die neue Strategie wurde weiter durchgeführt, um auf die veränderten Marktbedingungen zu reagieren. Ziel des Unternehmens ist es, durch den Aufbau einer langfristigen Kundenloyalität finanzielle Stabilität zu erreichen, zu einer der kosteneffizientesten Fluggesellschaften in Europa zu werden, wieder Wachstum zu erzielen und schließlich das Unternehmen an private Investoren zu verkaufen.

(69) LOT will insbesondere Direktverbindungen von Polen zu den wichtigsten Geschäftszentren in Europa und in der Welt und zu den wichtigsten Zentren der polnischen Gemeinschaft in Nordamerika anbieten. Mit Langstreckenverbindungen von Warschau aus sollen Kunden aus Mittel- und Osteuropa gewonnen werden. An Direktverbindungen, wie sie Billigairlines im Tourismusverkehr anbieten, hat LOT kein Interesse. Das Unternehmen hat ein Wachstumspotenzial auf Langstrecken nach/von Polen ausgemacht und will nach der Umstrukturierung auf diesem Markt expandieren und dafür seine neuen Flugzeuge des Typs B787 einsetzen, die zum Eckpfeiler der Umstrukturierung und der neuen Strategie werden sollen.

(70) Im Hinblick auf den angestrebten Verkauf des Unternehmens an private Investoren hat Polen seine Gesetzgebung geändert, um die Privatisierung des Unternehmens zu erleichtern. Das neue Gesetz erlaubt es Investoren aus der Europäischen Union, LOT mehrheitlich zu übernehmen.

3.2. ÜBERBLICK ÜBER DIE UMSTRUKTURIERUNGSKOSTEN UND DIE FINANZIERUNGSQUELLEN

(71) Die für die Umstrukturierung von LOT anfallenden Kosten belaufen sich auf insgesamt [2 000-2 400] Mio. PLN für: i) die Anschaffung von fünf Flugzeugen des Typs B787 — […] Mio. PLN, ii) die Kosten für die Ausmusterung der B737-400 und Embraer — […] Mio. PLN, iii) die teilweise Deckung der operativen Verluste und der Finanzierungslücke — […] Mio. PLN, iv) die Kosten für die Umstrukturierung des Personalbestands — […] Mio. PLN und v) die Rückzahlung des Rettungsdarlehens (einschließlich Zinsen) — 423 Mio. PLN.

(72) Die Umstrukturierungskosten sollen gedeckt werden durch: i) einen Eigenbeitrag von [1 200-1 600] Mio. PLN, bestehend aus dem Finanzierungsleasing für fünf B787 und dem Verkauf von Sachanlagen, und ii) staatliche Beihilfen in Höhe von 804 Mio. PLN. Die Eigenleistung macht [60-67] % der Umstrukturierungskosten aus. Umstrukturierungskosten und Finanzierungsquellen sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 3

Umstrukturierungskosten und Finanzierungsquellen (in Mio. PLN)

Umstrukturierungskosten	**[2 000-2 400]**
Anschaffung von fünf B787	(…)
Ausmusterung von B737-400 und Embraer	(…)
Teildeckung der operativen Verluste und der Finanzierungslücke	(…)
Umstrukturierung des Personalbestands	(…)
Rückzahlung des Rettungsdarlehens (mit Zinsen)	423
Finanzierungsquellen	**[2 000-2 400]**
Finanzierungsleasing von fünf B787	(…)
Verkauf von Sachanlagen	(…)
Gesamter Eigenbeitrag	[1 200-1 600]
Staatliche Beihilfe	804

Quelle: Umstrukturierungsplan.

Umstrukturierungskosten

(73) LOT hat mit Boeing einen Vertrag über den Erwerb von insgesamt acht Flugzeugen des Typs B787 unterzeichnet. Laut Umstrukturierungsplan werden die Ausgaben für den Kauf der ersten fünf Flugzeuge in Höhe von […] Mio. PLN als Umstrukturierungskosten angesehen.

(74) Im Zuge der Modernisierung seiner Flotte will das Unternehmen sechs Flugzeuge des Typs B737-400, […] E170 und […] E175 abstoßen. Es trägt die Kosten für Leasingverbindlichkeiten und Instandhaltung in der Phase der Ausmusterung, bis die Flugzeuge zurückgegeben, verkauft oder weitervermietet sind. Die Gesamtkosten für die Ausmusterung werden auf […] Mio. PLN veranschlagt.

(75) Zu Beginn des Umstrukturierungszeitraums wird das Unternehmen voraussichtlich Verluste machen und einen negativen Cashflow erzielen. Zur Deckung dieser Verluste und für den Erhalt der Liquidität werden schätzungsweise […] Mio. PLN benötigt.

(76) Der Umstrukturierungsplan sieht einen Personalabbau um 833 VZÄ vor. Nach Schätzungen des Unternehmens werden sich die Gesamtkosten des Personalabbaus auf ca. […] Mio. PLN belaufen. Er umfasst: i) ein Programm für freiwilliges Ausscheiden aus dem Unternehmen ([…] Mio. PLN), ii) einen Sozialplan ([…] Mio. PLN), iii) Abfindungen für Mitarbeiter im Ausland nach den jeweils vor Ort geltenden gesetzlichen Regelungen ([…] Mio. PLN) und iv) sonstige Maßnahmen, z. B. Vorruhestandsregelungen ([…] Mio. PLN).

Finanzierungsquellen

(77) Im Herbst 2012 schloss das Unternehmen einen Finanzierungsleasingvertrag mit der US-amerikanischen Handelsbank […] für die Anschaffung von fünf B787, der als Finanzierungsquelle für einen Eigenbetrag angemeldet wurde. LOT wählte das Angebot von […] unter 24 erhaltenen Angeboten aus. Grundlage für seine Entscheidung war eine Analyse des Kapitalwerts und des gewichteten durchschnittlichen Zinssatzes.

(78) Die Rückzahlungsfrist beträgt 12 Jahre ab Auslieferung der Flugzeuge. Das Unternehmen ist verpflichtet, die Anfangsrate am Tag der Auslieferung und die vierteljährlichen Leasingraten mit einem Dreimonats-Libor + […] % für das erste Flugzeug und mit festen Zinssätzen zwischen […] % und […] % für die nächsten vier Flugzeuge jeweils im Voraus zu zahlen. Für das Finanzierungsleasing wurde zwischen […] und LOT ein in den USA ansässiges Unternehmen als Zweckgesellschaft (*Special Purpose Vehicle*, SPV) eingeschaltet ([14]).

(79) Der Leasingvertrag wird abgesichert durch: i) eine Ausfuhrgarantie der Export Import Bank of the United States (Ex-Im Bank) nach Maßgabe des *Large Aircraft Sector Understanding* (LASU) ([15]), ii) ein Pfandrecht auf die Flugzeuge, iii) die Übertragung von Rechten aus Versicherungsverträgen und iv) ein Pfandrecht auf die Anteile der Zweckgesellschaft.

(80) Die Sicherheit der Ex-Im Bank ist zeitlich und in der Höhe begrenzt. Sie gilt für die Anschaffung von fünf B787 durch ein Finanzierungsleasing mit einer Laufzeit von 12 Jahren. Die Sicherheit deckt einen Teil des Anschaffungspreises für ein Flugzeug ab ([75-90] %). Den Rest muss LOT selbst aufbringen. Bevor die Ex-Im Bank die Sicherheit gewährt hat, hat sie die Finanzkraft von LOT sorgfältig analysiert und geprüft, ob das Unternehmen in der Lage ist, seinen Leasing-Verbindlichkeiten nachzukommen.

(81) Die andere Quelle für die Eigenleistung des Unternehmens neben dem Leasing ist der Verkauf von Sachanlagen, der […] Mio. PLN erbringen soll.

(82) Die staatliche Beihilfe besteht aus der Umwandlung des Rettungsdarlehens in Eigenkapital in Höhe von 423 Mio. PLN und einer zusätzlichen Kapitalinvestition in Höhe von 381,29 Mio. PLN (siehe Erwägungsgrund 19).

3.3. WIEDERHERSTELLUNG DER LANGFRISTIGEN RENTABILITÄT

(83) Der Umstrukturierungsplan sieht die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität für 2015 vor. Die Finanzprojektionen für den Zeitraum 2013-2018 basieren auf einem Worst-Case-, einem Base-Case- und einem Best-Case-Szenario. Voraussichtlich wird das Unternehmen ab 2014 Gewinne aus seinem Kerngeschäft erwirtschaften, einen positiven operativen Cashflow und eine positive Rendite auf das eingesetzte Kapital (Return on Capital Employed, ROCE) erzielen. Ab 2015 soll ein Nettogewinn erzielt werden. Die folgende Tabelle enthält einige ausgewählte Finanzdaten zum Base-Case-Szenario.

Tabelle 3

Ausgewählte Finanzdaten zum Base-Case-Szenario (in Mio. PLN)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verkaufserlöse	[2 900-3 400]	[2 900-3 400]	[2 650-3 150]	[3 300-3 800]	[4 050-4 550]	[4 300-4 800]
Gewinn/Verlust im Kerngeschäft	[–157 bis – 30]	71,0	[113-137]	[200-240]	[210-250]	[175-215]
Nettogewinn/-verlust	196,1	[– 20 bis – 16]	[67-80]	[155-190]	[180-220]	[140-170]

([14]) Für jedes Flugzeug wird eine eigene Zweckgesellschaft eingesetzt. Dafür hat LOT die Wells Fargo Delaware Trust Company ausgewählt, ein Unternehmen, das ausschließlich derartige Transaktionen durchführt. Die Zweckgesellschaft bleibt Eigentümerin des Flugzeugs und bietet spezielle Leistungen für alle Beteiligten an.

([15]) Die Leitlinien für die Finanzierung von Flugzeugen wurden üblicherweise bis 2007 in der Luftfahrtindustrie angewandt. Dann wurden sie durch das unter Federführung der OECD entwickelte *Aircraft Sector Understanding* abgelöst. Da LOT seine B787-Flugzeuge vor 2007 angeschafft hat, galten dafür noch die LASU-Bestimmungen.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Operativer Cashflow	[– 175 bis – 145]	[170-206]	[300-360]	[360-440]	[370-450]	[335-415]
ROCE	[– 157 bis – 130]	[2,7-3,3] %	[5-6] %	[9-11] %	[10-12] %	[8-10] %

Quelle: Umstrukturierungsplan.

(84) Die Finanzprojektion stützt sich auf verschiedene Annahmen in Bezug auf die Flotte, das Streckennetz, die interne Organisation, operative und finanzielle Parameter, makroökonomische Indikatoren, den Treibstoffpreis und den Stand der Umsetzung der Umstrukturierungsmaßnahmen. Die wichtigsten Annahmen im Überblick:

— Umsetzung der Umstrukturierungsmaßnahmen (gemessen an den potenziellen finanziellen Auswirkungen): 85 % des Potenzials;

— Treibstoffpreis: 1,153 USD/t über den gesamten Projektionszeitraum;

— Wechselkurs PLN/USD: 3,22;

— Ladefaktor: unter [67-83] % in der Wintersaison und ca. [76-94] % in der Sommersaison;

— Anzahl beförderter Passagiere (in 1 000): 2012/2013-4 766; 2013/2014: [4 300-5 300]; 2014/2015 — [3 800-4 600]; 2015/2016 — [4 200-5 100]; 2016/2017 — [4 800-5 900]; 2017/2018 — [5 100-6 300];

— Anstieg des Umsatzes pro Passagiereinheit bezogen auf das gesamte Streckennetz des Unternehmens: durchschnittlich 2,5 % pro Jahr (unter Berücksichtigung der steigenden Anzahl Langstreckenflüge in den Jahren 2016 bis 2018 und des zunehmenden Ladefaktors in der Business- und der Premium-Economy-Klasse).

3.4. AUSGLEICHSMASSNAHMEN

(85) Als Ausgleichsmaßnahme schlägt LOT vor, 19 Strecken aufzugeben und 5 Strecken weniger häufig zu bedienen ([16]). Die vorgeschlagene Maßnahme entspricht einer Reduzierung der Kapazität um [13,5-16,5] % ASK gegenüber dem der Umstrukturierung vorausgehenden Zeitraum November 2011 bis Oktober 2012. Nach Angaben von LOT hat keine dieser Strecken vor der Umstrukturierung Defizite verursacht, wie es unter Randnummer 40 der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten ([17]) (im Folgenden „Leitlinien") gefordert wird.

(86) Die Aufgabe von fünf weiteren Strecken ([18]), durch die die Kapazität um [1,4-1,7] % reduziert wird, betrachtet LOT nicht als Ausgleichsmaßnahme, weil auf diesen Strecken vor der Umstrukturierung Verluste erwirtschaftet wurden.

(87) Eine Kapazitätserhöhung auf den Langstrecken ist für den Umstrukturierungszeitraum nicht vorgesehen.

(88) Infolge der Veränderungen in seinem Streckennetz wird das Unternehmen auch eine Reihe von Slots aufgeben.

3.5. DER EINLEITUNGSBESCHLUSS

(89) Am 6. November 2013 hat die Kommission das förmliche Untersuchungsverfahren eingeleitet. In ihrem Einleitungsbeschluss äußerte die Kommission Zweifel an der Einhaltung des Grundsatzes der einmaligen Beihilfe, an der dauerhaften Wiederherstellung der Rentabilität, an den Ausgleichsmaßnahmen und am Eigenbeitrag.

([16]) Aufgegeben werden sollen folgende Strecken: […]. Weniger häufig bedient werden sollen folgende Strecken: […].
([17]) Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2).
([18]) […].

Grundsatz der einmaligen Beihilfe

(90) Die Kommission war sich nicht sicher, ob nicht mit der von den staatlichen Flughäfen gewährten Stundung der von LOT zu entrichtenden Flughafengebühren gegen den Grundsatz der einmaligen Beihilfe verstoßen wurde und es sich hierbei um Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen für LOT handelte ([19]). Diese Frage wurde der Kommission in einer Beschwerde von Ryanair vorgetragen, in der es hieß, das Unternehmen habe eine unbegrenzte Kreditlinie für die Flughafengebühren auf den staatlichen Flughäfen erhalten, was alle anderen Fluggesellschaften benachteilige (siehe Abschnitt 1.2).

(91) Die Kommission hatte insbesondere Zweifel an der polnischen Argumentation, wonach es sich bei den Mitteln der staatlichen Flughäfen nicht um staatliche Mittel handelt. Außerdem hatte die Kommission in Anbetracht der langen Fristen, der häufig niedrigen Zinsen und der oftmals geringen Sicherheitsleistung Zweifel daran, dass die von den staatlichen Flughäfen gewährte Stundung der von LOT zu entrichtenden Flughafengebühren tatsächlich unter marktüblichen Bedingungen erfolgt war ([20]). Hinzu kam, dass offenbar nicht alle gestundeten Verbindlichkeiten am Ende getilgt worden waren.

Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

(92) Die Kommission war skeptisch, dass sich die Rentabilität des Unternehmens durch den jetzigen Umstrukturierungsplan wiederherstellen lässt, und forderte Polen auf, dies besser zu begründen. Sie stellte fest, dass LOT schon früher Umstrukturierungsversuche unternommen hatte, durch die es seine Rentabilität nicht wiedererlangt hatte, obwohl die wirtschaftlichen Voraussetzungen damals besser waren.

(93) Auch die Liquidität des Unternehmens bot Anlass zur Sorge. Im Dezember 2012 verlor LOT seine Liquidität, und für August 2013 wurde ein erneutes Defizit prognostiziert (trotz der Rettungsbeihilfe). Diese Prognose hat sich zwar nicht bestätigt, doch die Sicherheitsmarge blieb dünn, da das Unternehmen seine internen Finanzierungsquellen ausgeschöpft hatte und wegen seiner schwierigen Finanzlage keinen Zugang zu externer Finanzierung (abgesehen vom Leasing) hatte.

(94) Die Kommission hatte Zweifel, ob die langanhaltenden strukturellen Probleme des Unternehmens durch die Einführung der neuen B787-Flugzeuge weitgehend gelöst werden können. LOT wollte ca. 30 % der gesamten durch die Umstrukturierung angestrebten finanziellen Auswirkungen durch den Einsatz der B787 erreichen. Die Kommission wies darauf hin, dass sich der Betrieb der B787 unmittelbar nur auf das Langstreckensegment auswirken werde (das 2012 lediglich [< 25] % des Gesamtumsatzes des Unternehmens im Linienverkehr ausmachte) und dass für eine effiziente Nutzung der neuen Flugzeuge die Nachfrage möglicherweise zu gering sei.

(95) Die Annahme, dass mehr als 30 % der Umstrukturierungsgewinne durch die einnahmenbezogenen Maßnahmen erreicht würden (z. B. Nebeneinnahmen, Einnahmenmanagement), schien übertrieben, da der Erfolg solcher Maßnahmen auch von externen Faktoren wie dem Kundenverhalten abhängt. Außerdem schienen einige der geplanten Maßnahmen (z. B. ein kostenpflichtiges Catering), die eher mit Billigairlines in Verbindung gebracht werden, im Widerspruch zur Strategie des Unternehmens zu stehen, das eine traditionelle Fluggesellschaft bleiben möchte.

(96) Die Annahme des Unternehmens, das Ergebnis des Kerngeschäfts werde sich von einem Verlust von [130-157] Mio. PLN im Jahr 2013 in einen Gewinn von [64-78] Mio. PLN im Jahr 2014 verwandeln lassen, was einer Verbesserung um [194-235] Mio. PLN in nur zwölf Monaten entspricht, erschien in Anbetracht der vorherigen finanziellen Ergebnisse (seit 2008 hatte LOT mit seinem Kerngeschäft keinen Gewinn mehr erzielt) und der erheblichen Verluste in den ersten vier Monaten des Jahres 2013 unrealistisch.

(97) Außerdem stellte die Kommission einige Annahmen infrage, die der Finanzprojektion im Umstrukturierungsplan zugrunde liegen. Dies galt insbesondere für folgende Annahmen:

a) relativ geringe Abweichungen von Schlüsselparametern (durchschnittlicher Umsatz pro Passagiereinheit — 1 %, Anzahl der Passagiere — 1 %, Wechselkurs PLN/USD — 10 %) von dem in der Sensitivitätsanalyse zugrunde gelegten Basiswert und ein fester Treibstoffpreis über einen Zeitraum von 6 Jahren, was angesichts der seit jeher hohen Preisschwankungen fraglich erschien;

([19]) Zwischen dem 22. Mai 2009 und dem 10. April 2013 schloss LOT 23 Vereinbarungen mit staatlichen Flughäfen über die Stundung seiner Flughafengebühren von insgesamt ca. [285-349] Mio. PLN (ca. [70-85] Mio. EUR), neun mit dem Flughafen Warschau, je drei mit den Flughäfen Gdansk, Kraków, Poznań und Katowice und zwei mit dem Flughafen Wrocław.

([20]) Die Fälligkeit wurde jeweils um 48 bis 396 Tage aufgeschoben. In den meisten Fällen war der Zinssatz niedriger als nach polnischem Gesetz vorgesehen, und in drei Fällen wurden gar keine Zinsen erhoben. Häufig wurde nur eine geringe Sicherheit verlangt, z. B. in Form von Blanko-Schuldscheinen, und in sechs Vereinbarungen war gar keine Sicherheit vorgesehen.

b) die Fähigkeit von LOT, durch die Weitervermietung von B787- und Embraer-Flugzeugen im Zeitraum 2013-2018 die angestrebten Gewinne zu erzielen;

c) die Verwirklichung von 85 % der im Base-Case-Szenario der Finanzprojektion angenommenen Umstrukturierungsgewinne.

Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen (Ausgleichsmaßnahmen)

(98) Die Kommission äußerte Vorbehalte hinsichtlich der Methodik des Unternehmens zur Berechnung der Rentabilität von Strecken. Nach Randnummer 40 der Leitlinien kann die Schließung defizitärer Geschäftsbereiche nicht als Ausgleichsmaßnahme angesehen werden. Daher war sich die Kommission nicht sicher, ob diese Voraussetzung erfüllt war.

Begrenzung der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß, Eigenleistung

(99) Die Kommission hatte Zweifel, ob das Finanzierungsleasing des B787 mit der Sicherheit der Ausfuhrkreditagentur (ECA) Ex-Im Bank als Finanzierungsquelle für die Eigenleistung akzeptiert werden kann. Da der Leasinggeber mit einer derart starken Sicherheit bei Zahlungsunfähigkeit von LOT vermutlich den gesamten Schuldenbetrag zurückerhalten würde, schien das Leasinggeschäft nicht unbedingt ein Zeichen für das Vertrauen des Marktes in die wieder erstarkende Rentabilität von LOT zu sein, was nach Randnummer 43 der Leitlinien eine Voraussetzung wäre.

IV. **STELLUNGNAHMEN POLENS**

(100) Polen hat sich zu allen im Einleitungsbeschluss angesprochenen Punkten geäußert und Nachweise vorgelegt. Es kam zu dem Schluss, dass die angemeldete Maßnahme alle Anforderungen der Leitlinien erfüllt. Polen hat darüber hinaus aktualisierte Angaben zur Umsetzung des Umstrukturierungsplans vorgelegt, aus denen hervorgeht, dass LOT im Umstrukturierungsprozess erhebliche Fortschritte gemacht hat und dass sein Geschäftsergebnis 2013 sehr viel besser ausgefallen ist als erwartet.

Grundsatz der einmaligen Beihilfe

(101) In Bezug auf die Einhaltung des Grundsatzes der einmaligen Beihilfe hat Polen bestätigt, dass die von dem Unternehmen zu entrichtenden Flughafengebühren von den staatlichen Flughäfen gestundet wurden. Polen blieb dabei, dass es sich dabei nicht um staatliche Beihilfen gehandelt habe.

(102) Polen vertritt die Auffassung, dass die Mittel der Flughäfen keine staatlichen Mittel sind und dass die von den Flughäfen getroffenen Entscheidungen nicht dem Staat zuzurechnen sind. Doch selbst wenn die von den Flughäfen gewährte Stundung mit staatlichen Mitteln finanziert worden wäre, würde sie die Anforderungen des Privatgläubigertests erfüllen und folglich keine staatliche Beihilfe darstellen.

(103) In Bezug auf die Zurechenbarkeit hat Polen bestätigt, dass alle Flughäfen, die LOT eine Stundung gewährt haben, direkt oder indirekt vom polnischen Staat kontrolliert werden. Die PPL, die den Flughafen Warschau verwaltet, steht vollständig in staatlichem Eigentum. Die Regionalflughäfen in Gdansk, Kraków, Poznań, Katowice und Wrocław (im Folgenden „Regionalflughäfen") stehen in gemeinschaftlichem Eigentum von PPL, Regionalbehörden und einem staatlichen Unternehmen.

(104) Dennoch hat Polen bekräftigt, dass die von den Flughäfen getroffenen Entscheidungen nicht dem Staat zuzurechnen seien, da die Kontrolle des Staates nicht automatisch bedeute, dass deren Maßnahmen dem Staat zuzurechnen seien. In diesem Zusammenhang verwies Polen erneut auf das Urteil in der Sache Stardust Marine ([21]). Polen betonte, dass die Flughäfen nicht Teil der öffentlichen Verwaltung seien und dass sie ihre Geschäfte ohne jede staatliche Einflussnahme führten.

(105) Polen wies insbesondere darauf hin, dass die PPL eine juristische Person sei und im Einklang mit dem Gesetz über das staatliche Unternehmen „Flughäfen" vom 23. Oktober 1987 ([22]) (im Folgenden „PPL-Gesetz") handle. Das PPL-Gesetz sieht vor, dass die PPL eigenständig und nach vernünftigen Geschäftsgrundsätzen handelt und finanziell unabhängig ist. Die PPL gehört nicht zum öffentlichen Finanzsektor, sie wird nicht aus dem Staatshaushalt finanziert und deckt ihre Betriebskosten durch die Einnahmen aus ihrer eigenen Geschäftstätigkeit. Die Tätigkeit der PPL wird vom polnischen Verkehrsminister kontrolliert und beaufsichtigt, der Entscheidungen des Generaldirektors der PPL nur dann abändern oder aufheben kann, wenn sie gegen das Gesetz verstoßen. Polen zufolge ist der Minister nicht befugt, in Entscheidungsprozesse im Zusammenhang mit Geschäftsbeziehungen der PPL einzugreifen.

([21]) Urteil des Gerichtshofes vom 16. Mai 2002, Französische Republik/Kommission (Stardust Marine), C-482/99, Slg. 2002, I-4397.
([22]) Gesetzblatt 1987, Nr. 33, Position 185, in geänderter Fassung.

(106) Alle Regionalflughäfen sind Polen zufolge privatrechtliche Unternehmen ([23]), für die das allgemeine Gesellschaftsrecht, in diesem Fall das polnische Gesetz über Handelsgesellschaften ([24]) (im Folgenden „Handelsgesellschaftsgesetz") gilt. Es sind Kapitalgesellschaften mit eigener Rechtspersönlichkeit und eigenem Vermögen, die außerhalb der Strukturen der öffentlichen Verwaltung agieren. Die Gesellschaften, die die Regionalflughäfen in Polen verwalten, werden von der Aktionärsversammlung, einem Aufsichtsrat und dem Vorstand geleitet. Vertreter der öffentlichen Behörden haben einen Sitz in den Aktionärsversammlungen und gehören den Aufsichtsräten an. Laut Handelsgesellschaftsgesetz führt der Vorstand die Geschäfte der Gesellschaft und entscheidet eigenständig in Angelegenheiten, die nicht den anderen Gesellschaftsgremien vorbehalten sind. Da der Vorstand Vereinbarungen über die Stundung von Forderungen ohne die Zustimmung des Aufsichtsrates oder der Aktionärsversammlung treffen kann, kamen seine Entscheidungen Polen zufolge unabhängig und ohne Einflussnahme des Staates zustande.

(107) Im Hinblick auf den Privatgläubigertest führte Polen mehrere Argumente an, um zu beweisen, dass die Stundungen der Flughafengebühren zu marktüblichen Bedingungen vereinbart wurden.

(108) Erstens hat Polen den wirtschaftlichen Hintergrund aufgezeigt, vor dem die Flughäfen die Stundung der von LOT zu entrichtenden Flughafengebühren beschlossen haben: eine schwere Wirtschaftskrise im Jahr 2009 ([25]) und andere außerordentliche Ereignisse (der Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull im April 2010). Deshalb konnten Polen zufolge die Flughäfen bei ihrer Stundung davon ausgehen, dass die Probleme, mit denen LOT zu kämpfen hatte, vorübergehender Natur waren.

(109) Zweitens hat Polen darauf hingewiesen, dass LOT als Großkunde der Flughäfen einen erheblichen Teil ihrer Einnahmen generierte, wohingegen die gestundeten Beträge nur einen Bruchteil des Umsatzes zwischen den Flughäfen und LOT ausmachten ([26]). Beide Seiten waren daher an einer Fortsetzung ihrer Kooperation interessiert. Ein kontrafaktorisches Szenario zeigt, dass sich die Insolvenz von LOT negativ auf die Geschäfte der Flughäfen ausgewirkt hätte ([27]).

(110) Drittens erläuterte Polen, dass es aus Sicht der Flughäfen besser war, LOT einen Teil seiner Verbindlichkeiten zu stunden; ansonsten hätte die Gesellschaft Insolvenz anmelden müssen, zumal LOT zu dem Zeitpunkt, als die Entscheidungen getroffen wurden, noch über Vermögen verfügte, das als Sicherheit eingesetzt werden konnte. Dagegen hätten die Flughäfen im Insolvenzfall mit ihren Forderungen in der Reihe der Gläubiger weit hinten gestanden und sehr viel weniger erhalten als bei der Stundung ([28]). Außerdem dauern Insolvenzverfahren in Polen durchschnittlich drei bis dreieinhalb Jahre, also weit länger als die LOT von den Flughäfen eingeräumten Stundungsfristen von durchschnittlich 6,5 Monaten (siehe Erwägungsgrund 114).

(111) Viertens orientierten sich Polen zufolge die Stundungen hinsichtlich i) des Zinssatzes, ii) der Sicherheit und iii) der Stundungsfristen ganz und gar an den marktüblichen Bedingungen.

(112) Polen weist insbesondere darauf hin, dass sich der Zinssatz ([29]) in Stundungsvereinbarungen vom gesetzlichen Zinssatz ([30]) unterscheidet; bei Letzterem handelt es sich um eine Art Strafzahlung für einen Zahlungsverzug, während die Stundung es dem Schuldner ermöglichen soll, innerhalb einer angemessenen Frist seinen Verpflichtungen nachzukommen.

(113) In Bezug auf die Sicherheit weist Polen darauf hin, dass bei zwei Dritteln der Stundungsvereinbarungen der gestundete Betrag durch Hypotheken und Pfandrechte auf Vermögenswerte des Unternehmens abgesichert war. In

([23]) Die Regionalflughäfen in Gdansk, Kraków und Poznań sind Gesellschaften mit beschränkter Haftung, die Regionalflughäfen in Katowice und Wrocław sind Aktiengesellschaften.
([24]) Gesetz über Handelsgesellschaften vom 15. September 2000; konsolidierter Text, Gesetzblatt 2013, Position 1030.
([25]) Durch die Krise kam es zu einem starken Rückgang des Flugverkehrs und zu steigenden Kosten für die Luftfahrt (siehe Analyse des Luftverkehrsmarktes in Polen 2009, Civil Aviation Authority 2010 und Performance Review Report; Assessment of Air Traffic Management in Europe during the Calendar Year 2010, Eurocontrol 2011).
([26]) In den Jahren 2009 bis 2013 generierte LOT ca. 40 % des Umsatzes des Flughafens Warschau. Die von den Regionalflughäfen gestundeten Beträge machten insgesamt durchschnittlich bis zu 17,7 % des Umsatzes zwischen dem Unternehmen und diesen Flughäfen aus.
([27]) Davon wäre besonders der Flughafen Warschau betroffen gewesen. Da LOT die einzige Fluggesellschaft mit Heimatflughafen Warschau ist, hätte die Einstellung seiner Tätigkeit dort zu einem Umsatzeinbruch geführt. Hierzu führt Polen entsprechende Daten aus ähnlichen Szenarien für die Flughäfen in Zürich, Brüssel (Zaventem) und Budapest an.
([28]) Zu dem Zeitpunkt, als die Flughäfen spätere Fälligkeitstermine einräumten, wurden in Insolvenzverfahren polnischen Untersuchungen zufolge durchschnittlich etwa 15 bis 17,75 % und nach Statistiken der Weltbank ca. 34 % der Forderungen getilgt.
([29]) Der Zinssatz für die mit dem Flughafen Warschau vereinbarte Stundung betrug beispielsweise […] % p. a.
([30]) Zurzeit liegt der gesetzliche Zinssatz in Polen bei 13 %.

den meisten anderen Vereinbarungen war der gestundete Betrag ([31]) durch Blanko-Schuldscheine abgesichert, die das Eintreiben der Schuld beschleunigen. Nur in sechs Vereinbarungen war die Forderung nicht abgesichert. LOT hat aber in jedem Fall seine Schuld gegenüber dem betreffenden Flughafen anerkannt; entsprechend könnte dieser seine Forderung gegebenenfalls ohne weiteres vor Gericht durchsetzen.

(114) Polen zufolge betrug die Stundungsfrist im Durchschnitt etwa 6,5 Monate; gemessen an der Dauer von Gerichtsverfahren in Polen (mehr als zwei Jahre) ([32]) oder von Insolvenzverfahren (durchschnittlich drei bis dreieinhalb Jahre) ([33]) ist dies als vorteilhaft zu bewerten.

(115) Polen wies außerdem darauf hin, dass andere private Gläubiger von LOT dem Unternehmen Hunderte Millionen PLN mit ähnlichen Fristen und zu ähnlichen Bedingungen, auch zu einem Zinssatz unter dem gesetzlichen Zinssatz oder zinslos und teilweise auch ohne Sicherheit gestundet haben ([34]).

(116) Polen wies abschließend darauf hin, dass alle gestundeten Verbindlichkeiten vollständig getilgt worden seien.

(117) Ergänzend zu seiner in den Erwägungsgründen 101 bis 116 dargelegten Position hat Polen einen Bericht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. (im Folgenden „KPMG"/„KPMG-Bericht") vorgelegt. Der KPMG-Bericht beschreibt den Entscheidungsprozess der Flughäfen, der zu den einzelnen Stundungsvereinbarungen geführt hat. Außerdem wird darin jede Vereinbarung einer Marktanalyse unterzogen. Die von der KPMG angewandte Methode zur Marktanalyse geht von einem Vergleich eines Basis-Szenarios ([35]) (Stundung der Flughafengebühren) mit einem Alternativ-Szenario ([36]) (keine Stundung für LOT) aus. Um die wirtschaftliche Logik der Stundungsvereinbarungen zu überprüfen, wurden Basis- und Alternativ-Szenario auf der Grundlage von Gegenwartswert und Kapitalwert verglichen. Der Vergleich dieser beiden Szenarien ergab, dass die Stundung der Flughafengebühren in jedem Fall wirtschaftlich vertretbar und für die Flughäfen vorteilhafter war als die Alternative eines Insolvenzverfahrens.

Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

(118) Polen zufolge kann LOT jetzt aus einer besseren Position heraus als bei seinen früheren erfolglosen Umstrukturierungsversuchen auf die Wiedererlangung seiner Rentabilität hinarbeiten. Erstens hat es die lange erwarteten B787 erhalten, die ein Eckpfeiler des Umstrukturierungsplans sind. Zweitens hat das Unternehmen die Schwächen seiner früheren Versuche erkannt und konzentriert sich auf bislang ungelöste Probleme (z. B. einen konsequenteren Personalabbau). Drittens haben sich die gesamtwirtschaftlichen Bedingungen verbessert. Und schließlich steht LOT nach fünf Quartalen, in denen der Umstrukturierungsplan umgesetzt worden ist, finanziell sehr viel besser da als erwartet.

([31]) Insgesamt 26,4 % der gestundeten Beträge.

([32]) Aus Daten der Weltbank (http://www.doingbusiness.org) geht hervor, dass die gerichtliche Durchsetzung von Forderungen in Polen in den Jahren 2009-2012 im Schnitt 830 Tage (mehr als 2 Jahre und 3 Monate) und 2013 685 Tage dauerte.

([33]) Laut Weltbank dauern Insolvenzverfahren in Polen durchschnittlich drei Jahre (http://www.doingbusiness.org). Dies wird durch die 2009 veröffentlichte Untersuchung einer Stichprobe von 94 Insolvenzen bestätigt, aus der hervorgeht, dass Insolvenzverfahren durchschnittlich dreieinhalb Jahre dauern (Daten für: D. Baran, Efektywność postępowań upadłościowych [Effizienz von Insolvenzverfahren], in: E. Mączyńska (Hrsg.), Meandry upadłości przedsiębiorstw, Klęska czy druga szansa [Lavieren durch die Unternehmensinsolvenz. Fluch oder zweite Chance?], Warschau 2009, S. 145).

([34]) Das waren insbesondere Hedging-Banken ([…]) und Leasinggeber ([…]). Einige der privaten Gläubiger verlangten keine Zinsen von LOT (der Großteil der Leasinggeber, […]). Außerdem erklärten sich einige der privaten Gläubiger von LOT (z. B. […]) bereit, die Fälligkeit ihrer Forderungen aufzuschieben, ohne eine Sicherheit zu verlangen; sie forderten nur die Anerkennung des geschuldeten Betrags durch das Unternehmen.

([35]) Das Basis-Szenario geht davon aus, dass die Stundung gewährt wird, die Parteien weiterhin kooperieren und der geschuldete Betrag vereinbarungsgemäß zurückgezahlt wird. Berücksichtigt werden außerdem die Aussichten einer langfristigen Kooperation, die Sicherung der Einnahmengrundlage, der vorübergehende Charakter der Schwierigkeiten des Unternehmens und dessen Zukunftsaussichten, die von LOT gegebenen Sicherheiten und andere Bedingungen der Stundungsvereinbarung (Zinsen usw.).

([36]) Das Alternativ-Szenario geht davon aus, dass keine Stundung gewährt wird, der Flughafen das Insolvenzverfahren eröffnet, LOT seine Aktivitäten auf dem Flughafen einstellt und der Flughafen sich ersatzweise nach anderen Fluggesellschaften umsehen muss. Außerdem wird berücksichtigt, dass die Forderungen der Flughäfen (als Teil geschäftlicher Verbindlichkeiten) weit hinter vorrangigen Forderungen wie Kosten von Insolvenzverfahren, Verpflichtungen gegenüber den Beschäftigten einschließlich Sozialversicherungsbeiträgen sowie Steuerschulden rangieren (nach polnischem Insolvenzrecht). Berücksichtigt werden außerdem die durchschnittliche Dauer von Insolvenzverfahren (ca. 3,5 Jahre; die KPMG hat auch die Dauer des Insolvenzverfahrens der LLC Nowy Przewoznik Sp. z o.o. (bekannt unter dem Handelsnamen Centralwings) berücksichtigt, das von Mai 2009 bis Februar 2013, also mehr als 3,5 Jahre gedauert hat), der durchschnittlich zurückerhaltene Betrag, die Einnahmenverluste und die Aussicht auf die Gewinnung anderer Fluggesellschaften als Ersatz für LOT (drei mögliche Teilszenarien mit 3, 4 und 5 Jahren).

(119) Die Liquidität hat sich verbessert. Im August 2013 hat das Unternehmen seine Liquidität keineswegs verloren, wie es im Umstrukturierungsplan prognostiziert worden war, sondern auch noch zusätzliche Finanzierungsquellen erschlossen, z. B. […] von Boeing […]. Der operative Cashflow fiel 2013 besser aus als erwartet.

(120) Auch der Einsatz der B787 hat sich finanziell besser ausgewirkt als erwartet. Die positiven Effekte betrafen nicht nur das Langstreckensegment, sondern das gesamte Streckennetz. Mit dem Flugzeug allein werden sich die seit Langem bestehenden Strukturprobleme des Unternehmens nicht lösen lassen, wohl aber in Kombination mit den anderen Umstrukturierungsmaßnahmen. Auf den Strecken, auf denen die B787 eingesetzt wird (Nordamerika, Nord- und Südostasien), soll der Verkehr um 6,5 bis 10,6 % pro Jahr zunehmen, was für eine Auslastung der Flugzeuge sorgt.

(121) 2013 generierten die einnahmenbezogenen Maßnahmen [> 100] % des finanziellen Potenzials, von dem der Umstrukturierungsplan ausgeht. Im August 2013 hat LOT mit Erfolg das kostenpflichtige Catering eingeführt, ohne dass die Kunden negativ darauf reagiert hätten. Marktforschungen haben ergeben, dass Fluggäste gegen kostenpflichtige Leistungen gar nichts einzuwenden haben. Diese Erhöhung der Nebeneinnahmen entspricht dem aktuellen Markttrend, wonach traditionelle Fluggesellschaften zu einem Hybrid-Geschäftsmodell übergehen und einige Features von Billigairlines übernehmen. Die Marke LOT wird daher nicht geschwächt, und Kunden werden auch nicht abgeschreckt.

(122) Das Geschäftsergebnis 2013 ist sehr viel besser ausgefallen als nach dem Umstrukturierungsplan zu erwarten war. LOT hat mögliche Schwachpunkte in seinen früheren Verbesserungsmaßnahmen ausfindig gemacht. Somit kann der angestrebte Gewinn aus dem Kerngeschäft 2014 durchaus erreicht werden.

(123) Polen hat eine Sensitivitätsanalyse vorgelegt, aus der hervorgeht, dass die Liquidität des Unternehmens auch bei größeren Abweichungen von Schlüsselparametern von der Basislinie als nach dem Umstrukturierungsplan zu erwarten über den gesamten Projektionshorizont 2014-2018 erhalten bleibt. Der Treibstoffpreis, der bereits auf einem sehr konservativen Niveau angesetzt wurde (über dem historischen Zehnjahres-Höchstwert von LOT und 12,1 % über dem Marktpreis zum Zeitpunkt der Anmeldung), wird vermutlich nicht sehr stark ansteigen. Alternativ zur Weitervermietung von Flugzeugen hat LOT ein Flottenszenario mit einer längeren Nutzungsdauer einiger Flugzeuge entwickelt. Polen hat Finanzprojektionen vorgelegt, aus denen hervorgeht, dass LOT auch bei Durchführung dieses Szenarios wieder rentabel würde. Außerdem hat Polen darauf hingewiesen, dass das Unternehmen 2013 [> 100] % der vorgesehenen Gewinne durch die Umstrukturierung erzielt hat (gegenüber 85 %, womit im Plan gerechnet worden war).

Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen (Ausgleichsmaßnahmen)

(124) Polen hat erläutert, wie LOT die Rentabilität der Strecken errechnet (siehe Abschnitt 7.3.4), und darauf hingewiesen, dass diese Methode in der Branche üblich sei.

Begrenzung der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß, Eigenleistung

(125) Polen hat Beweise dafür vorgelegt, dass die Ex-Im Bank das Unternehmen vor Gewährung der Sicherheit einer sorgfältigen Analyse unterzogen hat, und darauf hingewiesen, dass 2012 etwa 30 % der Transaktionen zur Finanzierung von Flugzeugen weltweit unter Beteiligung einer Exportkreditagentur (ECA) durchgeführt wurden. Polen berichtete der Kommission auch, dass ein Bieter LOT die Finanzierung ohne ECA-Garantie angeboten habe. Außerdem sei das Risiko des Unternehmens vom US-Kapitalmarkt bewertet worden, wo das Leasing-Geschäft 2013 von privaten Investoren erfolgreich refinanziert worden sei.

(126) Polen wies zudem darauf hin, dass ein Finanzierungsleasing nach gängiger Entscheidungspraxis der Kommission eine akzeptable Form der Eigenleistung und eine typische Art der Finanzierung für die Anschaffung eines Flugzeugs ist. Polen zufolge ist das Finanzierungsleasing eines neuen Flugzeugs zu vergleichbaren Bedingungen, wie LOT sie erhalten hat (siehe Erwägungsgründe 77 bis 80), einschließlich der Form der Sicherheit eine übliche Art der Finanzierung in der Luftfahrtindustrie, die in jüngster Zeit auch von anderen europäischen Airlines wie Ryanair, KLM, Norwegian Air, Czech Airlines, Austrian Airlines und Alitalia genutzt worden sei.

V. **STELLUNGNAHMEN VON BETEILIGTEN**

(127) Bei der Kommission sind Stellungnahmen von sieben Beteiligten eingegangen: von Ryanair, der International Airlines Group (IAG), zwei Beteiligten, deren Identität nicht offengelegt werden soll, der Gewerkschaft „NSZZ *Solidarność 80*" bei der PPL (im Folgenden „die Gewerkschaft"), der PPL selbst und dem polnischen Arbeitgeberverband.

(128) Ryanair wiederholte seine schon in der Beschwerde vorgebrachte Behauptung, dass LOT bereits staatliche Beihilfen in Form der von polnischen staatlichen Flughäfen gestundeten Flughafengebühren erhalten habe. Außerdem äußerte Ryanair Zweifel an der Wiedererlangung der Rentabilität des Unternehmens und führte hierzu an, dass frühere Umstrukturierungsversuche gescheitert seien, der angestrebte Gewinn durch den Einsatz der B787 zu optimistisch veranschlagt sei und LOT möglicherweise aufgrund des Drucks vonseiten der Gewerkschaften nicht in der Lage sein werde, seine Personalkosten zu reduzieren.

(129) Der IAG zufolge müsste auch das Langstreckennetz von LOT umstrukturiert werden. Insbesondere bestehe auf dem US-Markt keine ausreichende Nachfrage für die Kapazität des Unternehmens. Die IAG führt das Beispiel Malév an, deren Versuch, eine Direktverbindung von Budapest nach New York anzubieten, gescheitert sei. Zum Finanzierungsleasing der B787 merkte die IAG an, dass die Bewertungen der Ex-Im Bank und des kommerziellen Kreditgebers wohl entweder vor den derzeitigen Liquiditätsproblemen oder in Erwartung der staatlichen Beihilfen vorgenommen worden seien.

(130) Der erste Beteiligte, dessen Identität nicht offengelegt werden soll, hielt den Umstrukturierungsplan von LOT weder für glaubwürdig noch für durchführbar und auch nicht für geeignet, die langfristige Rentabilität des Unternehmens wiederherzustellen. Der prognostizierte ROCE sei zu optimistisch, und außerdem wolle LOT seine Kapazität zu einer Zeit erweitern, in der der polnische Markt bereits mit Überkapazitäten zu kämpfen habe. Bei den gestundeten Flughafengebühren handle es sich seiner Einschätzung nach um staatliche Beihilfen. Außerdem sei die Messung der Rentabilität auf den für die Ausgleichsmaßnahme vorgeschlagenen Strecken allein auf der Grundlage der variablen Kosten langfristig ungeeignet. Dem Beteiligten zufolge sollten alle Strecken langfristig anhand der von LOT verwendeten Marge 2 bewertet werden. Außerdem dürfe das Finanzierungsleasing der B787 nicht als Quelle für die Eigenleistung angesehen werden, weil damit nichts über das Vertrauen des Marktes in die Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens gesagt sei.

(131) Der zweite Beteiligte, dessen Identität nicht offengelegt werden soll, merkte an, dass LOT dank der staatlichen Beihilfe seine Kapazität auf dem polnischen Chartermarkt ausgeweitet habe, wodurch sich seine eigene Wettbewerbsposition verschlechtert habe und gegen europäische Beihilferegelungen verstoßen worden sei. Der Beteiligte äußerte auch Zweifel an der Wiedererlangung der Rentabilität des Unternehmens und führte u. a. an, die Gewinne aus dem Einsatz der B787 würden überschätzt und die Finanzprognosen seien unrealistisch. Außerdem stellte er die Rentabilität der als Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagenen Strecken infrage. Zudem dürfe das Finanzierungsleasing nicht als Eigenleistung angesehen werden, da damit für die finanzierenden Banken praktisch kein Risiko verbunden sei.

(132) Auch dieser Beteiligte sprach die Stundung der Flughafengebühren an ([37]). Außerdem berichtete er der Kommission von mehreren anderen Transaktionen von LOT, bei denen es sich angeblich um staatliche Beihilfen handelte. Dazu gehören:

a) der Verkauf diverser Immobilien: i) 2011 der Verkauf des LOT-Bürogebäudes mit Grundstücken an der Ulica 17 Stycznia 43 (im Folgenden „Hauptquartier“) an die staatliche Gesellschaft *Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A./PB1* (im Folgenden „PZU“, „PZU/PB1“) für insgesamt […] Mio. PLN (ca. […] Mio. EUR) und ii) 2012 der Verkauf der LOT-Immobilie in der Ulica 17 Stycznia 39 an den staatlichen TF Silesia für […] Mio. PLN (ca. […] Mio. EUR);

b) der Verkauf von Tochterunternehmen von LOT an staatliche Gesellschaften: 2010 der Verkauf von LOT Services zu einem Preis über dem Marktpreis, obwohl das Unternehmen insolvent war, der Verkauf von LOT AMS trotz seiner „sehr schlechten finanziellen Situation“, im Dezember 2012 der Verkauf von Petrolot, im September 2012 der Verkauf von Eurolot, 2009-2010 der Verkauf von LOT Cargo S.A. (im Folgenden „LOT Cargo“) und von Casinos Poland.

(133) Die Gewerkschaft behauptet vor allem, dass die Umstrukturierungsbeihilfe gegen den Grundsatz der einmaligen Beihilfe verstößt, da LOT bereits staatliche Beihilfen in Form mehrerer Maßnahmen erhalten habe, zu denen vor allem die gestundeten Flughafengebühren zählen. Außerdem berichtete die Gewerkschaft der Kommission von mehreren anderen Transaktionen von LOT, bei denen es sich angeblich um staatliche Beihilfen handelte. Dazu gehören:

a) der Verkauf von LOT-Immobilien an andere staatliche Gesellschaften (Verkauf des LOT-Hauptquartiers, Verkauf der Immobilie in der Ulica 17 Stycznia 39, Verkauf einer Investment-Immobilie zusammen mit Sachanlagen des Cargo-Terminals und Verkauf einer Investment-Immobilie zusammen mit den Sachanlagen der Catering-Einrichtungen;

b) Verkauf von LOT-Tochterunternehmen zu einem Preis über dem Marktwert an andere staatliche Gesellschaften (Verkauf von LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. (im Folgenden „LOT Catering“), LOT AMS, Petrolot und Eurolot;

c) Gewährung von Darlehen staatlicher Gesellschaften, die sich nicht in erster Linie mit Kreditaktivitäten befassen (zwei Darlehen von Gesellschaften der PZU-Gruppe im Dezember 2009 und im Februar 2010 in Höhe von insgesamt […] PLN (ca. […] EUR); Darlehen des TF Silesia, der Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. (im Folgenden „OLPP“) und der Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. (im Folgenden „PKN Orlen“) in Höhe von insgesamt […] PLN (ca. […] EUR);

([37]) Insbesondere verwies er darauf, dass LOT nicht den gesetzlichen Zinssatz von 13 % zahlen muss; dies hätte vom Verkehrsministerium und vom Finanzministerium genehmigt werden müssen.

d) weitere Leistungen: die PKN Orlen und ihre Tochter Petrolot sollen LOT mit Treibstoff zu reduzierten Preisen beliefert haben.

(134) Nach Einschätzung der Gewerkschaft ist nicht zu erwarten, dass die Rentabilität des Unternehmens durch den Umstrukturierungsplan langfristig wiederhergestellt wird; zudem sei das Leasinggeschäft kein Hinweis auf das Vertrauen des Marktes in die Wiedererlangung der Rentabilität.

(135) Die PPL als Eigentümerin des Chopin-Flughafens Warschau gab an, dass ihre Tätigkeit nicht dem Staat zuzurechnen sei, da sie ihre Geschäftsentscheidungen eigenständig treffe. Die mit LOT getroffenen Vereinbarungen über die Stundung von Flughafengebühren seien marktkonform und wirtschaftlich vernünftig gewesen. Die PPL erklärte, dass ähnliche Vereinbarungen, wenn auch in geringerem Umfang, mit anderen Fluggesellschaften geschlossen und auch Billigairlines angeboten worden seien. LOT sei ein strategischer Partner der PPL, und seine Aktivitäten hätten erhebliche Auswirkungen auf die langfristige Entwicklung des Chopin-Flughafens Warschau. Die Insolvenz des Unternehmens hätte zur Folge, dass der Verkehr nach/von Warschau zurückgehen werde; dadurch würde die polnische Wirtschaft beeinträchtigt.

(136) Der polnische Arbeitgeberverband appelliert an die Kommission, die Umstrukturierungsbeihilfe zu genehmigen. Seiner Einschätzung nach ist LOT dabei, wieder rentabel zu werden, was durch die besseren Finanzergebnisse bestätigt werde; die Insolvenz von LOT würde sich negativ auf die Konnektivität auswirken, was wiederum von Nachteil für Passagiere, Geschäftsreisende und den Tourismussektor wäre.

VI. **STELLUNGNAHMEN POLENS ZU DEN ANMERKUNGEN DER BETEILIGTEN**

(137) Polen ist auf alle Behauptungen der Beteiligten eingegangen.

(138) Zum möglichen Verstoß gegen den Grundsatz der einmaligen Beihilfe:

a) Hinsichtlich der gestundeten Flughafengebühren trug Polen erneut seine Argumentation zur nicht gegebenen Zurechenbarkeit und zur Erfüllung des Kriteriums des privaten Gläubigers vor.

b) Bezüglich anderer als potenzielle staatliche Beihilfen betrachteter Transaktionen des Unternehmens gab Polen detaillierte Erläuterungen. Polen wies insbesondere darauf hin, dass einige dieser Transaktionen bereits von der Kommission geklärt worden seien, während andere entweder nicht dem Staat zuzurechnen seien (z. B. durch private Unternehmen gekaufte Sachanlagen) oder dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprächen. Für den letztgenannten Fall legte Polen Nachweise (z. B. unabhängige Bewertungen) vor.

(139) Insbesondere hinsichtlich der Immobiliengeschäfte erläuterte Polen Folgendes:

a) Der Rückmietverkauf des LOT-Hauptquartiers erfolgte auf der Grundlage einer am 10. Mai 2001 zwischen LOT und PZU/PB1 unterzeichneten Vereinbarung. Die Gesellschaft PB1 steht im alleinigen Eigentum der PZU. Der Staat hat eine Minderheitsbeteiligung an der PZU ([38]). Der Verkaufspreis betrug […] PLN (ca. […] EUR).

b) Der Verkauf der Immobilie in der Ulica 17 Stycznia 39 erfolgte aufgrund einer Vereinbarung, die am 31. Juli 2012 zwischen LOT und dem TF Silesia unterzeichnet wurde. Sämtliche Anteile des TF Silesia stehen im Eigentum des Staates. Der Verkaufspreis betrug […] PLN (ca. […] EUR).

c) Der Verkauf des Cargo-Terminals erfolgte auf der Grundlage einer am 25. November 2011 zwischen LOT und der LS Airport Services S.A. (im Folgenden „LS Airport Services“) unterzeichneten Vereinbarung. Sämtliche Anteile der LS Airport Services stehen im Eigentum des Staates. Der Verkaufspreis betrug […] PLN (ca. […] EUR).

d) Der Verkauf der Catering-Einrichtungen erfolgte auf der Grundlage einer am 8. Dezember 2011 zwischen LOT und LOT Catering unterzeichneten Vereinbarung. Der Regionale Wirtschaftsfonds (im Folgenden „REF“), der vollständig in staatlichem Eigentum steht, ist alleiniger Anteilseigner der LOT Catering. Der Verkaufspreis betrug […] PLN (ca. […] EUR).

(140) Polen zufolge hat LOT für den Rückmietverkauf seines Hauptquartiers neun Kaufangebote erhalten und das vorteilhafteste Angebot ausgewählt, das von der PZU/PB1 abgegeben wurde. Polen zufolge handelt es sich bei den Mitteln der zur PZU-Gruppe gehörenden Gesellschaften nicht um staatliche Mittel; ihre Entscheidungen seien nicht dem Staat zuzurechnen; somit gehe es hier nicht um staatliche Beihilfen. Wie Polen außerdem erläutert hat, wurde der Wert der Immobilie vorher durch eine unabhängige Bewertung ermittelt ([39]).

([38]) Die Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. (PZU) ist seit dem 12. Mai 2010 an der Warschauer Börse notiert. Am Tag der Transaktion (10. Mai 2011) hielt der Staat 35 % ihrer Anteile, während die übrigen 65 % frei verfügbar waren (überwiegend im Eigentum von Pensionsfonds und Hedgefonds).

([39]) Die Bewertung von Emmerson vom April 2011 ergab für die Immobilie einen Wert von […] PLN (ca. […] EUR). Dieser Wert ist etwa 10 % höher als der vereinbarte Preis, da Emmerson davon ausging, dass die Leasingrate für den Eigentümer etwa 10 % höher sei als der am Ende vereinbarte Betrag, den LOT an die PZU zahlt. Dementsprechend dürfte auch der Verkaufspreis ca. 10 % niedriger sein.

(141) Außerdem erläuterte Polen, dass im Fall des Verkaufs der Immobilie in der Ulica 17 Stycznia 39, des Cargo-Terminals und der Catering-Einrichtungen ein Ausschreibungsverfahren erfolglos geblieben sei, weil keine Gebote eingegangen seien. Auf jeden Fall wurde der Wert der Immobilie vorher von einer unabhängigen Bewertungsgesellschaft ermittelt ([40]).

(142) Zu den Darlehensvereinbarungen erläuterte Polen:

a) Gesellschaften, die zur PZU-Gruppe gehören, haben LOT zwei Darlehen gewährt: eines in Höhe von […] PLN (ca. […] EUR) am 14. Dezember 2009 und ein weiteres in Höhe von […] PLN (ca. […] EUR) am 17. Februar 2010. Der Staat hält eine Minderheitsbeteiligung an der PZU.

b) Ein Darlehen in Höhe von […] PLN (ca. […] EUR) wurde LOT am 28. Juni 2012 von der PKN Orlen gewährt. Der Staat hält eine Minderheitsbeteiligung an der PKN Orlen ([41]).

c) Ein Darlehen in Höhe von […] PLN ([…] EUR) wurde LOT am 30. März 2009 vom TF Silesia gewährt. Alle Anteile des TF Silesia stehen in staatlichem Eigentum.

d) Ein Darlehen in Höhe von […] Mio. PLN ([…] Mio. EUR) wurde LOT am 9. März 2012 von der OLPP gewährt. Die vollständig in staatlichem Eigentum stehende PERN Przyjaźń S.A. (im Folgenden „PERN“) ist alleinige Anteilseignerin der OLPP.

(143) Polen zufolge handelt es sich bei den Mitteln der zur PZU-Gruppe und zur PKN Orlen gehörenden Gesellschaften nicht um staatliche Mittel; ihre Entscheidungen sind nicht dem Staat zuzurechnen; somit gehe es hier nicht um staatliche Beihilfen.

(144) Sollten von staatlichen Unternehmen (TF Silesia, OLPP) gewährte Darlehen als staatliche Mittel angesehen und die dazugehörigen Entscheidungen dem Staat zugerechnet werden, so sei Polen zufolge zu bedenken, dass beide Darlehen zu marktüblichen Bedingungen gewährt worden sind; es wurde eine starke Sicherheit gestellt ([42]), und der Zinssatz war ähnlich wie bei privaten Gläubigern ([43]).

(145) In Bezug auf den Verkauf von LOT-Tochterunternehmen erläuterte Polen:

a) Der Verkauf von LOT Services, LOT Catering, LOT AMS und LOT Cargo war Gegenstand des Beschlusses der Kommission in der Beihilfesache SA.33337; ([44]) in dem Fall kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass keine dieser Transaktionen eine staatliche Beihilfe darstellte.

b) 3,3 % der Anteile, die LOT an Casinos Poland hielt, wurden an die Vicco Investment Sp. z o.o. ([45]) (im Folgenden „Vicco“) auf der Grundlage einer am 8. April 2013 geschlossenen Vereinbarung für insgesamt […] Mio. PLN (ca. […] Mio. EUR) verkauft; Vicco ist ein privates Unternehmen. Folglich sind seine Mittel keine staatlichen Mittel und seine Entscheidungen nicht dem Staat zuzurechnen. Polen zufolge entsprach der Wert der Transaktion dem von einem in einer offenen Ausschreibung ausgewählten privaten Bieter gebotenen Preis.

([40]) Die Bewertungen der Immobilie in der Ulica 17 Stycznia 39 wurden i) von einer Gebäudebewerterin, Frau Marzena Niemczyk (Zulassung Nr. 4519) von Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o. (Bewertung vom 26. Juli 2012), ii) von Colliers International Poland Sp. z o.o. (Bericht vom 12. Juni 2012) und iii) von Deloitte Advisory Sp. z o.o. (Bericht vom 18. Juli 2012) durchgeführt.
Die Bewertung des Cargo-Terminals wurde von der Gebäudebewerterin, Frau Marzena Niemczyk (Zulassung Nr. 4519) von Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., vorgenommen (Bewertung vom 31. Juli 2011). Ein separater Bericht vom 7. November 2011 über die Wirtschaftlichkeit des Verkaufs der Immobilie wurde von der KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. erstellt.
Die Bewertung der Catering-Einrichtungen wurde von der Gebäudebewerterin, Frau Marzena Niemczyk (Zulassung Nr. 4519) von Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., vorgenommen (Bewertung vom 31. Juli 2011). Ein separater Bericht vom 7. November 2011 über die Wirtschaftlichkeit des Verkaufs der Immobilie wurde von der KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. erstellt.

([41]) Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. ist seit 26. November 1999 an der Warschauer Börse notiert. Am 31. Dezember 2012 standen 27,5 % der Anteile im Eigentum des Staates; die übrigen 72,5 % befanden sich in Streubesitz (überwiegend als Eigentum von Pensions- und Investitionsfonds).

([42]) Im Fall des vom TF Silesia gewährten Darlehens: Hypothek/eingetragenes Pfandrecht auf Vermögensgüter von LOT, Abtretung von Rechten aus dem Versicherungsvertrag, Schuldschein und freiwillige Unterwerfung unter die Zwangsvollstreckung; im Fall des Darlehens der OLPP: eingetragenes Pfandrecht und freiwillige Unterwerfung unter die Zwangsvollstreckung.

([43]) Im Fall des vom TF Silesia gewährten Darlehens: WIBOR 3M + [4,5-5,5] % p. a.; im Fall des von der OLPP gewährten Darlehens: Zinssatz von [8-10] % p. a. Zum Vergleich: Für das Darlehen, das LOT in der ersten Jahreshälfte 2012 von der PKN Orlen erhielt, wurde ein Zinssatz von [8-10] % p. a. berechnet.

([44]) Siehe Fußnote 8.

([45]) Mit der Century Casinos Europe GmbH (ehemalige Anteilseignerin an Casinos Poland Sp. z o.o.) als Zweckgesellschaft; Century Casinos Europe GmbH ist ein privates Unternehmen, das an den Börsen in den USA und in Österreich notiert ist.

c) 49 % der Anteile, die LOT an Petrolot hielt, wurden an die PKN Orlen auf der Grundlage einer am 21. Dezember 2012 geschlossenen Vereinbarung für […] PLN (ca. […] EUR) verkauft. Die PKN Orlen ist ein privates Unternehmen. Folglich sind ihre Mittel keine staatlichen Mittel und ihre Entscheidungen nicht dem Staat zuzurechnen (siehe Erwägungsgrund 142). Polen zufolge entsprach der Wert der Transaktion dem Marktwert, der vorher von einem unabhängigen Bewerter ermittelt worden war ([46]).

d) 37,90 % der Anteile, die LOT an Eurolot hielt, wurden an den TF Silesia auf der Grundlage einer am 27. Februar 2013 geschlossenen Vereinbarung für [> 118] PLN ([> 29] EUR) verkauft. Polen zufolge wurden die Anteile an Eurolot unter Wettbewerbsbedingungen nach einem öffentlichen Verhandlungsverfahren verkauft ([47]). Die Anteile wurden vom einzigen Bieter, dem in alleinigem Eigentum des Staates stehenden TF Silesia, übernommen. Der Verkaufspreis basierte auf einer vorher vorgenommenen unabhängigen Bewertung ([48]).

(146) Hinsichtlich der Treibstofflieferungen an LOT durch die PKN Orlen und ihre Tochter Petrolot zu reduzierten Preisen erläuterte Polen, dass die PKN Orlen und Petrolot private Unternehmen; ihre Mittel seien keine staatlichen Mittel, und ihre Entscheidungen seien somit nicht dem Staat zuzurechnen. Folglich beinhalteten diese Transaktionen keine staatlichen Beihilfen ([49]).

(147) Zu anderen Stellungnahmen von Beteiligten merkt Polen an, dass LOT jetzt bessere Erfolgsaussichten habe als in der Vergangenheit. Das gesamtwirtschaftliche Klima habe sich verbessert, und für die EU wie auch für Polen werde ein schnelleres Wachstum prognostiziert als zunächst zu erwarten war. Mit einer Zunahme des Luftverkehrs, insbesondere in Mittel- und Osteuropa, sei zu rechnen. LOT habe aus den gescheiterten Umstrukturierungsversuchen der Vergangenheit gelernt und frühere Schwachpunkte in Angriff genommen (z. B. seinen Personalbestand erstmals drastisch reduziert, was dem Unternehmen 2013 Einsparungen in Höhe von […] Mio. PLN verschafft habe). Die Personalkürzungen seien ohne größeren Widerstand seitens der Gewerkschaften vorgenommen worden. Außerdem habe LOT endlich die B787-Flugzeuge erhalten. Dass diese Flugzeuge so lange nicht zur Verfügung standen, war ein Grund für die früheren Schwierigkeiten. Polen hat detaillierte Angaben zu den Einsparungen durch den Einsatz der B787 und den Auswirkungen auf die Umstrukturierung gemacht. Nach den Berechnungen von LOT fällt vor allem die Bilanz der Kosten und Einnahmen für die B787 sehr viel besser aus als für ihre Vorgängerin in der LOT-Flotte, die B767. In den sechs Monaten des Jahres 2013, in denen die B787 eingesetzt werden konnte, wurde ein besseres finanzielles Ergebnis erzielt ([…] Mio. PLN höher) als mit dem Vorgängermodell B767 im Vergleichszeitraum des Jahres 2012.

(148) Zu der angeblich unzureichenden Nachfrage auf Langstrecken legte Polen Nachweise vor, denen zu entnehmen ist, dass es einen der größten und wachsenden Nordamerika-Märkte hat, der größer ist als einige der etablierten Drehkreuze in Westeuropa und größer als Prag und Budapest zusammen. Polen argumentiert, dass LOT im Gegensatz zu Ungarn eine stärkere Basis habe, um eine Nische des Langstreckenmarktes zu besetzen, da es einen beträchtlichen ethnischen Verkehr und Verkehrsströme von östlichen Märkten wie Ukraine, Belarus und Russland nutzen könne.

(149) Zum Finanzierungsleasing der B787 als Quelle für die Eigenleistung und Anzeichen für das LOT entgegengebrachte Vertrauen des Marktes erläuterte Polen, dass die kommerziellen Kreditgeber und die Ex-Im Bank vor der Erweiterung der Finanzierung zugunsten von LOT mit gebührender Sorgfalt eine professionelle und umfassende Prüfung und Analyse des Unternehmens vorgenommen hätten. Die Bewertung sei kurz vor Auslieferung der Flugzeuge im November 2012 durchgeführt worden, und die Gläubiger seien über die finanzielle Situation des Unternehmens voll und ganz im Bilde gewesen. Zu dem Zeitpunkt wussten sie nicht, dass LOT staatliche Beihilfen erhalten würde, da Polen die Rettungsbeihilfe erst am 14. Dezember 2012 angemeldet hat.

([46]) Von der Deloitte Advisory Sp. z o.o. am 8. Mai 2012; nach der Bewertung wurde der Marktwert von 49,0 % der Anteile an der Petrolot Sp. z o.o. auf […] Mio. PLN geschätzt.

([47]) Das Verhandlungsverfahren wurde am 24. Juli 2012 in der Tageszeitung „*Rzeczpospolita*“ angezeigt. Am 21. August 2012 wurde in der gleichen Zeitung eine Änderung bekannt gegeben.

([48]) Nach Einschätzung des Experten belief sich der Marktwert von 37,9 % der Anteile an Eurolot auf ca. 118,0 bis 124,0 Mio. PLN. Der Marktwert von 37,9 % des Kapitalwerts der Eurolot S.A. wurde nach zwei Methoden geschätzt: i) der Kapitalwertmethode (geschätzter Wert 124,0 Mio. PLN) und ii) der Nettoinventarwertmethode (geschätzter Wert 118,0 Mio. PLN). Polen legte zum Nachweis Unterlagen von Deloitte Advisory Sp. z o.o. vor: i) den Bericht über den Privatgläubigertest für den Kauf von Anteilen an Eurolot vom 14. Januar 2013, ii) den Bericht über die Bewertung von Eurolot vom 14. Januar 2013 und iii) den Bericht über die sorgfältige finanzielle, steuerliche und rechtliche Prüfung und Analyse vom 15. Januar 2013.

([49]) Außerdem erläuterte Polen, dass Preise und Zahlungsbedingungen für die Treibstofflieferungen von den Lieferanten vorgeschlagen werden und sich nach den Marktbedingungen und der vorgesehenen Abnahmemenge richten. LOT mit seinem Heimatflughafen Warschau ist der größte Kunde von Orlen/Petrolot auf diesem Markt. Mehr als […] % des Treibstoffs für LOT werden in Polen bestellt; die übrige Menge wird von verschiedenen internationalen Lieferanten bezogen. Mengenrabatte für Großkunden gehören zu den üblichen Bedingungen zwischen Lieferant und Abnehmer. Die Treibstoffpreise in Polen sind höher als bei anderen Anbietern, bei denen LOT Treibstoff kauft, obwohl die Abnahmemengen im Ausland sehr viel geringer sind.

(150) Polen erläuterte ausführlich die von LOT angewandte Methode zur Berechnung der Rentabilität der Strecken und führte Untersuchungsdaten an, die belegen, dass die meisten Luftverkehrsgesellschaften eine ähnliche Methode wie LOT anwenden.

(151) Zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität und insbesondere zu dem angeblich zu hoch angesetzten ROCE teilte Polen der Kommission mit, dass LOT eine Analyse des ROCE der vergangenen sechs Jahre von 73 Fluggesellschaften weltweit durchgeführt und festgestellt habe, das sein angestrebter ROCE sich etwa im Mittel der europäischen Fluggesellschaften bewegt und weit unter den Werten liegt, die die effizientesten europäischen Luftverkehrsgesellschaften im letzten Geschäftsjahr verzeichnen konnten. Vor diesem Hintergrund kann der angenommene ROCE Polen zufolge nicht als unrealistisch angesehen werden.

(152) In Bezug auf die angebliche Überkapazität auf dem Markt weist Polen darauf hin, dass die in angebotenen Sitzplätzen gemessene Kapazität der Fluglinien in Polen in den vergangenen drei Jahren durchschnittlich um 6,2 % pro Jahr zugenommen hat, während die Nachfrage vonseiten der Passagiere jährlich um 7,3 % gestiegen ist. Vor diesem Hintergrund weist Polen darauf hin, dass LOT 2014 […] % weniger Sitzplätze von/nach Polen anbieten wird als vor der Umstrukturierung, während die Wettbewerber ihr Angebot schätzungsweise um mehr als 30 % aufstocken werden.

(153) Zur angeblichen Expansion des Unternehmens auf dem Chartermarkt teilte Polen mit, dass LOT seinen Anteil an diesem Segment von [> 3] % im Jahr 2012 auf [< 1,5] % im Jahr 2013 gesenkt hat (von [> 15] % im Jahr 2010). Nach der Umstrukturierung wolle LOT sich nicht mehr auf dem Chartermarkt betätigen.

VII. **BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG**

7.1. VORLIEGEN EINER STAATLICHEN BEIHILFE

(154) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen".

7.1.1. **Umstrukturierungsbeihilfe**

(155) Da die Umstrukturierungsbeihilfe vom Schatzamt gewährt wird, geht es hierbei um staatliche Mittel, die dem Staat zuzurechnen sind.

(156) Die Umstrukturierungsbeihilfe wird nur einem bestimmten Unternehmen gewährt, in diesem Falle LOT, und zwar zu Bedingungen, die dem Unternehmen in Anbetracht seiner finanziellen Lage auf dem Markt nicht gewährt worden wären. Polen bestätigt dies im Umstrukturierungsplan, in dem es heißt, eine staatliche Beihilfe sei die einzig mögliche Finanzierungsquelle, die es dem Unternehmen erlaube, seine Geschäfte aufrechtzuerhalten und die Umstrukturierungsmaßnahmen durchzuführen. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Maßnahme dem Begünstigten einen selektiven Vorteil verschafft.

(157) Außerdem ist die Beihilfe geeignet, die Wettbewerbsposition des Unternehmens in der Luftverkehrsbranche zu verbessern. Unternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten stehen im europäischen Flugverkehr untereinander in Wettbewerb, insbesondere seit Inkrafttreten der dritten Stufe der Liberalisierung des Luftverkehrs („drittes Paket") am 1. Januar 1993 ([50]). Somit ist festzustellen, dass die Beihilfe den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt.

(158) Aufgrund dieser Erwägungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die angemeldete Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

7.1.2. **Stundung von Flughafengebühren und andere Transaktionen**

Stundung von Flughafengebühren

(159) Hinsichtlich der Zurechenbarkeit stellt die Kommission fest, dass alle Flughäfen, die LOT eine Stundung seiner Flughafengebühren eingeräumt haben, direkt oder indirekt vom polnischen Staat kontrolliert werden (siehe Erwägungsgrund 103). Nach ständiger Rechtsprechung genügt die „bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, (…) nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens (…) dem Staat zuzurechnen" ([51]). Folglich muss die Kommission im Rahmen dieser Untersuchung die Intensität der vom Staat

([50]) Das dritte Paket zur Liberalisierung des Luftverkehrs umfasst drei gesetzliche Maßnahmen: i) die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1), ii) die Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8) und iii) die Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über Flugpreise und Luftfrachtraten (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 15).

([51]) Urteil des Gerichtshofes vom 16. Mai 2002, Französische Republik/Kommission (Stardust Marine), C-482/99 Slg. 2002, I-4397, Randnr. 52.

über die Verwaltung der Flughäfen ausgeübten Aufsicht prüfen. Außerdem muss die Kommission prüfen, ob es andere Hinweise auf die Beteiligung des Staates an der Stundung von Flughafengebühren für LOT gibt oder ob die Flughäfen ihre Entscheidungen eigenständig ohne jegliche staatliche Einflussnahme getroffen haben.

(160) Die Kommission stellt fest, dass der von Polen vorgelegte KPMG-Bericht den Entscheidungsprozess jedes Flughafens vor jeder Vereinbarung über eine Stundung einschließlich der Einleitung der Schuldeneintreibung, der Zahlungsaufforderungen und der Verhandlungen über die Bedingungen für die Stundung beschreibt. Auch die an den Verhandlungen beteiligten Parteien (z. B. die Rechts-, Inkasso- und Finanzabteilungen der Flughäfen) werden im KPMG-Bericht genannt. An keiner Stelle des KPMG-Berichts findet sich ein Hinweis auf ein staatliches Eingreifen in die Stundung der Flughafengebühren für LOT.

(161) Die Kommission stellt aber fest, dass es sich bei der PPL, die den Chopin-Flughafen Warschau betreibt, um eine öffentlich-rechtliche Gesellschaft handelt, die vollständig im Eigentum des Schatzamtes steht, das auch ihren Generaldirektor benennt. Die PPL unterliegt in erheblichem Maße der Aufsicht durch die öffentlichen Behörden ([52]) (siehe Erwägungsgründe 103 und 105). Warschau ist der größte polnische Flughafen, auf dem jedes Jahr um die 10 Mio. Fluggäste abgefertigt werden. Er ist von enormer Bedeutung für die Verbindung Polens mit der übrigen Welt. Die Kommission stellt fest, dass es sich bei den Regionalflughäfen um privatrechtliche Unternehmen handelt, die direkt oder indirekt vom Staat kontrolliert werden. Bei jedem dieser Flughäfen ist die PPL einer der öffentlichen Anteilseigner ([53]) (siehe Erwägungsgrund 103). Der Betrieb eines Regionalflughafens hat erhebliche Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft. Daher ist es höchst unwahrscheinlich, dass die lokalen Behörden nicht in irgendeiner Form an wichtigen Geschäftsentscheidungen dieser Flughäfen beteiligt sind, die ihrer Aufsicht unterliegen.

(162) In Anbetracht der möglichen Auswirkungen einer Stundung von Flughafengebühren auf LOT und auf die Aktivitäten aller Flughäfen auf lokaler oder nationaler Ebene, der Tatsache, dass LOT größter Kunde der PPL ist, und der engen Verbindungen zwischen der PPL und dem Staat sowie der Tatsache, dass die PPL dem öffentlichen Recht unterliegt, ist es höchst unwahrscheinlich, dass Entscheidungen über die Stundung ohne jegliche Beteiligung des Staates zustande gekommen sein sollen. Auch wenn sich nicht genau nachweisen lässt, dass Polen die PPL dazu bewegt haben könnte, die von LOT zu entrichtenden Flughafengebühren zu stunden, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die öffentlichen Behörden in irgendeiner Weise an diesen Entscheidungen beteiligt gewesen sein müssen. Zusammenfassend stellt die Kommission fest, dass genügend Elemente darauf hinweisen, dass die Stundung der Flughafengebühren dem Staat zuzurechnen ist. Da durch die Stundung Einnahmen in einer erheblichen Größenordnung für die öffentlichen Unternehmen verloren gehen, werden diese Maßnahmen mit staatlichen Mitteln abgesichert.

(163) Um festzustellen, ob LOT durch diese Maßnahmen ein wirtschaftlicher Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV verschafft wurde, muss die Kommission prüfen, ob sich die PPL und die Regionalflughäfen (mit der Stundung von Flughafengebühren) wie ein privater Gläubiger in einer vergleichbaren Situation verhalten haben. Wenn das der Fall ist, kann nicht davon ausgegangen werden, dass LOT einen Vorteil erlangt hat, den es unter marktüblichen Bedingungen nicht erhalten hätte, was bedeuten würde, dass die Maßnahmen keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV wären (sogenannter Privatgläubigertest).

(164) Die Kommission stellt insbesondere fest, dass nach ständiger Rechtsprechung ([54]) auch der Kontext, in dem LOT die Stundung gewährt wurde, in dem Fall also die Wirtschaftskrise und andere außergewöhnliche Ereignisse (siehe Erwägungsgrund 108), bei der Bewertung der Marktkonformität berücksichtigt werden müssen.

(165) Die Kommission stellt fest, dass LOT der wichtigste Kunde der polnischen Flughäfen ist und einen erheblichen Teil ihrer Einnahmen generiert (siehe Erwägungsgrund 109). Deshalb haben die Flughäfen ein besonderes Interesse an einer Fortsetzung ihrer Zusammenarbeit mit LOT.

(166) Die Kommission hat auch die Informationen zum Vergleich der Vor- und Nachteile möglicher Optionen für die Einziehung der von LOT geschuldeten Beträge durch die Flughäfen — Stundung der Flughafengebühren, Rechtsweg oder von Polen beantragte Insolvenz — bewertet. Hinsichtlich des Zeitrahmens stellt die Kommission fest, dass LOT von den Flughäfen im Schnitt eine Stundungsfrist von 6,5 Monaten eingeräumt wurde. Das dürfte für die Flughäfen von Vorteil sein, denn im Vergleich dazu dauert es in Polen im Schnitt mehr als 2 Jahre, bis

([52]) Der für den Verkehr zuständige Minister i) kann der PPL Verpflichtungen auferlegen, falls dies aus Gründen der nationalen Sicherheit, bei Naturkatastrophen usw. erforderlich ist, ii) kann eine Entscheidung des Generaldirektors der PPL ändern oder aufheben, wenn sie gegen das Gesetz verstößt, iii) muss seine Zustimmung geben, wenn Anlagegüter veräußert werden sollen, die Teil des aktiven Sicherungssystems für den Luftverkehr sind.

([53]) In den Jahren 2009-2013 hielt die PPL ca. 30 % der Anteile am Flughafen Gdansk, 77 % der Anteile am Flughafen Krakow, ca. 45 % der Anteile am Flughafen Poznań, ca.16 % der Anteile am Flughafen Katowice und ca. 20 % am Flughafen Wrocław.

([54]) Urteil des Gerichtshofes vom 16. Mai 2002, Französische Republik/Kommission (Stardust Marine), C-482/99, Slg. 2002, I-4397, Randnr. 71. (Um festzustellen, „ob sich der Staat wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, [muss man sich] in den Kontext der Zeit zurückversetzen (…), in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden".)

Forderungen gerichtlich durchgesetzt werden können und durchschnittlich 3 Jahre, bis ein Insolvenzverfahren abgeschlossen ist. Selbst die längste Stundungsfrist von ca. 1 Jahr, die LOT eingeräumt wurde, ist im Vergleich dazu noch günstig. Außerdem stellt die Kommission fest, dass zu dem Zeitpunkt, als über die Aufschiebung der Fälligkeit entschieden wurde, LOT noch über Anlagegüter verfügte, die als Sicherheit hätten verwendet werden können ([55]). Die Stundung war somit günstiger für die Flughäfen als eine Insolvenz, bei der sie mit ihren Forderungen an letzter Stelle der Gläubiger gestanden und möglicherweise sehr viel weniger erhalten hätten als bei der Stundung (siehe Erwägungsgründe 110 und 114).

(167) Hinsichtlich der Bedingungen für die Stundungen stellt die Kommission fest, dass die von den Flughäfen verlangten Zinsen sich an den Marktbedingungen orientieren, denn sie waren etwa so hoch wie der zu dem Zeitpunkt für Darlehen im Unternehmenssektor durchschnittlich verlangte Zinssatz ([56]), wobei die Flughäfen nicht verpflichtet waren, den gesetzlichen Zinssatz anzuwenden. Die Kommission stellt fest, dass der überwiegende Teil des gestundeten Betrags durch Anlagegüter von LOT abgesichert war. In den übrigen Fällen stellte LOT Blanko-Schuldscheine aus und/oder erkannte seine Schuld gegenüber dem betreffenden Flughafen an, so dass sich die Position der Flughäfen für den Fall einer Schuldeneintreibung erheblich verbesserte (siehe Erwägungsgründe 112 und 113).

(168) Außerdem stellt die Kommission fest, dass auch private Gläubiger des Unternehmens ihre Fälligkeitsfristen zu ähnlichen Bedingungen — einem Zinssatz unter dem gesetzlichen Zinssatz oder einer zinslosen Stundung und in einigen Fällen auch dem Verzicht auf eine Sicherheit — aufgeschoben haben (siehe Erwägungsgrund 115).

(169) Die Kommission erkennt an, dass LOT alle durch die gestundeten Flughafengebühren entstandenen Verbindlichkeiten vollständig getilgt hat (siehe Erwägungsgrund 116).

(170) Die Kommission stellt fest, dass jede Stundungsvereinbarung in dem von Polen vorgelegten KPMG-Bericht auf marktübliche Bedingungen hin analysiert wurde (siehe Erwägungsgrund 117). Insbesondere der von der KPMG angewandte Vergleich des Basis-Szenarios, bei dem LOT die Flughafengebühren gestundet werden, mit dem Alternativ-Szenario, bei dem keine Stundung gewährt und das Insolvenzverfahren gegen LOT eröffnet wird, basiert auf objektiv überprüfbaren Daten (Statistiken, konkrete Beispiele usw.). Die Szenarien wurden einander in drei Teilszenarien gegenübergestellt, die zu einem objektiven Ergebnis beitragen. Um die wirtschaftliche Logik der Stundungsvereinbarungen zu überprüfen, wurden Basis- und Alternativ-Szenario anhand des Gegenwartswerts und des Kapitalwerts verglichen. Der Vergleich der beiden Szenarien ergab, dass die Stundung der Flughafengebühren in jedem Fall wirtschaftlich vertretbar und für die Flughäfen vorteilhafter war als die Alternative eines Insolvenzverfahrens. Der KPMG-Bericht basiert auf üblichen Bewertungsmethoden. Die Methode und die angewandten Standards sind nicht in Zweifel zu ziehen. Daher sieht die Kommission in den Ergebnissen des Berichts eine zuverlässige Bestätigung der Marktkonformität der Stundungsvereinbarungen.

(171) Die Kommission stellt fest, dass ein Gläubiger, der die Stundung einer Forderung in Betracht zieht, nicht mit einem Investor vergleichbar ist, da die Geschäftsgrundlagen und -bedingungen unterschiedlich sind. Ein Investor will einen Gewinn erzielen, er bewertet die Risiken mit Sorgfalt, verlangt ausreichende Sicherheiten und wird, sollten keine Sicherheiten vorliegen, gegebenenfalls von der Investition Abstand nehmen. Bei einem Gläubiger ist eine andere Situation gegeben. Seine Forderung besteht bereits und ist nicht abgesichert. Der Gläubiger kann daher nur entscheiden, ob er die Forderung vor Gericht einklagt oder sich gütlich mit dem Schuldner einigt und bereit ist, andere, weniger vorteilhafte Rückzahlungsbedingungen zu akzeptieren, als sie ein Investor hinnehmen würde. Insbesondere kann der Gläubiger bestimmte Konzessionen vonseiten des Schuldners akzeptieren, die die Durchsetzung seiner Forderung erleichtern (z. B. Anerkennung der Schuld, freiwillige Unterwerfung unter die Zwangsvollstreckung), oder gegebenenfalls auf einer Sicherheit bestehen. Der Gläubiger kann daher ein Interesse daran haben, einer Stundung zuzustimmen, wenn ihm dies später gegebenenfalls die Durchsetzung seiner Forderung erleichtert ([57]).

(172) Aufgrund dieser Erwägungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Flughäfen, die in staatlichem Eigentum stehen, sich wie ein marktwirtschaftlich handelnder Gläubiger verhalten haben, als sie die Flughafengebühren für LOT gestundet haben. Dem Unternehmen wurde dadurch also kein Vorteil gewährt, den es unter marktüblichen Bedingungen nicht auch erhalten hätte. Demzufolge handelt es sich bei den gestundeten Flughafengebühren nicht um staatliche Beihilfen.

([55]) Vor allem die Stundungen, die LOT von der PPL eingeräumt wurden, waren abgesichert. In den meisten Fällen bestand die Sicherheit aus Hypotheken und/oder eingetragenen Pfandrechten auf Anlagegüter des Unternehmens.
([56]) Auf der Grundlage von Daten der polnischen Nationalbank.
([57]) Urteil des Gerichts vom 8. Juli 2004, Technische Glaswerke Ilmenau GmbH/Kommission, T-198/01, Slg. 2004, II-2717, Randnr. 99.

Andere Transaktionen

(173) Hinsichtlich der Immobiliengeschäfte des Unternehmens kommt die Kommission nach den von Polen vorgetragenen Erläuterungen zu folgenden Ergebnissen.

(174) Die Kommission stellt hinsichtlich des Verkaufs des LOT-Hauptquartiers an die PZU/PB1 fest, dass es sich bei der Käuferin um ein privates Unternehmen handelt (siehe Erwägungsgründe 139 und 140) und dass ihre Mittel somit keine staatlichen Mittel sind. Somit stellt diese Transaktion keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

(175) Hinsichtlich i) des Verkaufs der Immobilie in der Ulica 17 Stycznia 39 an den TF Silesia, ii) des Verkaufs des Cargo-Terminals an die LS Airport Services und iii) des Verkaufs der Catering-Einrichtungen an die LOT Catering stellt die Kommission fest, dass es sich bei den Käufern um Gesellschaften handelt, die direkt oder indirekt vom Staat kontrolliert werden. Der TF Silesia und die LS Airport Services werden direkt vom Schatzamt kontrolliert. Der Regionale Wirtschaftsfonds (REF) als alleiniger Anteilseigner der LOT Catering wird ebenfalls vollständig vom Schatzamt kontrolliert (siehe Erwägungsgrund 139). Alle diese Gesellschaften sind private Unternehmen, die dem Handelsgesellschaftsgesetz unterliegen. Das Gesetz sieht vor, dass die Aktionärsversammlung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung und, unter bestimmten Voraussetzungen, auch einer Aktiengesellschaft dem Verkauf oder Erwerb von Immobilien zustimmen muss ([58]). Da das Schatzamt direkt oder indirekt alle Stimmrechte in den Aktionärsversammlungen von TF Silesia, LS Airport Services und LOT Catering ausübt, war der Staat zwangsläufig am Entscheidungsprozess hinsichtlich der fraglichen Transaktionen beteiligt. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Entscheidungen von TF Silesia, LS Airport Services und LOT Catering dem Staat zuzurechnen sind. Da es sich bei diesen Gesellschaften um öffentliche Unternehmen handelt, sind ihre Mittel staatliche Mittel.

(176) In allen Fällen wurde der Wert der Immobilien einer unabhängigen Bewertung unterzogen, die unter Anwendung allgemein anerkannter Marktindikatoren und Bewertungsstandards durchgeführt wurde (unter Berücksichtigung von vergleichbaren Transaktionen und der örtlichen Marktbedingungen). Die Bewerter waren angemessen qualifiziert und verfügten über entsprechende Erfahrung. Die Kommission stellt fest, dass die Bewertungen vorgenommen worden sind, bevor die Transaktionen abgewickelt wurden. Die Kommission stellt ferner fest, dass bei den fraglichen Transaktionen die Anforderungen an eine Bewertung durch einen unabhängigen Sachverständigen nach der der Mitteilung der Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand ([59]) erfüllt sind. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Ergebnisse dieser Bewertungen eine angemessene Annäherung an den Marktpreis für die oben genannten Immobilien darstellen.

(177) Die Kommission stellt fest, dass die Immobilienverkäufe dem Unternehmen keinen Vorteil verschafft haben, den es nicht auch unter marktüblichen Bedingungen erhalten hätte. Somit stellen sie keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Darlehen

(178) Hinsichtlich der Darlehen, die LOT erhalten hat, kommt die Kommission nach den Erläuterungen Polens zu folgenden Ergebnissen.

(179) Bezüglich der Darlehen, die LOT von der PZU-Gruppe und von der PKN Orlen erhalten hat (siehe Erwägungsgründe 142 und 143), stellt die Kommission fest, dass es sich um private Unternehmen handelt. Deshalb sind ihre Entscheidungen nicht dem Staat zuzurechnen, und ihre Mittel sind keine staatlichen Mittel. Die Darlehen stellen folglich keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

(180) Im Hinblick auf das Darlehen, das LOT vom TF Silesia erhalten hat, wurde bereits in Erwägungsgrund 175 festgestellt, dass die Entscheidungen des TF Silesia dem Staat zuzurechnen sind und dass es sich bei seinen Mitteln um staatliche Mittel handelt.

(181) Hinsichtlich des Darlehens, das LOT von der OLPP erhalten hat, stellt die Kommission fest, dass PERN als alleiniger Anteilseigner vollständig im Eigentum des Schatzamtes steht (siehe Erwägungsgrund 142). Das Schatzamt verfügt daher über alle Stimmrechte in der Aktionärsversammlung des Unternehmens und benennt alle Vorstandsmitglieder. Nach den vorstehenden Erwägungen geht die Kommission davon aus, dass die Entscheidungen der OLPP dem Staat zuzurechnen sind und dass es sich bei seinen Mitteln um staatliche Mittel handelt.

(182) Nach den vorstehenden Ausführungen musste die Kommission prüfen, ob die Darlehen, die LOT vom TF Silesia und von der OLPP erhalten hat, zu marktüblichen Bedingungen gewährt worden sind. Da bei diesen Darlehen eine angemessene Sicherheit gestellt wurde und die Zinssätze denen privater Gläubiger entsprachen (siehe Erwägungsgrund 144), kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass diese Darlehen zu marktüblichen Bedingungen gewährt wurden.

([58]) LOT Catering und TF Silesia sind Gesellschaften mit beschränkter Haftung, LS Airport Services ist eine Aktiengesellschaft.
([59]) ABl. C 209 vom 10.7.1997, S. 3.

(183) Die Kommission stellt fest, dass die LOT gewährten Darlehen keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

Verkauf von Tochterunternehmen

(184) Hinsichtlich des Verkaufs von Tochterunternehmen der Fluggesellschaft kommt die Kommission nach den Erläuterungen Polens zu folgenden Ergebnissen.

(185) Hinsichtlich des Verkaufs von LOT Services, LOT Catering, LOT AMS und LOT Cargo stellt die Kommission fest, dass diese Transaktionen Gegenstand des Beschlusses der Kommission in der Beihilfesache SA.33337 ([60]) waren, in dem die Kommission zu dem Ergebnis kam, dass es sich bei diesen Transaktionen nicht um staatliche Beihilfen handelte. Der Beschluss wurde nicht angefochten und ist endgültig.

(186) Hinsichtlich der Stellungnahmen von Beteiligten, nach denen LOT Anteile an diesen Tochterunternehmen über dem Marktwert veräußert haben soll und nach denen insbesondere im Verkaufspreis für LOT AMS und LOT Services nicht zum Ausdruck gekommen sein soll, dass i) LOT AMS in einer besonders schlechten Finanzlage war und ii) sich der Vorgänger von LOT Services, das Unternehmen LOT Ground Services Sp. z o.o. (im Folgenden „LOT Ground Services") in einem Insolvenzverfahren befand (siehe Erwägungsgrund 132), stellt die Kommission fest, dass die genannten Transaktionen bereits Gegenstand einer Untersuchung der Kommission waren.

(187) Insbesondere der Verkaufspreis für die Anteile an LOT AMS stützte sich auf drei zuvor durchgeführte unabhängige Bewertungen, die im Beschluss der Kommission SA.33337 ([61]) beschrieben und bewertet worden sind. Auch die Transaktionen im Zusammenhang mit LOT Cargo wurden im Beschluss SA.33337 ([62]) der Kommission beschrieben und bewertet. Die Kommission hat geprüft, ob LOT Services Rechtsnachfolgerin der LOT Ground Services war. Sie kam zu dem Schluss, dass nur einige der Vermögenswerte des liquidierten Unternehmens übernommen worden sind ([63]). Nach den vorstehenden Erwägungen sieht die Kommission keine Veranlassung, ihre Bewertung im Beihilfebeschluss SA.33337 zu ändern.

(188) Hinsichtlich des Verkaufs von Casinos Poland an Vicco (siehe Erwägungsgrund 145) stellt die Kommission fest, dass Vicco ein privates Unternehmen ist. Deshalb sind seine Entscheidungen nicht dem Staat zuzurechnen, und seine Mittel sind keine staatlichen Mittel.

(189) Hinsichtlich des Verkaufs von Petrolot an PKN Orlen (siehe Erwägungsgrund 145) hat die Kommission bereits festgestellt (siehe Erwägungsgrund 179), dass es sich bei der PKN Orlen um ein privates Unternehmen handelt und dass ihre Entscheidungen daher nicht dem Staat zuzurechnen und ihre Mittel keine staatlichen Mittel sind.

(190) Hinsichtlich des Verkaufs von Eurolot an den TF Silesia (siehe Erwägungsgrund 145) hat die Kommission bereits festgestellt, dass die Entscheidungen des TF Silesia dem Staat zuzurechnen sind und dass es sich bei seinen Mitteln um staatliche Mittel handelt. Die Kommission stellt aber auch fest, dass der Transaktion ein öffentliches Verhandlungsverfahren vorausging. Zudem wurde der Wert der Anteile an Eurolot anhand von Bewertungsberichten ermittelt, die vor der Transaktion erarbeitet worden sind. Die Bewertungen stützen sich auf übliche und allgemein anerkannte Methoden (Kapitalwertmethode und Nettoinventarwertmethode) und auf glaubwürdige Annahmen. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Ergebnisse dieser Bewertungen eine angemessene Annäherung an den Marktpreis für die von LOT gehaltenen Anteile an Eurolot darstellen. Nach den vorstehenden Erwägungen kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass diese Transaktion marktkonform ist.

(191) Die Kommission stellt fest, dass der Verkauf der LOT-Tochterunternehmen keine staatliche Beihilfe darstellt.

Erbringung von Leistungen

(192) Die Kommission stellt fest, dass es sich bei der PKN Orlen und ihrer Tochter Petrolog, die LOT mit Treibstoff zu reduzierten Preisen beliefert haben sollen (siehe Erwägungsgrund 146), um private Unternehmen handelt. Da die Mittel der PKN Orlen keine staatlichen Mittel sind, kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass es sich bei den Treibstofflieferungen für LOT nicht um staatliche Beihilfen handelt.

([60]) Siehe Fußnote 8.
([61]) Siehe Beschluss der Kommission SA.33337, Erwägungsgründe 29 bis 34 und 57 bis 60; siehe Fußnote 8.
([62]) Siehe Beschluss der Kommission SA.33337, Erwägungsgründe 17 bis 22 und 44 bis 50; siehe Fußnote 8.
([63]) Nach den von Polen im Rahmen der Untersuchung in der Sache SA.33337 vorgelegten Informationen hat LOT Services einige Anlagegüter (Handlingausrüstung) und einen Teil der Belegschaft (über eine externe Beschäftigungsgesellschaft) vom liquidierten Unternehmen LOT Ground Services übernommen. Diese Übernahme erfolgte unabhängig von der der Übernahme der Aktivitäten von LOT Ground Services.

7.2. RECHTMÄSSIGKEIT DER UMSTRUKTURIERUNGSBEIHILFE

(193) Nach Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags ([64]) dürfen Beihilfen nicht eingeführt werden, bevor die Kommission eine diesbezügliche Genehmigungsentscheidung erlassen hat oder die Beihilfe als genehmigt gilt (Durchführungsverbot).

(194) Polen hat die Umstrukturierungsbeihilfe für LOT bisher nicht eingeführt. Daher kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass das Durchführungsverbot eingehalten wurde.

7.3. VEREINBARKEIT DER UMSTRUKTURIERUNGSBEIHILFE MIT DEM BINNENMARKT

(195) Nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV können staatliche Beihilfen genehmigt werden, wenn gewährleistet ist, dass sie die Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete fördern und die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

(196) Die Kommission sieht in der hier zu würdigenden Maßnahme eine Umstrukturierungsbeihilfe, die nach Maßgabe der Leitlinien bewertet werden muss, um festzustellen, ob sie im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

7.3.1. **Unternehmen in Schwierigkeiten**

(197) Nach Randnummer 12 Buchstabe a und Randnummer 14 der Leitlinien kommen nur Unternehmen in Schwierigkeiten für eine Umstrukturierungsbeihilfe in Betracht. Ein Unternehmen wird als in Schwierigkeiten angesehen, wenn es die unter Randnummer 10 oder 11 der Leitlinien genannten Kriterien erfüllt.

(198) Nach Randnummer 10 befindet sich ein Unternehmen in Schwierigkeiten,

„a) wenn bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden und mehr als ein Viertel dieses Kapitals während der letzten zwölf Monate verloren gegangen ist“; oder

„b) wenn unabhängig von der Unternehmensform die im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens erfüllt sind“.

(199) In ihrem Einleitungsbeschluss stellte die Kommission fest, dass LOT als Gesellschaft mit beschränkter Haftung die Kriterien unter Randnummer 10 Buchstabe a der Leitlinien erfüllt, da es seit dem 31. Dezember 2012 mehr als die Hälfte (169,7 %) und in den letzten 12 Monaten mehr als ein Viertel (89,3 %) des gezeichneten Kapitals verloren hat ([65]).

(200) In Anbetracht eines Nettogewinns im Jahr 2013 sieht es so aus, als würde LOT das zweite Kriterium unter Randnummer 10 Buchstabe a zurzeit nicht erfüllen. Der Nettogewinn 2013 wurde allerdings nur durch die Rettungsbeihilfe ermöglicht. Ohne diese Beihilfe hätte das Unternehmen 2013 keinen Gewinn erzielt, da es keine Liquidität gehabt hätte. Deshalb geht die Kommission davon aus, dass LOT zu Beginn des Umstrukturierungsprozesses im Sinne von Randnummer 10 Buchstabe a ein Unternehmen in Schwierigkeiten war und weiterhin ist.

(201) Im Dezember 2012 stand LOT kurz vor der Zahlungsunfähigkeit und war gezwungen, eine Rettungsbeihilfe zu beantragen, um die Insolvenz zu vermeiden (siehe Erwägungsgrund 17). Polen hat bestätigt, dass das Unternehmen ohne die Rettungsbeihilfe sehr schnell in Konkurs gegangen wäre.

(202) Deshalb geht die Kommission davon aus, dass LOT zu Beginn des Umstrukturierungsprozesses im Sinne von Randnummer 10 Buchstaben a und c ein Unternehmen in Schwierigkeiten war.

(203) Die Kommission hat auch geprüft, ob LOT die Kriterien unter Randnummer 11 der Leitlinien erfüllt.

(204) Nach Randnummer 11 der Leitlinien kann ein Unternehmen, selbst wenn keine der in Randnummer 10 genannten Voraussetzungen erfüllt ist, als in Schwierigkeiten befindlich angesehen werden, wenn die hierfür typischen Symptome auftreten (z. B. rückläufige Umsätze, wachsende Lagerbestände, Überkapazitäten, zunehmende Verschuldung und Zinsbelastung sowie Abnahme oder Verlust des Reinvermögenswerts).

([64]) ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

([65]) Nach der Finanzaufstellung für das Jahr 2012 belief sich das gezeichnete Kapital der Gesellschaft am 31. Dezember 2012 auf 447,7 Mio. PLN. Bis zum 31. Dezember 2012 hat LOT Kapital in Höhe von 759,8 Mio. PLN verloren, davon allein 400 Mio. PLN im Jahr 2012.

(205) In der Finanzaufstellung des Unternehmens sprechen folgende Anzeichen für ein Unternehmen in Schwierigkeiten (siehe Tabelle 1):

— sinkende Umsätze: 2013 gingen die Verkaufserlöse auf 3 147 Mio. PLN zurück, den niedrigsten Wert seit 2010; damals waren es 2 958,8 Mio. PLN;

— wachsende Lagerbestände: Nach einem anfänglichen Rückgang von 252,1 Mio. PLN im Jahr 2012 auf 198,5 Mio. PLN im Jahr 2012 stiegen die Lagerbestände 2013 auf 216,6 Mio. PLN an;

— Überkapazitäten: Das Unternehmen hat Personal abgebaut und seine Flotte verkleinert und plant weitere Kürzungen, was auf Überkapazitäten hindeutet;

— zunehmende Verschuldung: Die kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten sind von 1 606,9 Mio. PLN im Jahr 2010 auf 3 223 Mio. PLN im Jahr 2013 gestiegen;

— zunehmende Zinsbelastung: Die Zinsbelastung hat sich von 60,2 Mio. PLN im Jahr 2010 auf 123,8 Mio. PLN im Jahr 2013 erhöht;

— Abnahme oder Verlust des Reinvermögenswerts: Das Reinvermögen ist von 500,1 Mio. PLN im Jahr 2010 auf – 265,5 Mio. PLN im Jahr 2012 und auf -258,1 Mio. PLN im Jahr 2013 zurückgegangen.

Außerdem verzeichnete das Unternehmen in jedem Jahr seit 2008 Verluste. Dieser Trend kehrte sich erst 2013 um, als LOT einen Nettogewinn verzeichnen konnte, nachdem es die Rettungsbeihilfe erhalten hatte. Die Kommission geht davon aus, dass sich ein Unternehmen, das über Jahre Verluste in dieser Größenordnung hinnehmen musste, in Schwierigkeiten befindet.

(206) Außerdem ist nach Einschätzung des Rechnungsprüfers zur Finanzaufstellung für das Jahr 2013 ungewiss, ob das Unternehmen in Anbetracht des negativen Eigenkapitals und der bestehenden Verbindlichkeiten, die höher sind als das vorhandene Vermögen, in der Lage sein wird, seine Aktivitäten fortzusetzen. In früheren Fällen ([66]) kam die Kommission zu dem Schluss, dass bei negativem Eigenkapital eines Unternehmens von vornherein davon auszugehen war, dass die Kriterien unter Randnummer 10 Buchstabe a der Leitlinien erfüllt sind; das wäre im Falle von LOT seit 2012 der Fall. Das Gericht kam ebenfalls zu dem Ergebnis ([67]), dass ein Unternehmen mit negativem Eigenkapital ein Unternehmen in Schwierigkeiten ist.

(207) Nach den vorstehenden Erwägungen geht die Kommission davon aus, dass LOT auch im Sinne von Randnummer 11 der Leitlinien ein Unternehmen in Schwierigkeiten ist.

(208) LOT wurde 1929 gegründet (in seiner jetzigen Form 2001 registriert). Von Anfang an war das Unternehmen im Bereich der Fluggastbeförderung tätig. Es ist somit im Sinne von Randnummer 12 der Leitlinien nicht als ein neu gegründetes Unternehmen anzusehen.

(209) Nach Randnummer 13 der Leitlinien kommt ein Unternehmen, das einer größeren Unternehmensgruppe angehört oder im Begriff ist, von einer Unternehmensgruppe übernommen zu werden, für Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen grundsätzlich nur dann infrage, wenn es sich nachweislich um Schwierigkeiten des betreffenden Unternehmens selbst handelt und diese nicht auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der Gruppe zurückzuführen und außerdem zu gravierend sind, um von der Gruppe selbst bewältigt werden zu können

(210) LOT ist die Muttergesellschaft einer Unternehmensgruppe, doch ihre Schwierigkeiten hängen mit ihrer eigenen Tätigkeit zusammen und kommen nicht durch eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der LOT-Gruppe zustande. Welche Faktoren zu den Schwierigkeiten des Unternehmens geführt haben, wird in Erwägungsgrund 20 erläutert.

(211) Die Tochterunternehmen der LOT-Gruppe sind zu klein und erwirtschaften keine ausreichenden Überschüsse, um die Muttergesellschaft retten zu können. Ihre gesamten Einnahmen im Jahr 2013 machten etwa 2,5 % der Einnahmen der Muttergesellschaft aus; alle zusammen verzeichneten einen Nettoverlust von 2 Mio. PLN. Zudem scheint die LOT-Gruppe selbst in Schwierigkeiten zu sein, da sie einen konsolidierten Nettoverlust von 164 Mio. PLN für das am 31. Dezember 2011 endende Geschäftsjahr (wegen Geringfügigkeit der Tochterunternehmen muss LOT seitdem keine konsolidierten Finanzaufstellungen mehr vorlegen) sowie gemeinsame Verluste von 270 Mio. PLN ausweist. Somit sind die Schwierigkeiten des Unternehmens zu groß, als dass sie von der Gruppe selbst bewältigt werden könnten.

([66]) Entscheidung der Kommission vom 2. April 2008 über die von Frankreich gewährte Beihilfe C 38/07 (vormals NN 45/08) zugunsten von Arbel Fauvet Rail SA (ABl. L 238 vom 5.9.2008, S. 27).

([67]) Urteil des Gerichts in den verbundenen Rechtssachen vom 3. März 2010, Freistaat Sachsen/Kommission und MB Immobilien Verwaltungs GmbH und MB System/Kommission, T-102/07 und T-120/07, Slg. 2010, II-585, Randnrn. 95 bis 106.

(212) Nach den vorstehenden Erwägungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass LOT ein Unternehmen in Schwierigkeiten ist und für eine Umstrukturierungsbeihilfe in Betracht kommt.

7.3.2. **Grundsatz der einmaligen Beihilfe**

(213) Nach Randnummer 73 der Leitlinien wird die Kommission keine weiteren Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen genehmigen, wenn das Unternehmen bereits in der Vergangenheit eine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe einschließlich nicht angemeldeter Beihilfen erhalten hat und es weniger als zehn Jahre zurückliegt, dass eine Rettungsbeihilfe gewährt oder die Umstrukturierungsphase abgeschlossen oder die Durchführung des Umstrukturierungsplans eingestellt worden ist. (Maßgeblich ist das jeweils letzte Ereignis.)

(214) Die Kommission hat im Rahmen dieser Untersuchung geprüft, ob die Stundung der Flughafengebühren, die Gegenstand der Beschwerde von Ryanair ist (siehe Abschnitt 1.2) und zu der sich auch andere Beteiligte geäußert haben (siehe Erwägungsgründe 130, 132, 133 und 135), Konsequenzen für die Einhaltung des Grundsatzes der einmaligen Beihilfe durch Polen hatte. Nachdem festgestellt wurde, dass die gestundeten Flughafengebühren keine staatliche Beihilfe sind (siehe Erwägungsgrund 172), ergibt sich daraus, dass diese Transaktionen keinerlei Auswirkung auf die Einhaltung des Grundsatzes der einmaligen Beihilfe durch Polen haben.

(215) Das Gleiche gilt für die anderen Transaktionen, die die Beteiligten für staatliche Beihilfen halten: i) den Verkauf von Immobilien, ii) die Gewährung von Darlehen, iii) den Verkauf von Tochterunternehmen und iv) die Erbringung anderer Leistungen (siehe Erwägungsgründe 132 und 133), da die Kommission zu dem Ergebnis gekommen ist, dass es sich dabei nicht um staatliche Beihilfen handelt (siehe Erwägungsgründe 177, 183, 191 und 192).

(216) Nach den vorstehenden Ausführungen geht die Kommission davon aus, dass weder die Stundung der Flughafengebühren noch die von den Beteiligten genannten Transaktionen staatliche Beihilfen sind. Außerdem hat Polen bestätigt, dass LOT in den letzten zehn Jahren keinerlei Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe erhalten hat. Die Kommission geht somit davon aus, dass der Grundsatz der einmaligen Beihilfe eingehalten worden ist.

7.3.3. **Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität**

(217) Damit eine Maßnahme nach Randnummern 34 bis 37 der Leitlinien als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten kann, muss der Umstrukturierungsplan auf die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens innerhalb eines vertretbaren Zeitrahmens und auf der Basis realistischer Annahmen hinsichtlich künftiger Geschäftsbedingungen abzielen. Der Plan soll das Unternehmen in die Lage versetzen, nach der Umstrukturierung seine sämtlichen Kosten zu decken, und der erwartete Gewinn muss so hoch sein, dass das umstrukturierte Unternehmen aus eigener Kraft dem Wettbewerb auf dem Markt standhalten kann. Der Umstrukturierungsplan muss die Gründe für die Schwierigkeiten offenlegen und eine Bewertungsgrundlage für die Eignung der vorgeschlagenen Umstrukturierungsmaßnahmen bieten.

(218) Laut Umstrukturierungsplan soll das Unternehmen 2015 wieder rentabel sein (siehe Tabelle 4). Dann wird mit Reingewinnen gerechnet, die es dem Unternehmen ermöglichen, sämtliche Kosten einschließlich Abschreibungen und Finanzlasten nach Abschluss der Umstrukturierung selbst zu tragen. Die erwartete Rendite soll nach der Umstrukturierung zwischen [5-6] % und [10-12] % betragen. Da die Erträge der polnischen zehnjährigen Staatsanleihen, die im Allgemeinen als Annäherung an eine Rückkehr zu einer risikofreien Investition angesehen werden, etwa 3,4 % betragen, bietet die erwartete Rendite eine angemessene Risikoprämie und kann als ausreichend betrachtet werden, um LOT in die Lage zu versetzen, dem Wettbewerb auf dem Markt aus eigener Kraft standzuhalten. Andererseits betrug der mittlere ROCE europäischer Fluggesellschaften im letzten Geschäftsjahr 6,9 % (10,3 %, wenn nur die profitablen Luftfahrtunternehmen zugrunde gelegt werden), und die effizientesten europäischen Fluggesellschaften erzielten eine Kapitalrendite (ROCE) von 13,4 %. Deshalb dürfte das für die Zeit nach der Umstrukturierung angestrebte Ziel des Unternehmens weder unrealistisch noch übertrieben sein.

(219) Der Umstrukturierungsplan erläutert die Gründe für die Schwierigkeiten des Unternehmens und stellt die Maßnahmen vor, mit denen diese Schwierigkeiten (siehe Kapitel III dieses Berichts) bewältigt werden sollen.

(220) Die Kommission hat die wichtigsten Annahmen der Finanzprojektionen des Umstrukturierungsplans geprüft und die Umstrukturierungsmaßnahmen sowie die von den Beteiligten angesprochenen Fragen im Hinblick auf die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität bewertet. Sie ist zu dem Schluss gekommen, dass das Unternehmen heute bessere Erfolgsaussichten hat als in den Jahren 2009 bis 2012.

(221) Erstens konnte LOT im Jahr 2013 endlich die seit Langem erwartete B787 einsetzen, die ein Eckpfeiler der neuen Strategie und ein wichtiger Motor für die Umstrukturierung ist. Die Lieferverzögerungen bei der B787 waren Polen zufolge eine der Hauptursachen für die finanziellen Schwierigkeiten des Unternehmens und ein Hindernis

für die Wiedererlangung der Rentabilität. Die neue Strategie des Unternehmens basiert auf dem Einsatz der B787 auf Langstreckenflügen und auf den Verbindungen von Polen und Mitteleuropa aus rund um den Chopin-Flughafen Warschau, der erst kürzlich modernisiert worden ist und weiter expandiert ([68]).

(222) Die ersten Ergebnisse des Einsatzes der B787 bestätigen die Annahme, dass dadurch erhebliche Umstrukturierungsgewinne verzeichnet werden. In den Monaten Juni bis November 2013 war der Gewinn, der mit der B787-Flotte erzielt wurde, […] Mio. PLN höher als mit dem Vorgängermodell, der B767, im gleichen Zeitraum 2012. Das war mehr, als nach dem Umstrukturierungsplan zu erwarten war. Wenn man davon ausgeht, dass die Flugzeuge die gesamten 12 Monate über eingesetzt werden (im Gegensatz zu 2013, als sie die Hälfte des Jahres am Boden bleiben mussten), erscheint das angestrebte Finanzziel von [135-165] Mio. PLN erreichbar. Die neuen Flugzeuge bedeuten auch erhebliche Einsparungen: Die Treibstoffkosten waren um [> 15] % und die gesamten Direktkosten um [> 25] % niedriger.

(223) Polen hat Zahlen vorgelegt, die bestätigen, dass sich die Einführung der B787 nicht nur auf das Langstreckensegment, sondern auf das gesamte Streckennetz einschließlich der als Transferverbindungen für die Langstrecken fungierenden Kurz- und Mittelstrecken positiv auswirkt. Auf den Strecken, auf denen die B787 eingesetzt wird, erzielte LOT im Zeitraum Juni-November 2013 einen Gewinn (ermittelt anhand von Marge 2 ([69]), d. h. einschließlich der Auswirkungen auf das gesamte Streckennetz) von [> 100] Mio. PLN, der damit [> 100] % höher war als im Vergleichszeitraum 2012, als noch mit der alten B767 geflogen wurde.

(224) Hinsichtlich einer möglichen Nichtauslastung der B787, die im Einleitungsbeschluss angesprochen wurde, hat Polen erläutert, dass LOT bis 2013 fünf Flugzeuge des Typs B767 auf den Strecken von Polen in die USA und nach Kanada eingesetzt hat. Derzeit hat das Unternehmen sechs B787-Flugzeuge, die auf den gleichen Strecken und auf einer zusätzlichen Strecke nach Peking eingesetzt werden können. Nach dem Ende des Umstrukturierungszeitraums will LOT neue Langstreckenverbindungen nach Asien einrichten. Laut IATA ist im Zeitraum 2013 bis 2017 mit einer Zunahme der Transatlantikflüge von Polen aus um 6,5 % pro Jahr und einem Anstieg des Passagierverkehrs von Mittel- und Osteuropa nach Asien um 9,1 bis 10,6 % pro Jahr zu rechnen. Polen hat Zahlen vorgelegt, aus denen hervorgeht, dass es einen der größten und wachsenden lokalen Nordamerika-Märkte hat, der größer ist als einige der etablierten westeuropäischen Drehkreuze (München, Wien, Kopenhagen und auf einigen Strecken auch Zürich) und größer als Prag und Budapest zusammen. Das bestätigt, dass die B787-Flugzeuge effektiv und effizient eingesetzt werden können.

(225) Zweitens hat das Unternehmen die Schwachpunkte in seinen früheren Umstrukturierungsversuchen erkannt und konzentriert sich auf bislang ungelöste Probleme wie einen inkonsequenten Personalabbau. Bis November 2013 hat LOT sein Bodenpersonal bereits um 35 % reduziert, und ein weiterer Abbau ist geplant. Außerdem wacht das Unternehmen stärker über die Umsetzung des Umstrukturierungsplans.

(226) Bei den einnahmenrelevanten Maßnahmen wurden 2013 [> 100] % des angestrebten finanziellen Potenzials erreicht. Im August 2013 hat LOT ein kostenpflichtiges Catering eingeführt, dem die Kunden keineswegs ablehnend gegenüberstehen. Nach Marktrecherchen von LOT haben Passagiere der Economy-Klasse auch nichts gegen weitere kostenpflichtige Leistungen, abgesehen von Gepäckgebühren (die auch nicht vorgesehen sind). Auf dem polnischen Markt, wo Billigairlines einen Marktanteil von über 50 % haben, sind die Passagiere an kostenpflichtige Leistungen gewöhnt.

(227) Offenbar gibt es ein großes Wachstumspotenzial für Nebeneinnahmen. Bei LOT machen die Nebeneinnahmen […] % der Gesamteinnahmen aus; dies ist weniger als der Durchschnitt bei traditionellen Luftfahrtunternehmen (3,1 % mit steigender Tendenz) und sehr viel weniger als bei der Fluggesellschaft Aer Lingus (13-14 %), die LOT als strategisches Benchmark ansieht (Größe und Geschäftsmodell sind ähnlich). LOT hat eine spezielle Abteilung geschaffen, die für die Steigerung der Nebeneinnahmen zuständig ist. Da die traditionellen Fluggesellschaften nach und nach zu einem gemischten Geschäftsmodell übergehen, das mehr Nebeneinnahmen mit traditionellen Elementen einer Linienfluggesellschaft verbindet, ist anzunehmen, dass die Entwicklung von LOT, die in die gleiche Richtung geht, nicht dazu führen wird, dass seine Strategie (eine traditionelle Fluggesellschaft zu bleiben) beeinträchtigt wird und Kunden abgeschreckt werden.

([68]) Nach der Modernisierung des zweiten Fluggastterminals wird sich die Kapazität auf mehr als 20 Mio. Passagiere erhöhen, was eine Verdoppelung der jetzigen Flughafengröße bedeutet.

([69]) Zur Definition von Marge 2 siehe Erwägungsgrund 248.

(228) Im Zuge der weiteren Umsetzung des Umstrukturierungsplans hatte LOT am 31. Dezember 2013 bereits 69 % der für 2014 geplanten Verbesserungen erreicht. Um das Ziel für das am 31. Dezember 2014 endende Jahr zu erreichen (71 Mio. PLN Gewinn aus dem Kerngeschäft), muss das Unternehmen sein Geschäftsergebnis noch um 75 Mio. PLN verbessern, was durchaus realistisch ist.

(229) Das Unternehmen hat festgestellt, mit welchen Mitteln sich das Ergebnis noch verbessern wird: weitere Nutzung der bereits umgesetzten Umstrukturierungsmaßnahmen mit weiteren finanziellen Auswirkungen ([> 100] Mio. PLN im Jahr 2013); Wegfall einmaliger Kosten für den Verbleib der B787 am Boden in der ersten Jahreshälfte 2013 ([> 25] Mio. PLN); zusätzlicher Gewinn durch die B787, wenn die Flugzeuge das ganze Jahr hindurch und nicht — wie 2013 — nur über ein halbes Jahr eingesetzt werden ([> 50] Mio. PLN); Einsparungen bei den Treibstoffkosten ([> 75] Mio. PLN). Wenn nur ein Bruchteil dieser möglichen Verbesserungen tatsächlich umgesetzt wird, sollte LOT sein Finanzziel für 2014 erreichen.

(230) Drittens hat sich die gesamtwirtschaftliche Lage verbessert, die die früheren Umstrukturierungsbemühungen behindert hat. Nach der Rezession 2009 und 2012 stabilisiert sich die Wirtschaft in der EU wieder. Für 2014 sind 1,6 % und für 2015 2,0 % Wachstum prognostiziert. Die polnische Wirtschaft wird 2014 voraussichtlich um 3,2 % wachsen, also schneller, als im Umstrukturierungsplan angenommen wurde (2,2 %), und 2015 um 3,4 % ([70]). Nach den für LOT angeführten historischen Daten hängt die Nachfrage im Bereich der Fluggastbeförderung eng mit dem wirtschaftlichen Wachstum zusammen. Der IATA zufolge wird die weltweite Personenbeförderung im Zeitraum 2013 bis 2017 jährlich um 5,4 % zunehmen. Dem Verband Europäischer Fluggesellschaften (AEA) zufolge werden im Sommerfahrplan 2014 Mittel- und Osteuropa die stärkste Expansion (7 % mehr Flüge) aller europäischen Regionen verzeichnen. Auf Polen entfallen rund 25 % des gesamten Flugverkehrs in Mittel- und Osteuropa.

(231) LOT konnte in dem am 31. Dezember 2013 endenden Geschäftsjahr, dem ersten vollständigen Jahr des Umstrukturierungszeitraums, einen Nettogewinn von 26 Mio. PLN verzeichnen (statt des erwarteten Verlusts von 196 Mio. PLN). Nach einer Analyse des Unternehmens war dieser erste Gewinn seit 2007 vor allem auf die Umsetzung der Umstrukturierungsmaßnahmen und nicht auf externe Faktoren zurückzuführen.

(232) Auch die Liquidität des Unternehmens hat sich erheblich verbessert. 2013 war der operative Cashflow um 285 Mio. PLN höher als erwartet. Während der Umstrukturierungsplan davon ausging, dass LOT im August 2013 eine Umstrukturierungsbeihilfe benötigen würde, ist das Unternehmen bisher ohne ausgekommen und hat sogar zusätzliche Finanzierungsquellen generiert wie […] von Boeing in Höhe von […] Mio. USD und Nettoeinnahmen durch den Rückmietverkauf der sechs B787 in Höhe von […] Mio. USD ([71]). Auch wenn LOT nach wie vor Hilfe zum Überleben benötigt, hat sich die Sicherheitsmarge für die Liquidität doch verbessert; auch dies spricht für die Wiederherstellung der Rentabilität.

(233) Im ihrem Einleitungsbeschluss hat die Kommission Zweifel an einigen Annahmen der Finanzprojektionen geäußert, z. B. an der relativ kleinen Abweichung von Schlüsselparametern der Finanzprojektionen von der Basislinie (z. B. durchschnittlicher Umsatz pro Passagiereinheit (Ertrag) — 1 %, Zahl der Passagiere — 1 %, Wechselkurs PLN/USD — 10 %), an dem festen Treibstoffpreis über sechs Jahre, an der Umsetzungsrate der Umstrukturierungsmaßnahmen von 85 % und an der Höhe der Erträge, die durch die Weitervermietung der Flugzeuge erzielt werden sollen.

(234) Polen hat eine aktualisierte Sensitivitätsanalyse vorgelegt, in der größere Abweichungen von Schlüsselparametern von der Basislinie angenommen werden: Ertrag — 4 %; Zahl der Passagiere — 3,5 %; Abwertung des PLN gegenüber dem USD — 55 %. Nach dieser Analyse wird in allen Szenarien damit gerechnet, dass LOT über den gesamten Projektionszeitraum 2014 bis 2018 seine Rentabilität halten kann. Polen hat aber darauf hingewiesen, dass die Werte der Basislinie konservativ angesetzt wurden. Der vorgesehene Ertrag ist durch historische Werte begründet und wurde durch aktuelle Ergebnisse bestätigt (2013 stieg der Ertrag schneller als erwartet). Die Zahl der Passagiere, die wegen der Umstrukturierungs- und Ausgleichsmaßnahmen bereits auf einem erheblich niedrigeren Niveau angesetzt wurde, ist geringer, als nach einem Vergleich mit ähnlichen Fluggesellschaften und den Wachstumsprognosen für den polnischen Markt anzunehmen wäre. Nach den von LOT zitierten Prognosen von Finanzinstituten soll der PLN/USD-Wechselkurs bis zum Ende des Prognosezeitraums 2016 unter dem im Umstrukturierungsplan angenommenen Niveau bleiben.

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

([71]) Am […] unterzeichnete LOT mit Boeing eine Vereinbarung zum Abschluss ihrer Verhandlungen über […] B787-Flugzeuge […]. Die Vereinbarung sieht […] mit einem geschätzten Kapitalzufluss in Höhe von […] Mio. USD vor. Die Bedingungen des Rückmietverkaufs der sechs B787 sind besser als die ursprünglich im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Operating-Leasingbedingungen. Der Gegenwartswert der steigenden Cashflows beläuft sich auf […] Mio. USD.

(235) Der Basis-Treibstoffpreis, der im Umstrukturierungsplan angenommen wurde, liegt über dem historischen Zehnjahres-Höchstwert und 12,1 % über dem Marktpreis zum Zeitpunkt der Anmeldung, d. h. relativ höher als die Preise, die die Kommission bei früheren Umstrukturierungen einer Fluggesellschaft analysiert hat ([72]) (so lag etwa der höchste Treibstoffpreis in der Analyse von Czech Airlines 5 % und von Air Malta 4,5 % über dem jeweiligen Marktpreis zum damaligen Zeitpunkt). LOT kann zurzeit Treibstoff bis 2015 zum Preis von […] % unter dem Basisniveau absichern und damit gewährleisten, dass der Preis bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums das abgesicherte Niveau nicht übersteigen wird. Selbst wenn dieser sehr konservative Preis um 15 % steigen würde, würde LOT laut einer Sensitivitätsanalyse über den gesamten Zeitraum der Finanzprojektion seine Liquidität behalten.

(236) Was die Erlöse betrifft, die durch die Weitervermietung der Flugzeuge erzielt werden sollen, so hat LOT eine B787 an Tourenanbieter weitervermietet und arbeitet derzeit an einer abschließenden Vereinbarung mit dem Leasingnehmer des zweiten Flugzeugs. LOT geht davon aus, dass das Geschäft aller Wahrscheinlichkeit nach zustande kommen wird. Nach den Äußerungen eines der Beteiligten lässt sich die B787 sehr gut vermarkten. Somit dürfte die Weitervermietung von zwei B787 möglich sein.

(237) LOT sucht immer noch nach Käufern oder Leasingnehmern für […] E170-Flugzeuge. Das Unternehmen hat zusätzlich ein alternatives Flottenszenario erarbeitet, bei dem von der weiteren Nutzung des Flugzeugs ausgegangen wird, damit die Rentabilität auch dann wiederherstellt werden kann, wenn diese Bemühungen scheitern sollten. Die Kommission hat geprüft, wie sich das Alternativszenario, sollte es umgesetzt werden, auf die Finanzprojektionen auswirken würde. Sie kam zu dem Ergebnis, dass der gesamte Kapitalabfluss im Zeitraum 2014-2018 etwa [64-78] Mio. PLN höher wäre als beim Basisszenario. Diese negative Varianz liegt aber immer noch im Rahmen der im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Sicherheitsmarge. Selbst im Worst-Case-Szenario wird damit gerechnet, dass LOT im Zeitraum 2014-2018 Cashflows von insgesamt [> 150] Mio. PLN erzielen würde.

(238) Darüber hinaus sieht LOT weitere Umstrukturierungsmaßnahmen vor (die im Umstrukturierungsplan nicht enthalten sind), um mögliche negative Auswirkungen des alternativen Flottenszenarios auszugleichen. Der geschätzte finanzielle Effekt dieser zusätzlichen Maßnahmen beträgt [> 50] Mio. PLN pro Jahr und ist damit weit größer als die mögliche Finanzlücke von [64-78] Mio. PLN, die 2014-2018 entstehen könnte. Nach den Finanzprojektionen im alternativen Flottenszenario könnte die Kassenlage des Unternehmens in Verbindung mit zusätzlichen Umstrukturierungsmaßnahmen sogar etwas besser ausfallen als im Umstrukturierungsplan vorgesehen.

(239) Was die Umsetzungsrate des Umstrukturierungsplans betrifft, so hält die Kommission den angenommenen Wert von 85 % nach der vorstehenden Analyse für realistisch. Außerdem stellt sie fest, dass LOT 2013 137 % der erwarteten Umstrukturierungsgewinne erzielt hat.

(240) Deshalb geht die Kommission davon aus, dass eine aktualisierte Sensitivitätsanalyse erneut zeigen wird, dass die langfristige Rentabilität des Unternehmens durch die vorgeschlagenen Umstrukturierungsmaßnahmen wiederhergestellt werden kann.

(241) Außerdem stellt die Kommission fest, dass der Umstrukturierungsplan auf dreieinviertel Jahre vom letzten Quartal 2012 bis Ende 2015 begrenzt ist, was in Anbetracht der im Plan vorgesehenen Umstrukturierungsmaßnahmen, des dafür vorgesehenen Zeitplans und der ersten Ergebnisse dieser Maßnahmen angemessen erscheint. Der Zeitraum ist kürzer als bei den früher genehmigten Umstrukturierungen ([73]) von Fluggesellschaften, bei denen ein Umstrukturierungszeitraum von fünf Jahren vorgesehen war.

(242) Wie die Kommission festgestellt hat, stammt der angemeldete Umstrukturierungsplan vom 14. Juni 2013, während der Umstrukturierungsprozess Ende 2012 angelaufen ist. Die Umstrukturierung eines Unternehmens in Schwierigkeiten erfordert im Allgemeinen eine Vielzahl von Maßnahmen, von denen einige sofort beschlossen werden können, während die Festlegung und Umsetzung anderer Maßnahmen länger dauert. Es wäre kontraproduktiv, wenn die sofort möglichen Maßnahmen nur dann als Teil eines Umstrukturierungsprozesses betrachtet werden dürften, wenn die Umsetzung erst nach detaillierter Festlegung auch der letzten Maßnahmen erfolgte. Durch einen entsprechenden Maßnahmenstopp, der unverzüglich beschlossen werden könnte, würden die Schwierigkeiten der Gesellschaft zunehmen, und weitere staatliche Beihilfen wären erforderlich.

(243) Die die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass die vorgeschlagenen Umstrukturierungsmaßnahmen geeignet sind, die langfristige Rentabilität der Gesellschaft innerhalb eines annehmbaren Zeitraums und auf der Basis realistischer Annahmen wiederherzustellen.

([72]) Beschluss der Kommission C(2012) 6352 final vom 19. September 2012 über die staatliche Beihilfe SA.30908 (ABl. L 92 vom 3.4.2013, S. 16); Beschluss der Kommission C(2012) 4198 final vom 27. Juni 2012 in der Sache SA.33015 (ABl. L 301 vom 30.10.2012, S. 29).

([73]) Siehe Fußnote 72.

7.3.4. **Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen (Ausgleichsmaßnahmen)**

(244) Nach den Randnummern 38 bis 42 der Leitlinien sind Ausgleichsmaßnahmen zu treffen, damit nachteilige Auswirkungen der Beihilfe auf die Handelsbedingungen so weit wie möglich abgeschwächt werden. Die Beihilfe darf den Wettbewerb nicht unzumutbar verfälschen. Das bedeutet normalerweise eine Beschränkung der Marktpräsenz des Unternehmens am Ende des Umstrukturierungszeitraums. Die Ausgleichsmaßnahmen müssen im Verhältnis zu den durch die Beihilfe verursachten Verzerrungseffekten und insbesondere zur Größe und Stellung des Unternehmens auf seinem Markt oder seinen Märkten stehen. Die Schließung defizitärer Geschäftsbereiche kann nicht als geeignete Ausgleichsmaßnahme angesehen werden. Der Umfang der Ausgleichsmaßnahmen muss im Einzelfall und im Hinblick auf das Ziel der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens festgelegt werden. Nach Randnummer 7 der Leitlinien verlangt die Kommission überdies Ausgleichsmaßnahmen, die die Auswirkungen auf die Wettbewerber auf das erforderliche Minimum beschränken.

(245) Nach Randnummer 56 der Leitlinien gelten in Fördergebieten weniger strenge Anforderungen an die Ausgleichsmaßnahmen. Hierzu stellt die Kommission fest, dass LOT in einem Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV angesiedelt ist.

(246) Die Kommission stellt fest, dass es sich bei LOT um ein relativ kleines Unternehmen handelt, das dem Wettbewerb durch traditionelle Fluggesellschaften und Billigairlines ausgesetzt ist. Sein Anteil am gesamten europäischen Passagierflugverkehr wird auf unter 1 % geschätzt. Es hat eine relativ stärkere (wenngleich an Bedeutung verlierende) Position auf den internationalen Strecken nach/von Polen mit einem Geschäftsanteil von schätzungsweise 27 %. Deshalb hält die Kommission Ausgleichsmaßnahmen für erforderlich. In Anbetracht der geringen Größe und des begrenzten Marktanteils des Unternehmens kann die Kommission aber davon ausgehen, dass die wettbewerbsverzerrende Wirkung der Beihilfe begrenzt sein wird. Dies sollte bei der Bewertung der Ausgleichsmaßnahmen ebenfalls berücksichtigt werden.

(247) Zum Ausgleich will LOT 19 Verbindungen schließen und fünf Strecken weniger häufig bedienen (siehe Abschnitt 3.4). Die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen entsprechen einer Reduzierung der Kapazität um [13,5-16,5] % ASK gegenüber dem der Umstrukturierung vorausgehenden Zeitraum November 2011 bis Oktober 2012. LOT zufolge wurden auf keiner der fraglichen Strecken vor der Umstrukturierung Verluste erwirtschaftet.

(248) LOT errechnet die Rentabilität der Strecken nach zwei Methoden: anhand von „Marge 1" und „Marge 2". Bei „Marge 1" werden Einnahmen und variable Kosten einer Strecke wie Umsatz, Passagiere und Flugkosten berücksichtigt. Bei „Marge 2" werden außerdem der sogenannte Beitrag (die finanziellen Auswirkungen einer Strecke auf das gesamte Streckennetz von LOT) und die indirekten Kosten, die auf eine Strecke entfallen (z. B. Operating-Leasing, Abschreibung, Festkosten für Personal, Marketing und Werbung) berücksichtigt. Alle fraglichen Strecken waren nach der Berechnung von Marge 1 rentabel.

(249) Die Kommission sieht Strecken als rentabel an, wenn die Beitragsmarge in dem Jahr vor ihrer Schließung positiv war ([74]). Die Beitragsmarge (entspricht „Marge 1") berücksichtigt auch den Umsatz und die variablen Kosten (z. B. Flug-, Passagier- und Vertriebskosten), die jeder Strecke zuzurechnen sind. Die Beitragsmarge ist eine geeignete Größe, weil alle Kosten eingerechnet werden, die direkt auf die fragliche Strecke entfallen. Strecken mit einer positiven Beitragsmarge decken nicht nur die variablen Kosten einer Strecke, sondern tragen auch zu den Festkosten der Gesellschaft bei.

(250) Es ist im Geschäftsleben üblich, Geschäftsbereiche aufrechtzuerhalten, die variable Kosten kurz- bis mittelfristig decken. Die Festkosten sind im Prinzip von der Anzahl der Operationen unabhängig. Sie müssen auf jeden Fall getragen werden, ob eine Strecke betrieben wird oder nicht. Deshalb ist es für eine Fluggesellschaft günstiger, eine solche Strecke aufrechtzuerhalten, solange sie zumindest einen Teil der Festkosten deckt, als sie aufzugeben. Das hat einer der Beteiligten auch indirekt eingeräumt, der die Bemessung der Rentabilität allein auf der Grundlage der variablen Kosten langfristig gesehen für ungeeignet hielt.

(251) Nach den vorstehenden Erwägungen kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass es sich um geeignete Ausgleichsmaßnahmen handelt, da keine der fraglichen Strecken vor der Umstrukturierung mit Verlust betrieben worden ist.

(252) Hinsichtlich der Behauptung des Beteiligten, LOT habe dank der staatlichen Beihilfe seine Kapazität auf dem polnischen Chartermarkt ausgeweitet, stellt die Kommission erstens fest, dass LOT bisher nur die Rettungsbeihilfe erhalten hat, die ausschließlich dazu verwendet wurde, fällige Forderungen zu befriedigen und ein durch operative Tätigkeiten entstandenes Defizit im Rettungszeitraum auszugleichen. Danach standen LOT keine Restbeträge der staatlichen Beihilfe mehr zur Verfügung, um die angebliche Expansion auf dem Chartermarkt zu betreiben. Auch die künftige Umstrukturierungsbeihilfe soll nicht zu diesem Zweck, sondern ausschließlich zur Finanzierung der Umstrukturierungsmaßnahmen verwendet werden.

([74]) Siehe Beschluss der Kommission SA.30908; siehe Fußnote 72; siehe Erwägungsgründe 130 und 131.

(253) Zweitens hat LOT seine Kapazität auf dem polnischen Chartermarkt nicht erhöht. Vielmehr hat das Unternehmen seine Präsenz auf dem wachsenden polnischen Chartermarkt von [> 3] % 2012 auf [< 1,5] % 2013 reduziert (2010 hatte LOT noch einen sehr viel höheren Marktanteil von [> 15] %). LOT betätigt sich nur vorübergehend und nur mit dem Ziel auf dem Chartermarkt, seine Flotte effizient zu nutzen, wie es im Umstrukturierungsplan vorgesehen ist. Es ist nicht geplant, die Präsenz auf dem Chartermarkt nach dem Umstrukturierungszeitraum beizubehalten.

(254) Drittens ist festzuhalten, dass das Chartergeschäft nur [< 1] % der Aktivitäten von LOT ausmacht. Die Leitlinien verlangen eine Reduzierung der Kapazität auf dem wichtigsten Markt; im Fall von LOT ist das der Linienflugverkehr.

(255) Insgesamt beträgt die Kapazitätsreduzierung durch die von LOT angebotenen Ausgleichsmaßnahmen [13,5-16,5] % und ist damit höher als der Prozentsatz, den die Kommission bei der oben genannten Umstrukturierung von Czech Airlines und Air Malta akzeptiert hat. Außerdem ist festzuhalten, dass die tatsächliche Kapazitätsreduzierung, die LOT für 2013 angibt, um 1,6 Prozentpunkte höher war als ursprünglich vorgesehen.

(256) Wie die Kommission feststellt, hat LOT mehrere von den vollständig koordinierten ([75]) Flughäfen Frankfurt, München, Düsseldorf, Wien, Zürich, Helsinki, Paris, Nizza, Rom, Amsterdam und Stockholm abgehende Strecken gestrichen. In der Folge wurden Slot-Paare auf diesen Flughäfen frei, so dass neue Geschäftschancen für konkurrierende Fluggesellschaften entstanden sind, die diese nutzen können, um Strecken zu und von diesen Flughäfen zu bedienen und ihre Präsenz dort zu erhöhen.

(257) Nach den vorstehenden Ausführungen sind die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen ausreichend, um die nachteiligen Effekte der staatlichen Beihilfe auf die Handelsbedingungen so gering wie möglich zu halten. Somit entsprechen die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen den Bestimmungen unter Randnummern 38 bis 42 der Leitlinien.

7.3.5. **Begrenzung der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß, Eigenleistung**

(258) Nach Randnummern 43 bis 45 der Leitlinien muss die Beihilfe auf das für die Umstrukturierung erforderliche Mindestmaß begrenzt werden. Der Beihilfeempfänger muss einen erheblichen Beitrag zum Umstrukturierungsplan leisten, entweder aus eigenen Mitteln (auch durch den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich sind) oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen. Es muss sich um einen konkreten (d. h. einen tatsächlichen) Beitrag ohne in Zukunft erwartete Gewinne (z. B. Cashflow) handeln. An diesem Beitrag wird sichtbar, dass die Märkte davon überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen lässt. Bei einem großen Unternehmen wie LOT muss die Eigenleistung mindestens 50 % der Umstrukturierungskosten ausmachen.

(259) LOT zufolge beträgt der Eigenbeitrag [1 200-1 600] Mio. PLN und macht [60-67] % der Umstrukturierungskosten aus. Er setzt sich zusammen aus: i) dem Finanzierungsleasing der B787 in Höhe von […] Mio. PLN und ii) dem Verkauf von Sachanlagen, der […] Mio. PLN einbringen soll.

(260) Das Finanzierungsleasing gewährte eine private US-Bank […] zur Finanzierung der Anschaffung von fünf Flugzeugen des Typs B787. Abgesichert wird es u. a. durch die Sicherheit der Ex-Im Bank und ein Pfandrecht auf die Flugzeuge.

(261) In den Leitlinien heißt es, dass der Eigenbeitrag durch „Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen" geleistet werden kann. Das Finanzierungsleasing erfüllt diese Anforderung. Erstens wurde es von einer privaten Bank gewährt. Zweitens entschied LOT sich für das Angebot von […] in einem Auswahlverfahren aus 24 kommerziellen Geboten, die von Marktteilnehmern eingereicht wurden. Drittens ist das Leasing von Flugzeugen eine übliche Form der Finanzierung (einschließlich der Art der Sicherheit) in der Luftverkehrsbranche, die auch die Wettbewerber von LOT anwenden. Nach den von Polen vorgelegten Informationen haben in den letzten drei Jahren mehrere europäische Fluggesellschaften Flugzeuge mit einer ECA-Sicherheit angeschafft, darunter Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian und KLM. 2012 wurden ca. 30 % der Flugzeugfinanzierungen weltweit mit Beteiligung einer ECA geschlossen. Schließlich deckt die Finanzierung nur einen Teil des Anschaffungspreises für ein Flugzeug ([75-90] %); den Rest muss LOT selbst aufbringen.

(262) Andererseits wird den Leitlinien zufolge an diesem Beitrag „sichtbar, dass die Märkte davon überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen lässt". In Anbetracht der hohen Qualität der Sicherheit und des offenbar geringen oder gar nicht vorhandenen Risikos hat die Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss Zweifel geäußert, ob das Leasinggeschäft als Hinweis darauf angesehen werden kann, dass der Markt von der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von LOT überzeugt ist.

([75]) Der „vollständig koordinierte Flughafen" ist definiert in Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1). Nach Artikel 3 Absatz 4 dieser Verordnung kommt es auf diesen Flughäfen zumindest zeitweise zu Kapazitätsproblemen.

(263) Polen hat hierzu weitere Erläuterungen und Belege vorgelegt. Vor Gewährung der Sicherheit hat die Ex-Im Bank eine sorgfältige Prüfung vorgenommen und die finanzielle Lage und die Geschäftstätigkeit von LOT analysiert. Sie kam zu dem Ergebnis, dass LOT ein tragfähiges Geschäftsmodell hat und langfristig in der Lage sein würde, den Leasingbetrag zurückzuzahlen.

(264) Die Tatsache, dass 24 private Unternehmen unterschiedliche Finanzierungsformen für das gleiche Geschäft angeboten haben, weist darauf hin, dass sie trotz der guten Sicherheit davon ausgingen, dass die Finanzierung von LOT mit gewissen Risiken verbunden wäre (sonst hätten alle die gleiche risikofreie Rate angeboten). Ein marktwirtschaftlich handelnder Gläubiger würde das Risiko bewerten und die Rentabilität von LOT berücksichtigen, da sie ein Schlüsselfaktor ist, der die Fähigkeit des Schuldners beeinflusst, die Verbindlichkeiten aus dem Finanzierungsleasing zu tilgen.

(265) Außerdem hat einer der Bieter eine Finanzierung ohne ECA-Garantie angeboten. Das macht deutlich, dass der Markt auch ohne Beteiligung der ECA zu einer Finanzierung bereit war. Auf der Grundlage der von einem externen Berater durchgeführten Analyse entschied sich LOT für das als vorteilhafter beurteilte Angebot von […].

(266) Das Risiko, mit dem LOT behaftet ist, wurde auch vom US-Kapitalmarkt bewertet, wo das Leasinggeschäft 2013 erfolgreich refinanziert wurde von der ursprünglichen Finanzierungsstruktur mit einem Kreditmechanismus zu einer Finanzierungsstruktur mit der Ausgabe von Schuldverschreibungen. Die Schuldverschreibungen wurden von privaten Investoren gekauft, die das damit verbundene Risiko akzeptierten und damit stillschweigend ihr Vertrauen darauf zum Ausdruck brachten, dass die Verbindlichkeiten aus dem Leasinggeschäft getilgt werden.

(267) Es ist marktübliche Praxis bei Leasinggebern, das Risiko zu minimieren, indem sie die Sicherheit mit höchster Qualität und eventuell eine Bürgschaft anstreben. Die Tatsache, dass […] die Finanzierung auf der Grundlage der ECA-Sicherheit gewährt hat, ist somit kein Beleg dafür, dass die Märkte nicht an die Wiederherstellung der Rentabilität von LOT geglaubt haben. Andererseits würde ein Leasinggeber sich auf keine Finanzierung einlassen, nur weil eine gute Sicherheit geboten wird, wenn nach seiner Überzeugung der Leasingnehmer nicht in der Lage wäre, seine Leasingverbindlichkeiten zu tilgen. Der Leasinggeber geht auf jeden Fall ein gewisses Kreditrisiko ein, denn auf ihn kämen Verluste zu, wenn der Leasingnehmer zur Rückzahlung nicht in der Lage wäre (unmittelbarer Verlust durch nicht gezahlte Raten, bis das Flugzeug an einen neuen Kunden vermietet werden kann, sowie die Kosten für die Umgestaltung des Flugzeugs für einen anderen Betreiber und die Kosten für die Abwicklung der Sicherheiten und der Bürgschaft).

(268) Nach den vorstehenden Ausführungen kann das Finanzierungsleasing als ein Zeichen dafür gewertet werden, dass die Märkte von der Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens überzeugt sind. Die Kommission stellt hierzu fest, dass sie schon bei der Umstrukturierung von Czech Airlines und von airBaltic ([76]) ein Finanzierungsleasing als verlässliche Quelle für den Eigenbeitrag akzeptiert hat.

(269) Hinsichtlich der zweiten Quelle des angemeldeten Eigenbeitrags, des Verkaufs von Sachanlagen, hat Polen mitgeteilt, dass bisher ein Erlös in Höhe von […] PLN erzielt worden ist. Außerdem hat Polen Bewertungen von unabhängigen Sachverständigen vorgelegt, die den Marktwert weiterer Immobilien in Höhe von […] PLN bestätigt haben. Bei der Analyse dieser Bewertungen konnte die Kommission keine Fehler feststellen. Die Bewertungen erfolgten nach anerkannten Methoden und basieren auf glaubwürdigen Annahmen. Deshalb geht die Kommission davon aus, dass die Ergebnisse der Bewertungen eine geeignete Annäherung an den Marktpreis der zum Verkauf stehenden Sachanlagen darstellen. Der Wert der übrigen Sachanlagen ([77]), die als Eigenbeitrag vorgesehen sind, ist bisher weder durch eine unabhängige Bewertung noch durch andere zuverlässige Nachweise bestätigt worden, oder es liegen keine aktuellen Bewertungen vor. Deshalb betrachtet die Kommission einen Eigenbeitrag in Höhe von 30 650 928 PLN (d. h. die Summe aus dem bereits erzielten Erlös und den angestrebten und in ihrer Höhe von unabhängigen Sachverständigen bestätigten Erlösen) in Relation zum Verkauf dieser Sachanlagen als angemessen.

(270) Nach diesen Erwägungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der Eigenbeitrag in Höhe von [1 200-1 600] PLN den Kriterien der Leitlinien entspricht. Dieser Betrag macht [60-67] % der gesamten Umstrukturierungskosten aus und liegt über dem Anteil von 50 %, der von großen Unternehmen verlangt wird. Das Finanzierungsleasing macht allein [60-67] % der gesamten Umstrukturierungskosten aus und würde somit schon ausreichen.

(271) Nach den vorstehenden Erwägungen kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die angemeldete Maßnahme die in den Leitlinien gestellten Anforderungen an die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllt.

VIII. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(272) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die angemeldete Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, die nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV in Verbindung mit den Leitlinien mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

([76]) Siehe Beschluss der Kommission SA.30908, Erwägungsgründe 119 und 145; siehe Fußnote 72; Beschluss der Kommission C(2014) 4552 vom 9. Juli 2014 zur staatlichen Beihilfe SA.34191, noch nicht veröffentlicht, Erwägungsgrund 212.

([77]) Dabei handelt es sich um Immobilien in Bledzewo k/Sierpca woj. mazowieckie, um Immobilien in Warschau in der Ulica Płocka 47 und um zwei Garagen am Flughafen Kraków.

(273) Die Kommission kommt ferner zu dem Schluss, dass die in Erwägungsgrund 90 angeführte Stundung von Flughafengebühren und die in den Erwägungsgründen 132 und 133 genannten anderen Transaktionen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union darstellen.

(274) Abschließend stellt die Kommission fest, dass Polen sich damit einverstanden erklärt hat, dass dieser Beschluss in englischer Sprache angenommen und bekannt gegeben wird —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe in Höhe von 804,29 Mio. PLN, die Polen der polnischen Fluggesellschaft Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. gewähren will, ist im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

Die folgenden Maßnahmen sind keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV:

1. die Stundung der von LOT zu entrichtenden Flughafengebühren, die die staatlichen Flughäfen von Mai 2009 bis April 2013 gewährt haben;
2. folgende Immobiliengeschäfte:
   a) der Rückmietverkauf des LOT-Hauptquartiers auf der Grundlage einer am 10. Mai 2011 unterzeichneten Vereinbarung zwischen LOT und PZU/PB1 zum Verkaufspreis von […] PLN (ca. […] EUR);
   b) der Verkauf einer Immobilie in der Ulica 17 Stycznia 39 auf der Grundlage einer am 31. Juli 2012 unterzeichneten Vereinbarung zwischen LOT und dem TF Silesia zum Verkaufspreis von […] PLN (ca. […] EUR);
   c) der Verkauf des Cargo-Terminals auf der Grundlage einer am 25. November 2011 unterzeichneten Vereinbarung zwischen LOT und der LS Airport Services zum Verkaufspreis von […] PLN (ca. […] EUR);
   d) der Verkauf der Catering-Einrichtungen auf der Grundlage einer am 8. Dezember 2011 unterzeichneten Vereinbarung zwischen LOT und LOT Catering zum Verkaufspreis von […] PLN (ca. […] EUR);
3. folgende Darlehensvereinbarungen:
   a) zwei Darlehen, die LOT von Unternehmen der PZU-Gruppe gewährt wurden: eines in Höhe von […] PLN (ca. […] EUR) am 14. Dezember 2009 und ein weiteres in Höhe von […] PLN (ca. […] EUR) am 17. Februar 2010;
   b) ein Darlehen in Höhe von […] PLN (ca. […] EUR), das LOT am 28. Juni 2012 von der PKN Orlen gewährt wurde;
   c) ein Darlehen in Höhe von […] PLN (ca. […] EUR), das LOT am 30. März 2009 vom TF Silesia gewährt wurde;
   d) ein Darlehen in Höhe von […] Mio. PLN (ca. […] Mio. EUR), das LOT am 9. März 2012 von der OLPP gewährt wurde;
4. der Verkauf folgender LOT-Tochterunternehmen:
   a) der Verkauf von 33,3 % der im Eigentum von LOT stehenden Anteile an Casinos Poland an Vicco auf der Grundlage einer Vereinbarung vom 8. April 2013 zum Preis von […] Mio. PLN (ca. […] Mio. EUR);
   b) der Verkauf von 49 % der im Eigentum von LOT stehenden Anteile an Petrolot an die PKN Orlen auf der Grundlage einer am 21. Dezember 2012 geschlossenen Vereinbarung zum Preis von […] PLN (ca. […] EUR);
   c) der Verkauf von 37,90 % der im Eigentum von LOT stehenden Anteile an Eurolot an den TF Silesia auf der Grundlage einer am 27. Februar 2013 geschlossenen Vereinbarung zum Preis von [> 118] Mio. PLN ([> 29] Mio. EUR);
5. die Belieferung von LOT mit Treibstoff durch die PKN Orlen und ihre Tochter Petrolot.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Republik Polen gerichtet.

Brüssel, den 29. Juli 2014

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident