II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2015/119 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Ιουλίου 2014

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N) που προτίθεται να χορηγήσει η Πολωνία υπέρ των πολωνικών αερογραμμών LOT Polish Airlines S.A. και σχετικά με το μέτρο SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP) που έθεσε σε εφαρμογή η Πολωνία υπέρ των πολωνικών αερογραμμών LOT Polish Airlines S.A.

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 5429]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο ([1]),

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Έχοντας υπόψη την απόφαση με την οποία η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την ενίσχυση SA.36874 (2013/C, πρώην 2013/N) ([2]),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις ([3]), και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ SA.36874 — ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

(1) Με επιστολή της 20ής Ιουνίου 2013, η Πολωνία κοινοποίησε στην Επιτροπή τη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης υπέρ των πολωνικών αερογραμμών LOT Polish Airlines SA (εφεξής «LOT», «η εταιρεία»), ύψους 804,29 εκατ. πολωνικών ζλότι (PLN) (περίπου 200 εκατ. ευρώ). Πριν από την κοινοποίηση είχε χορηγηθεί δάνειο διάσωσης ύψους 400 εκατ. πολωνικών ζλότι, στις 20 Δεκεμβρίου 2012, το οποίο η Επιτροπή χαρακτήρισε συμβιβάσιμο στις 15 Μαΐου 2013 ([4]), υπό την επιφύλαξη της δέσμευσης της Πολωνίας να κοινοποιήσει στην Επιτροπή σχέδιο αναδιάρθρωσης της LOT έως την 20ή Ιουνίου 2013.

([1]) Από 1ης Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ μετατράπηκαν, αντιστοίχως, στα άρθρα 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ»). Τα δύο σύνολα διατάξεων είναι ουσιαστικά ταυτόσημα. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, οι παραπομπές στα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ νοούνται αντιστοίχως, κατά περίπτωση, ως παραπομπές στα άρθρα 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ. Η ΣΛΕΕ επέφερε επίσης ορισμένες αλλαγές στην ορολογία, όπως η αντικατάσταση του όρου «Κοινότητα» από τον όρο «Ένωση» και του όρου «κοινή αγορά» από τον όρο «εσωτερική αγορά». Στην παρούσα απόφαση χρησιμοποιείται αποκλειστικά η ορολογία της ΣΛΕΕ.

([2]) Απόφαση C(2013) 7044 final της Επιτροπής, της 6ης Νοεμβρίου 2013, σχετικά με την υπόθεση SA.36874 (ΕΕ C 37 της 7.2.2014, σ. 55).

([3]) Βλέπε υποσημείωση 2.

([4]) Απόφαση C(2013) 2747 final της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2013, σχετικά με την υπόθεση SA.35900 (ΕΕ C 204 της 18.7.2013, σ. 4).

(2) Με επιστολή της 6ης Νοεμβρίου 2013, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Πολωνία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([5]) («ΣΛΕΕ») σχετικά με την ενίσχυση αναδιάρθρωσης («η απόφαση κίνησης της διαδικασίας»). Η Πολωνία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την εν λόγω απόφαση με επιστολές της 10ης Ιανουαρίου και της 12ης Φεβρουαρίου 2014. Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολή της 8ης Μαΐου 2014, στην οποία η Πολωνία απάντησε στις 20 Μαΐου 2014.

(3) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([6]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(4) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από επτά ενδιαφερόμενα μέρη και τις διαβίβασε στην Πολωνία, στην οποία δόθηκε η δυνατότητα να απαντήσει. Η Πολωνία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή στις 28 Μαρτίου 2014.

1.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ SA.36752 — ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΑΠΟ ΤΗ RYANAIR

(5) Στις 23 Μαΐου 2013 η Επιτροπή έλαβε καταγγελία από τη Ryanair, στην οποία υποστηριζόταν ότι χορηγήθηκε στην εταιρεία απεριόριστο πιστωτικό όριο για τα αερολιμενικά τέλη στους κρατικούς αερολιμένες, εις βάρος όλων των άλλων αερογραμμών, και ότι η χορήγηση αυτή συνιστούσε κρατική ενίσχυση. Η Επιτροπή καταχώρισε την καταγγελία με αριθμό υπόθεσης SA.36752.

(6) Στις 19 Ιουνίου 2013, η Επιτροπή διαβίβασε στην Πολωνία την καταγγελία, μαζί με αίτημα παροχής πληροφοριών, στο οποίο η Πολωνία απάντησε τη 13η Αυγούστου 2013.

(7) Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 99 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η καταγγελία υπόκειται σε αξιολόγηση από την Επιτροπή στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας.

1.3 ΠΑΡΑΙΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗΣ

(8) Με επιστολή της 26ης Ιουνίου 2014, η Πολωνία συμφώνησε να παραιτηθεί από το δικαίωμα που της παραχωρείται δυνάμει του άρθρου 342 της ΣΛΕΕ και του άρθρου 3 του κανονισμού αριθ. 1 ([7]) και να αποδεχθεί την έκδοση και την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης στην αγγλική γλώσσα.

II. **ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ**

2.1 Ο ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ

(9) Η LOT είναι ο εθνικός αερομεταφορέας της Πολωνίας, ο οποίος ιδρύθηκε το 1929. Η εταιρεία έχει την έδρα της στην περιοχή Mazowieckie, που είναι επιλέξιμη για χορήγηση περιφερειακής ενίσχυσης δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ. Η εταιρεία ανήκει στην κυριότητα του Δημόσιου Ταμείου (67,97 %), της κρατικής εταιρείας επενδύσεων χαρτοφυλακίου (Towarzystwo Finansowe) «Silesia Sp. z o.o.» («TF Silesia») (25,1 %) και των εργαζομένων της LOT (6,93 %).

(10) Η LOT είναι η μητρική εταιρεία του ομίλου LOT που περιλαμβάνει (σύμφωνα με στοιχεία της 31ης Δεκεμβρίου 2013) τέσσερις θυγατρικές εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στις αγορές του τουριστικού κλάδου (LOT Travel Sp. z o.o.), καθώς και στην παροχή αερολιμενικών και υποστηρικτικών υπηρεσιών (GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.) και υπηρεσιών συντήρησης αεροσκαφών (Central European Engine Services Sp. z o.o.).

(11) Κατά τα τελευταία έτη, η δομή του ομίλου LOT τροποποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό, δεδομένου ότι η LOT προέβη σε πώληση αρκετών θυγατρικών εταιρειών της προκειμένου να επικεντρωθεί στην κύρια δραστηριότητά της και να δημιουργήσει ταμειακά διαθέσιμα. Το 2012 η Επιτροπή διερεύνησε και αποσαφήνισε από πλευράς κρατικής ενίσχυσης τις πωλήσεις κατά την περίοδο 2010-2012 τριών θυγατρικών εταιρειών της LOT, δηλαδή της LOT Services Sp. z o.o. («LOT Services»), της LOT Catering Sp. z o.o. («LOT Catering») και της LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o. («LOT AMS») ([8]). Πιο πρόσφατα, κατά την περίοδο 2012-2013, η LOT προέβη στην πώληση του συνόλου των μετοχών που κατείχε στις εταιρείες Petrolot Sp. z o.o. («Petrolot»), Eurolot Sp. z o.o. («Eurolot») και Casinos Poland Sp. z o.o. («Casinos Poland»).

(12) Σύμφωνα με στοιχεία της 1ης Δεκεμβρίου 2013, η LOT απασχολεί 1 661 εργαζομένους (κατόπιν μείωσης του αριθμού τους από 2 130 εργαζομένους που απασχολούσε την 31η Οκτωβρίου 2012) ([9]). Δεδομένου ότι ο κύκλος εργασιών της εταιρείας για το οικονομικό έτος που έληξε την 31η Δεκεμβρίου 2013 ανήλθε στο ποσό των 3,147 δισεκατ. ζλότι (περίπου 787 εκατ. ευρώ), η εταιρεία κατατάσσεται στις μεγάλες επιχειρήσεις.

([5]) ΕΕ C 115 της 9.5.2008, σ. 92.
([6]) Βλέπε υποσημείωση 2.
([7]) Κανονισμός αριθ. 1 περί καθορισμού του γλωσσικού καθεστώτος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος (ΕΕ 17 της 6.10.1958, σ. 385).
([8]) Απόφαση C(2012) 8212 final της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2012, σχετικά με την υπόθεση SA.33337 (ΕΕ C 81 της 20.3.2013, σ. 4).
([9]) Σε ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης.

(13) Η LOT είναι μέλος της Star Alliance και εκμεταλλεύεται στόλο 47 αεροσκαφών. Πριν από την αναδιάρθρωσή της (κατά την περίοδο μεταξύ του Νοεμβρίου 2011 και του Οκτωβρίου 2012), η εταιρεία εξυπηρετούσε τακτικές αεροπορικές συνδέσεις προς 70 προορισμούς στην Ευρώπη, τη Βόρεια Αμερική, τη Μέση Ανατολή και την Ασία, μεταξύ των οποίων 51 συνδέσεις προς ευρωπαϊκούς προορισμούς, 11 συνδέσεις εκτός Ευρώπης και 8 συνδέσεις εσωτερικού.

(14) Η Πολωνία εκτιμά ότι το 2012 το μερίδιο της LOT στον κλάδο των ευρωπαϊκών επιβατικών αερομεταφορών ήταν μικρότερο του 1 %. Ως εθνικός αερομεταφορέας της Πολωνίας, η LOT κατείχε κατά παράδοση ισχυρή θέση στο εν λόγω κράτος μέλος. Τα τελευταία έτη, ωστόσο, βρέθηκε αντιμέτωπη με τον εντεινόμενο ανταγωνισμό από τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους («ΑΧΚ») και τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες. Πράγματι, το μερίδιό της όσον αφορά τον αναπτυσσόμενο κλάδο των επιβατικών αερομεταφορών στην Πολωνία μειώθηκε, από 55 % το 2000, σε 27 % το 2013. Το 2012 η LOT εξυπηρέτησε περίπου 5 εκατ. επιβάτες, ενώ το 2013, δηλαδή το πρώτο πλήρες έτος της παρούσας αναδιάρθρωσης, η LOT εξυπηρέτησε περίπου 4,7 εκατ. επιβάτες.

(15) Μεταξύ των κυριότερων ανταγωνιστών της LOT συμπεριλαμβάνονται η Ryanair, η Wizzair και η Lufthansa. Ο κεντρικός αερολιμένας και η έδρα της LOT είναι ο αερολιμένας Chopin της Βαρσοβίας. Η εταιρεία εξυπηρετεί επίσης διεθνείς συνδέσεις από πέντε περιφερειακούς αερολιμένες της Πολωνίας.

(16) Οι κυριότεροι τομείς δραστηριότητας της LOT είναι οι εξής:

— εσωτερικές και διεθνείς αεροπορικές μεταφορές επιβατών, αποσκευών, ταχυδρομείου και φορτίου,

— ναύλωση αεροσκαφών,

— παροχή υπηρεσιών που συνδέονται με τις αεροπορικές μεταφορές.

Η κύρια δραστηριότητα της LOT συνίσταται στη πραγματοποίηση τακτικών επιβατικών αερομεταφορών. Η πλειονότητα των επιβατών της μεταφέρονται με πτήσεις μικρών αποστάσεων, οι οποίες αποφέρουν επίσης το μεγαλύτερο ποσοστό των εσόδων της εταιρείας από πωλήσεις.

(17) Τα τελευταία έτη η LOT αντιμετωπίζει σοβαρές οικονομικές δυσχέρειες, κυρίως λόγω της άσκησης μη αποδοτικών δραστηριοτήτων, της υποβάθμισης του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος και της παγκόσμιας οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης. Από το 2008 και μετά η εταιρεία καταγράφει σε κάθε οικονομικό έτος απώλειες από τις κύριες δραστηριότητές της. Παρά τις σταδιακές πωλήσεις θυγατρικών εταιρειών και άλλων στοιχείων ενεργητικού (που έχουν αποφέρει [1,2-1,4] (*) δισεκατ. πολωνικά ζλότι από το 2009 ([10])), η LOT αντιμετωπίζει συνεχιζόμενα προβλήματα ταμειακών ροών, τα οποία κορυφώθηκαν τον Δεκέμβριο του 2012, όταν η εταιρεία βρέθηκε στα πρόθυρα έλλειψης ρευστότητας και αναγκάστηκε να ζητήσει ενίσχυση διάσωσης προκειμένου να αποφύγει την αφερεγγυότητα. Στον πίνακα 1 που ακολουθεί παρουσιάζονται επιλεγμένα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας.

Πίνακας 1

Επιλεγμένα οικονομικά στοιχεία της LOT κατά την περίοδο 2010-2013 (σε εκατ. πολωνικά ζλότι)

	2013	2012	2011	2010
Έσοδα από πωλήσεις	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Ζημία από την κύρια δραστηριότητα	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Καθαρό κέρδος/ζημία	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Αποθεματικό	216,6	198,5	230,8	252,1
Καθαρό ενεργητικό	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Χρέος ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Χρέωση τόκων	123,8	87,4	81,4	60,2
Ταμειακές ροές από συναλλαγές	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Πηγή: Οικονομικές καταστάσεις για τα έτη 2013, 2012, 2011 και 2010.
([1]) Βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο παθητικό.

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.
([10]) Κυριότερες εκποιήσεις της εταιρείας κατά την περίοδο μεταξύ Ιουνίου 2009 και Απριλίου 2013.

(18) Το 2012 η εταιρεία κατέγραψε πρωτοφανή καθαρή ζημία ύψους 400 εκατ. πολωνικών ζλότι, σημαντικές αρνητικές ταμειακές ροές από συναλλαγές, αυξανόμενο χρέος και αρνητική καθαρή θέση.

2.2 ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(19) Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση αναδιάρθρωσης πρόκειται να χορηγηθεί από το Υπουργείο Οικονομικών με τη μορφή επένδυσης μετοχικού κεφαλαίου. Προβλέπεται ότι θα περιλαμβάνει τη μετατροπή του δανείου διάσωσης σε μετοχικό κεφάλαιο ύψους 423 εκατ. πολωνικών ζλότι, συμπεριλαμβανομένων των δεδουλευμένων τόκων έως την 20ή Ιουνίου 2013 (το ποσό του πραγματικού επιτοκίου θα υπολογιστεί εκ νέου από την ημερομηνία μετατροπής) και συμπληρωματική αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 381,29 εκατ. πολωνικά ζλότι. Με επιστολή της 20ής Ιουνίου 2013, η Πολωνία κοινοποίησε στην Επιτροπή την ενίσχυση αναδιάρθρωσης, καθώς και το σχέδιο αναδιάρθρωσης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 1 ανωτέρω). Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπεται περίοδος αναδιάρθρωσης, η οποία ξεκινά από το τελευταίο τρίμηνο του 2012 και λήγει το 2015.

III. **ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

(20) Η LOT προσδιόρισε ως αίτια των δυσχερειών που αντιμετωπίζει τους ακόλουθους μείζονες παράγοντες: καθυστερήσεις στην παράδοση και την έναρξη λειτουργίας των αεροσκαφών B787· την παγκόσμια οικονομική κρίση, που είχε ως συνέπεια τις μειώσεις των εξόδων ταξιδίου από εταιρικούς και θεσμικούς πελάτες· την αυξανόμενη ισχύ των AXK και την ενοποίηση της αγοράς· τη διατάραξη των τιμών στην εσωτερική αγορά, η οποία οφείλεται στη βραχυπρόθεσμη δραστηριότητα του τοπικού ανταγωνιστή χαμηλού κόστους OLT Express· τη μείωση της ζήτησης στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών· την αύξηση της τιμής καυσίμων των αεροσκαφών· τις διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών· την αύξηση της διαπραγματευτικής ισχύος των προμηθευτών· την αυστηρότερη πολιτική διακανονισμού των εταιρειών πιστωτικών καρτών· τους νομοθετικούς φραγμούς που περιορίζουν τις επιλογές ιδιωτικοποίησης· την έλλειψη μακροπρόθεσμης στρατηγικής και σταθερής διαχείρισης· τη μη βελτιστοποίηση του στόλου και τη μη αποδοτική χρήση των πόρων· τις ισχυρές συνδικαλιστικές ενώσεις και τον χαμηλό βαθμό απόδοσης του προσωπικού· την αναποτελεσματική διαχείριση των εσόδων· το μη ανταγωνιστικό προϊόν στα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων και την αδυναμία προσέλκυσης επιβατικής κίνησης σε υψηλές τιμές· το μικρό μερίδιο των συμπληρωματικών εσόδων υψηλού περιθωρίου· τους μη αποδοτικούς διαύλους πωλήσεων· την ανεπαρκή κεφαλαιοποίηση, τις ελλιπείς επενδύσεις και την έλλειψη χρηματοπιστωτικής σταθερότητας· την αναποτελεσματική διαχείριση κινδύνων.

(21) Προκειμένου να αντιμετωπίσει τους ανωτέρω παράγοντες, η LOT ξεκίνησε κατά το τελευταίο τρίμηνο του 2012 την υλοποίηση σχεδίου αναδιάρθρωσης, το οποίο έχει ως στόχο την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας έως το τέλος του 2015.

3.1 ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

(22) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπεται η εφαρμογή διαφόρων μέτρων αναδιάρθρωσης, τα οποία μπορούν να διαχωριστούν στους ακόλουθους βασικούς τομείς: i) δίκτυο πτήσεων και εκσυγχρονισμός του στόλου· ii) διαχείριση των εσόδων· iii) προϊόν, κατανομή και συμπληρωματικά έσοδα· iv) οργανωτική αποδοτικότητα και εσωτερική βελτιστοποίηση· v) βελτιστοποίηση των εξωτερικών εμπορικών σχέσεων· vi) συμπληρωματικές υποστηρικτικές πρωτοβουλίες. Καθένας από τους τομείς αυτούς περιγράφεται αναλυτικά κατωτέρω.

3.1.1 **Δίκτυο πτήσεων και εκσυγχρονισμός του στόλου**

Εκσυγχρονισμός του στόλου

(23) Ο εκσυγχρονισμός του στόλου αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου αναδιάρθρωσης και αναμένεται να αποφέρει σημαντική μείωση των λειτουργικών δαπανών. Εκτιμάται ότι η υφιστάμενη δομή του στόλου της LOT είναι υπερβολικά διαφοροποιημένη, απαρχαιωμένη και δαπανηρή. Η σημαντικότερη αλλαγή συνίσταται στην αντικατάσταση των αεροσκαφών B767, που χρησιμοποιούνται επί του παρόντος, από τα νέα αεροσκάφη B787 στα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Επιπλέον, η LOT σχεδιάζει να προβεί σε αναδιάρθρωση του υπόλοιπου στόλου, με σκοπό τον περιορισμό των τύπων και των υποτύπων των αεροσκαφών, και να διασφαλίσει την αποδοτική χρήση του. Ο εκσυγχρονισμός του στόλου δεν θα αυξήσει τον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων και, επομένως, ούτε τη μεταφορική ικανότητα της εταιρείας. Ο στόλος μειώθηκε από 59 αεροσκάφη τον Δεκέμβριο του 2012 σε 47 αεροσκάφη σήμερα και προβλέπεται να μειωθεί περαιτέρω σε 38 αεροσκάφη στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης.

Boeing 787

(24) Η LOT έχει προβεί σε παραγγελία οκτώ αεροσκαφών B787, έξι εκ των οποίων παραδόθηκαν έως την 30ή Απριλίου 2014. Η παράδοση των δύο τελευταίων αεροσκαφών προγραμματίζεται να πραγματοποιηθεί μετά το πέρας της περιόδου αναδιάρθρωσης. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν τέσσερα αεροσκάφη B787, ενώ τα υπόλοιπα δύο σχεδιάζεται να υπεκμισθωθούν στην τιμή των […].

(25) Η LOT θεωρεί την καθιέρωση των νέων αεροσκαφών B787 βασική κινητήρια δύναμη για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας. Σύμφωνα με τη LOT, τα αεροσκάφη τύπου B787 παρέχουν σημαντικά πλεονεκτήματα από πλευράς κόστους σε σύγκριση με τα αεροσκάφη τύπου B767. Στα πλεονεκτήματα αυτά περιλαμβάνονται τα εξής:

— χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμου ανά ώρα πτήσης και ανά διαθέσιμη θέση ανά χιλιόμετρο («ΔΘΧ») της τάξης περίπου του 8-11 %, η οποία, σε συνδυασμό με τη συντόμευση του χρόνου διαδρομής, συνεπάγεται περίπου 15 % χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμου ανά πτήση,

— μεγαλύτερη ταχύτητα πλεύσης που συνεπάγεται συντομότερο χρόνο ταξιδίου (μείωση κατά μέσο όρο κατά 5 % στο δίκτυο συνδέσεων μεγάλων αποστάσεων της LOT), κάτι που παρέχει με τη σειρά του τη δυνατότητα βελτιστοποίησης του χρόνου εργασίας των πληρωμάτων ([11]),

— χαμηλότερο κόστος τεχνικής συντήρησης κατά περίπου 30 %,

— υψηλότερη απόδοση των εμπορευματικών μεταφορών, η οποία συνεπάγεται πλεονέκτημα στο σκέλος των εσόδων της τάξης περίπου του 15 %,

— τυποποίηση του στόλου, σε αντίθεση με τον διαφοροποιημένο στόλο των αεροσκαφών τύπου B767 που χρησιμοποιούνται σήμερα, τα οποία έχουν διαμορφωθεί και είναι εξοπλισμένα με διαφορετικούς τρόπους.

(26) Εκτιμάται ότι η καθιέρωση των αεροσκαφών τύπου B787 θα βελτιώσει το οικονομικό αποτέλεσμα της LOT κατά περίπου [135-165] εκατ. πολωνικά ζλότι ετησίως (από το 2015 και μετά) σε σύγκριση με το οικονομικό αποτέλεσμα που απέφερε ο στόλος των αεροσκαφών τύπου B767.

Boeing 737-400

(27) Ο αριθμός των αεροσκαφών τύπου B737-400 μειώθηκε από εννέα σε τρία, σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης. Στο σχέδιο προβλεπόταν επίσης ότι, από την περίοδο μεταξύ […] και […], τα υπόλοιπα αεροσκάφη τύπου B737-400 επρόκειτο να αντικατασταθούν από αεροσκάφη στενής ατράκτου νεότερης γενιάς (τύπου B737NG ή A319/A320). Ωστόσο, η εν λόγω αντικατάσταση δεν πραγματοποιήθηκε εντός του προβλεπόμενου χρονοδιαγράμματος, διότι η LOT συμφώνησε ακολούθως να παραταθεί η μίσθωση των υπολοίπων αεροσκαφών τύπου B737-400 για επιπλέον […] έτη, έως το […]. Το επιτόκιο της χρηματοδοτικής μίσθωσης προβλεπόταν να μειωθεί σταδιακά από […] δολάρια ΗΠΑ μηνιαίως ανά αεροσκάφος σε […] δολάρια ΗΠΑ μηνιαίως ανά αεροσκάφος κατά το τελευταίο έτος της συμφωνίας.

Embraer 170

(28) Η εταιρεία σχεδίαζε να αποσύρει και τα δέκα αεροσκάφη τύπου Embraer 170 («E170») από τον στόλο της και να τα αντικαταστήσει με αεροσκάφη τύπου Bombardier Q400 («DH4»). Ειδικότερα, στο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλεπόταν ότι […] αεροσκάφη τύπου E170 επρόκειτο να πωληθούν ή να υπεκμισθωθούν από την […] περίοδο, ενώ τα υπόλοιπα […] θα αποσύρονταν, αρχής γενομένης από την […] περίοδο. Μέχρι στιγμής δεν έχουν πωληθεί/υπεκμισθωθεί τα πρώτα […] αεροσκάφη. Ενώ η εταιρεία εξακολουθεί να αναζητεί ενεργά αγοραστές ή μισθωτές για τα εν λόγω αεροσκάφη, έχει προετοιμάσει εν τω μεταξύ εναλλακτικό σενάριο για τον στόλο της, βάσει του οποίου αναλαμβάνει τη συνέχιση της χρήσης τους, ούτως ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι επιπτώσεις της καθυστερημένης απόσυρσης για την οικονομική βιωσιμότητα. Αυτό το εναλλακτικό σενάριο θα τεθεί σε εφαρμογή εάν η LOT δεν κατορθώσει να πωλήσει ή να υπεκμισθώσει τα αεροσκάφη τύπου Embraer και/ή να διαπραγματευτεί αρκετά χαμηλά επιτόκια μίσθωσης για τα αεροσκάφη τύπου DH4.

Embraer 175

(29) Η LOT σκόπευε να αποσύρει […] από τα δεκατέσσερα αεροσκάφη τύπου Embraer 175 («E175») από τον στόλο της, αρχής γενομένης από τη χειμερινή περίοδο του 2014. Η μείωση του στόλου των αεροσκαφών τύπου E175 βασίστηκε στην παραδοχή ότι η LOT θα μίσθωνε πρόσθετα αεροσκάφη τύπου DH4 προς αντικατάσταση των αεροσκαφών που θα αποσύρονταν. Εντούτοις, δεδομένου ότι τα επιπλέον αεροσκάφη τύπου DH4 μπορεί να μην είναι εντέλει διαθέσιμα προς μίσθωση, η LOT εξετάζει το ενδεχόμενο της χρήσης του πλήρους στόλου των δεκατεσσάρων αεροσκαφών τύπου E175 που διαθέτει έως τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης.

(30) Η LOT έχει θέσει σε εφαρμογή συμπληρωματικά μέτρα αναδιάρθρωσης του στόλου για τον μετριασμό των δυνητικών επιπτώσεων του εναλλακτικού σεναρίου όσον αφορά τον στόλο της για την οικονομική βιωσιμότητα. Πρώτον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 27 ανωτέρω, μείωσε τα επιτόκια λειτουργικής μίσθωσης για τα τρία αεροσκάφη τύπου B737-400, στοιχείο που αναμένεται να αποφέρει εξοικονόμηση ύψους έως και […] εκατ. δολαρίων ΗΠΑ (περίπου […] εκατ. πολωνικά ζλότι) κατά τη διάρκεια της παρατεταμένης περιόδου χρηματοδοτικής μίσθωσης. Δεύτερον, η LOT σχεδιάζει να εξασφαλίσει συμπληρωματικά οφέλη της τάξης των […] εκατ. πολωνικών ζλότι ετησίως από την αύξηση της απόδοσης των εμπορευματικών μεταφορών (μόνο το 2013, οι εμπορευματικές μεταφορές συνέβαλαν στη βελτίωση των κερδών προ φόρων και τόκων κατά […] εκατ. πολωνικά ζλότι σε σύγκριση με τα προβλεπόμενα στο σχέδιο).

Δίκτυο πτήσεων

(31) Η εταιρεία σκοπεύει να καταργήσει πέντε συνδέσεις που δεν πληρούσαν τα κριτήρια αποδοτικότητάς της: […].

([11]) Π.χ., η μείωση του χρόνου ταξιδίου από τη Νέα Υόρκη προς τη Βαρσοβία σε λιγότερο από 8 ώρες θα καταστήσει εφικτή τη μείωση του απαιτούμενου αριθμού κυβερνητών από 3 σε 2, υπό την επιφύλαξη ότι πληρούνται ορισμένες άλλες προϋποθέσεις.

(32) Η LOT εκτιμά ότι η κατάργηση των μη αποδοτικών δρομολογίων θα βελτιώσει το οικονομικό αποτέλεσμα κατά περίπου [2,2-2,6] εκατ. πολωνικά ζλότι ετησίως.

3.1.2 **Διαχείριση των εσόδων**

(33) Τα μέτρα αναδιάρθρωσης στον τομέα διαχείρισης των εσόδων θα επικεντρωθούν σε αλλαγές της τιμολογιακής διάρθρωσης.

(34) Σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, για πτήσεις με συντελεστή πληρότητας άνω του [76-94] %, η LOT σκοπεύει να αυξήσει το μερίδιο των επιβατών ανώτερης θέσης κατά [9-11] % στη θέση της αμέσως ανώτερης βαθμίδας τιμολόγησης από το υφιστάμενο επίπεδο και κατά [4-6] % στη θέση που βρίσκεται κατά δύο τιμολογιακές βαθμίδες υψηλότερα από το υφιστάμενο επίπεδο. Επιπροσθέτως, θα τροποποιηθεί η τιμολογιακή κατάταξη των πελατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους σε δρομολόγια μικρών αποστάσεων ([12]). Τα έσοδα της LOT αναμένεται επίσης να αυξηθούν μέσω της καθιέρωσης επιθετικότερης τιμολόγησης σε επιλεγμένα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Εκτιμάται ότι τα προσδοκώμενα οφέλη από την εφαρμογή του εν λόγω μέτρου θα ανέλθουν το 2015 στο ποσό των […] εκατ. πολωνικών ζλότι.

(35) Η ανάλυση του συντελεστή πληρότητας στη διακεκριμένη θέση κατέδειξε ότι το 2012 παρέμειναν κενές […] θέσεις. Για τον λόγο αυτό, η εταιρεία θα καθιερώσει τη δυνατότητα αναβάθμισης επί πληρωμή σε ανώτερη θέση πριν από την πτήση. Το μέτρο αυτό αναμένεται να επιφέρει πλήρωση της τάξης του 10 % για τις θέσεις που θα παρέμεναν κενές, ενώ θα βελτιώσει επίσης το οικονομικό αποτέλεσμα του 2015 κατά περίπου […] εκατ. πολωνικά ζλότι.

(36) Η τιμολογιακή διάρθρωση στο πλαίσιο του προγράμματος προώθησης με τίτλο «First Minute», το οποίο προσφέρει επί του παρόντος η LOT, θα τροποποιηθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε να εξαλειφθούν οι υπερβολικά χαμηλές τιμές που επιβάλλονταν κατά το παρελθόν χωρίς να δικαιολογούνται από οικονομικούς λόγους. Η τροποποίηση αυτή αναμένεται να συμβάλει σε συμπληρωματική αύξηση των εσόδων.

(37) Η διακεκριμένη θέση θα καταργηθεί στα δρομολόγια εσωτερικού. Το εν λόγω μέτρο αποσκοπεί στη βελτίωση της αποτελεσματικής χρήσης των θέσεων στα αεροσκάφη. Επί του παρόντος, 3 θέσεις στα αεροσκάφη τύπου DH4 προορίζονται για επιβάτες διακεκριμένης θέσης, παρότι δεν τους προσφέρεται καμία πρόσθετη υπηρεσία. Εκτιμάται ότι η αποδέσμευση των θέσεων αυτών θα βελτιώσει το οικονομικό αποτέλεσμα το 2015 κατά περίπου […] εκατ. πολωνικά ζλότι.

(38) Από τον εσωτερικό λογιστικό έλεγχο της LOT προέκυψε ότι, λόγω αδυναμίας του συστήματος εσωτερικού ελέγχου, κατά το παρελθόν προσφέρονταν ευνοϊκές τιμολογήσεις χωρίς αιτιολόγηση. Η πρακτική αυτή θα απαγορευθεί. Τα προσδοκώμενα οφέλη από το μέτρο αυτό εκτιμώνται για το 2015 στο ποσό των […] εκατ. πολωνικών ζλότι.

(39) Συνολικά, χάρη στα μέτρα διαχείρισης των εσόδων, η εταιρεία προβλέπει βελτίωση του οικονομικού της αποτελέσματος από τις πωλήσεις για το 2015 κατά περίπου [62-76] εκατ. πολωνικά ζλότι.

3.1.3 **Προϊόν, κατανομή και συμπληρωματικά έσοδα**

(40) Ο πρωταρχικός σκοπός του συγκεκριμένου τομέα αναδιάρθρωσης συνίσταται στην αύξηση των εσόδων από συμπληρωματικές υπηρεσίες υψηλού περιθωρίου που δεν συνδέονται άμεσα με τις πωλήσεις εισιτηρίων. Το μερίδιο των συμπληρωματικών εσόδων επί των συνολικών εσόδων της LOT είναι μικρότερο από το αντίστοιχο ποσοστό των ανταγωνιστικών εταιρειών και πολύ χαμηλότερο από εκείνο των AXK. Η LOT εντόπισε δυνατότητες ανάπτυξης στον εν λόγω τομέα.

(41) Οι βασικές πρωτοβουλίες που περιλαμβάνονται στην κατηγορία αυτή είναι η καθιέρωση υπηρεσίας «SkyBar» (παροχή εναέριων υπηρεσιών τροφοδοσίας επί πληρωμή) σε δρομολόγια μικρών αποστάσεων, η μείωση των παρεχόμενων υπηρεσιών επί του αεροσκάφους για τους επιβάτες οικονομικής θέσης, καθώς και η καθιέρωση διαφόρων συμπληρωματικών υπηρεσιών επί πληρωμή, π.χ. αφορολόγητα προϊόντα, επιπλέον αποσκευές, αυξημένος χώρος για τα πόδια, επιλογή θέσης, επιβίβαση κατά προτεραιότητα, ασφάλιση, ενοικιάσεις αυτοκινήτων και κρατήσεις ξενοδοχείων.

(42) Ένας άλλος στόχος στο πλαίσιο του συγκεκριμένου τομέα αναδιάρθρωσης συνίσταται στη μείωση του κόστους πώλησης. Το ποσοστό του κόστους πώλησης επί των συνολικών δαπανών της LOT ανέρχεται σε […] % και είναι σημαντικά υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό άλλων παραδοσιακών αεροπορικών εταιρειών στην ανάλυση των οποίων προέβη η εταιρεία.

(43) Επί του παρόντος, μόλις […] % των συνολικών πωλήσεων της LOT προέρχεται από τον δικτυακό τόπο LOT.com. Το ποσοστό αυτό μπορεί να συγκριθεί με μέσο όρο ηλεκτρονικών πωλήσεων της τάξης του 40 % άλλων συμβατικών αερομεταφορέων και της τάξης του 80 % στην περίπτωση των AXK. Διαπιστώθηκε ότι ο δίαυλος των ηλεκτρονικών πωλήσεων παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες μελλοντικής ανάπτυξης λόγω του σχετικά χαμηλού κόστους του και του υψηλού βαθμού ελέγχου επί της διαδικασίας των πωλήσεων. Η εταιρεία πρόκειται να αναπτύξει περαιτέρω τις ηλεκτρονικές της πωλήσεις, με στόχο την επίτευξη εκτιμώμενου ποσοστού ανάπτυξης των ηλεκτρονικών πωλήσεων της τάξης τουλάχιστον του […] % ετησίως σε σύγκριση με τις συνολικές πωλήσεις.

([12]) Μέχρι σήμερα εφαρμοζόταν διαφορετική τιμολόγηση για τους πελάτες εάν η πτήση επιστροφής τους λάμβανε χώρα νωρίτερα από 3 ημέρες μετά την αναχώρησή τους, ενώ με τη νέα τιμολόγηση ένας επιβάτης θεωρείται πελάτης που ταξιδεύει για επαγγελματικούς λόγους εάν η πτήση επιστροφής του λαμβάνει χώρα νωρίτερα από την πρώτη Κυριακή μετά την άφιξή του.

(44) Όσον αφορά το δίκτυο των αντιπροσώπων πωλήσεων της LOT, θα τεθεί σε εφαρμογή νέο πρόγραμμα παροχής κινήτρων με τίτλο […]. Η LOT θα προβεί επίσης σε αναδιοργάνωση των οικείων δικτύων γραφείων πωλήσεων εσωτερικού και εξωτερικού που βρίσκονται σε αερολιμένες και κέντρα πόλεων. Λαμβανομένου υπόψη του υψηλού κόστους των εν λόγω δραστηριοτήτων, η εταιρεία αποφάσισε να περιορίσει τον συγκεκριμένο δίαυλο διανομής στο ελάχιστο απαραίτητο.

(45) Η LOT σκοπεύει να αναπτύξει τις δυνατότητές της για τη δημιουργία εσόδων στον τομέα του μάρκετινγκ μέσω, παραδείγματος χάριν, της εκχώρησης διαφημιστικού χώρου (εντός ή εκτός των αεροσκαφών) για τις διαφημιστικές εκστρατείες τρίτων.

(46) Η εταιρεία σχεδιάζει επίσης να αυξήσει τις πωλήσεις της προς εταιρικούς πελάτες. Προς τον σκοπό αυτό, θα συμμετέχει σε προκηρύξεις διαγωνισμών για την παροχή ταξιδιωτικών υπηρεσιών σε μεγάλους οργανισμούς και επιχειρήσεις μέσω της θυγατρικής της εταιρείας LOT Travel (μέλος της IATA), παρέχοντας όχι μόνο τις δικές της υπηρεσίες, αλλά και τις υπηρεσίες άλλων αερογραμμών, καθώς και την πώληση ηλεκτρονικών ασφαλίσεων, ξενοδοχειακών υπηρεσιών και εισιτηρίων σιδηροδρομικών μεταφορών. Επιπροσθέτως, η εταιρεία ευελπιστεί να προσελκύσει μεγαλύτερη επιβατική κίνηση για επαγγελματικούς σκοπούς χάρη στην προώθηση του προγράμματος «LOT for Business», το οποίο απευθύνεται στον κλάδο των ΜΜΕ.

(47) Συνολικά, τα μέτρα αναδιάρθρωσης που περιγράφονται συνοπτικά στις αιτιολογικές σκέψεις 41 έως 46 αναμένεται να βελτιώσουν το 2015 το οικονομικό αποτέλεσμα της LOT κατά σχεδόν [76-94] εκατ. πολωνικά ζλότι.

3.1.4 **Οργανωτική αποδοτικότητα και εσωτερική βελτιστοποίηση**

(48) Τα σημαντικότερα μέτρα στον συγκεκριμένο τομέα αναδιάρθρωσης περιλαμβάνουν i) τη μείωση του κόστους καυσίμων, ii) τη μείωση του κόστους απασχόλησης και iii) την πώληση πάγιων στοιχείων ενεργητικού.

(49) Το κόστος καυσίμων αντιστοιχεί στο […] % των συνολικών δαπανών της εταιρείας. Η LOT σκοπεύει να καθιερώσει τη χρήση νέου λογισμικού με στόχο τη βελτιστοποίηση των χαρακτηριστικών των πτήσεων. Τα χαρακτηριστικά των πτήσεων θα συνδέονται επίσης με την καθιέρωση ενός δυναμικού δείκτη κόστους, ο οποίος καθιστά δυνατή την επιλογή μεταξύ της ελαχιστοποίησης της κατανάλωσης καυσίμων και της τήρησης του προγραμματισμένου χρόνου των πτήσεων. Εικάζεται ότι ολόκληρο το πρόγραμμα θα συμβάλει στη συμπληρωματική βελτίωση του οικονομικού αποτελέσματος για το 2015 κατά […] εκατ. πολωνικά ζλότι.

(50) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπεται μείωση των θέσεων απασχόλησης κατά 833 ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης («ΙΠΑ»), δηλαδή κατά 39 % σε σύγκριση με το ποσοστό απασχόλησης την 31η Οκτωβρίου 2012. Η εν λόγω μείωση αναμένεται να έχει αντίκτυπο σε όλες τις κατηγορίες εργαζομένων, δηλαδή τόσο στο προσωπικό εδάφους (μείωση κατά […] ΙΠΑ) όσο και στο ιπτάμενο τεχνικό προσωπικό και στο πλήρωμα θαλάμου επιβατών (μείωση κατά […] ΙΠΑ). Σκοπός της εν λόγω μείωσης είναι η προσαρμογή του επιπέδου της απασχόλησης στο μειωμένο δίκτυο πτήσεων και στο μειωμένο μέγεθος του στόλου, καθώς και η αύξηση της αποδοτικότητας της εργασίας. Εκτιμάται ότι ο αντίκτυπος της μείωσης των θέσεων απασχόλησης στο οικονομικό αποτέλεσμα της εταιρείας για το 2015 θα ανέλθει στο ποσό των […] εκατ. πολωνικών ζλότι.

(51) Επιπλέον, η LOT προέβη σε τροποποίηση της πολιτικής της στον τομέα των αποδοχών για το ιπτάμενο τεχνικό προσωπικό και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών (βάσει των νέων κανονισμών, ο μισθός κάθε κυβερνήτη και κάθε μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών θα συνδέεται αυστηρά με τις πραγματικές ώρες πτήσης τους), η οποία αναμένεται να αποφέρει εξοικονομήσεις ύψους έως και […] εκατ. πολωνικών ζλότι ετησίως, ενώ έχει προβλέψει επίσης την απόλυση πρόσθετου αριθμού διοικητικών υπαλλήλων με εκτιμώμενο ετήσιο όφελος της τάξης των […] εκατ. πολωνικών ζλότι. Επιπροσθέτως, η LOT αποφάσισε να οργανώσει συγκεντρωτικά την πολιτική της στον τομέα της ανάθεσης συμβάσεων στο εσωτερικό της εταιρείας, με στόχο την εξοικονόμηση έως και […] εκατ. πολωνικών ζλότι ετησίως.

(52) Η εταιρεία σκοπεύει να προβεί σε πώληση πάγιων στοιχείων του ενεργητικού της (εκτάσεις γης, κτίρια και ακίνητα), η οποία αναμένεται να αποφέρει έκτακτα έσοδα της τάξης των […] εκατ. πολωνικών ζλότι, καθώς και ετήσιες εξοικονομήσεις ύψους […] εκατ. πολωνικών ζλότι.

(53) Άλλα μέτρα που πρόκειται να τεθούν σε εφαρμογή στον συγκεκριμένο τομέα αναδιάρθρωσης (π.χ. μείωση των δαπανών μάρκετινγκ, επαγγελματικών ταξιδίων, αποπάγωσης, κατάρτισης, γραφικής ύλης, καθαρισμού κ.λπ.) παρουσιάζουν μικρότερες οικονομικές δυνατότητες.

(54) Συνολικά, όλα τα μέτρα που προβλέπονται στον συγκεκριμένο τομέα αναδιάρθρωσης εκτιμάται ότι θα βελτιώσουν το οικονομικό αποτέλεσμα της LOT το 2015 κατά περισσότερο από [156-190] εκατ. πολωνικά ζλότι.

3.1.5 **Βελτιστοποίηση των εξωτερικών εμπορικών σχέσεων**

(55) Η εταιρεία σχεδιάζει να προβεί σε επαναδιαπραγμάτευση των εμπορικών συμβάσεων που έχει συνάψει με όλους τους βασικούς προμηθευτές της, με σκοπό τη μείωση των δαπανών και τη βελτιστοποίηση του εύρους των υπηρεσιών που παρέχει.

(56) Πρώτον, η LOT σχεδιάζει να επαναδιαπραγματευτεί τις εμπορικές της σχέσεις με την επιχείρηση «Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze» (Κρατική Επιχείρηση Πολωνικών Αερολιμένων) («PPL»), η οποία διαχειρίζεται τη λειτουργία του αερολιμένα Chopin της Βαρσοβίας. Δεδομένου ότι τα επίσημα τέλη στον αερολιμένα Chopin της Βαρσοβίας θεωρούνται υψηλότερα από τον μέσο όρο ([13]) σε ανάλογους αερολιμένες, η εταιρεία σκοπεύει να επαναδιαπραγματευτεί τα αερολιμενικά τέλη, λαμβανομένου υπόψη του μεγάλου αριθμού πτήσεων που εκτελεί η LOT στον αερολιμένα της έδρας της.

(57) Δεύτερον, η LOT σκοπεύει να επαναδιαπραγματευτεί τις εμπορικές σχέσεις της με την «Polska Agencja Żeglugi Powietrznej» (Πολωνική Υπηρεσία Αεροναυσιπλοΐας) («η υπηρεσία»). […]

(58) Τρίτον, η LOT έχει δηλώσει την πρόθεσή της να επαναδιαπραγματευτεί τις συμβάσεις της με τη LOT AMS, η οποία παρέχει υπηρεσίες επισκευών και τεχνικής συντήρησης. Η επαναδιαπραγμάτευση θα αφορά κατά μείζονα λόγο την καθιέρωση μεθόδων βελτιστοποίησης της διαδικασίας τεχνικής συντήρησης και επισκευών, καθώς και τους διακανονισμούς.

(59) Τέλος, η LOT θα συνεχίσει τις διαπραγματεύσεις με την εταιρεία Eurolot, με σκοπό […].

(60) Χάρη στη βελτιστοποίηση των εξωτερικών εμπορικών της σχέσεων, η εταιρεία προσβλέπει στη βελτίωση του οικονομικού της αποτελέσματος το 2015 κατά περισσότερο από [54-66] εκατ. πολωνικά ζλότι.

3.1.6 **Συμπληρωματικές υποστηρικτικές πρωτοβουλίες**

(61) Οι συμπληρωματικές υποστηρικτικές πρωτοβουλίες που προβλέπονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, i) την αλλαγή της οργανωτικής νοοτροπίας και του συστήματος διαχείρισης· ii) τη βελτίωση της διαχείρισης των ταμειακών ροών· iii) την εφαρμογή νέας πολιτικής διαχείρισης των κινδύνων, η οποία θα προστατεύει την εταιρεία από αιφνίδιες διακυμάνσεις των τιμών των καυσίμων· και iv) τη βελτίωση της διαδικασίας αγορών, συμπεριλαμβανομένης της καθιέρωσης νέων εργαλείων υποστήριξης ΤΠ. Τα αποτελέσματα των εν λόγω μέτρων είναι δύσκολο να προσδιοριστούν ποσοτικά και δεν ελήφθησαν υπόψη στις οικονομικές προβλέψεις.

3.1.7 **Συνοπτική παρουσίαση των μέτρων αναδιάρθρωσης**

(62) Ο προσδοκώμενος οικονομικός αντίκτυπος της εφαρμογής όλων των μέτρων αναδιάρθρωσης που προβλέπονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης για το έτος 2015 (το τελευταίο έτος της περιόδου αναδιάρθρωσης) παρουσιάζεται συνοπτικά στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 2

Ο εκτιμώμενος οικονομικός αντίκτυπος των μέτρων αναδιάρθρωσης το 2015

Τομέας αναδιάρθρωσης	Σε εκατ. πολωνικά ζλότι
Δίκτυο πτήσεων και εκσυγχρονισμός του στόλου	[132,8-167,6] ([1])
Διαχείριση των εσόδων	[62-76]
Προϊόν, κατανομή και συμπληρωματικά έσοδα	[76-94]
Οργανωτική αποδοτικότητα και εσωτερική βελτιστοποίηση	[156-190]
Βελτιστοποίηση των εξωτερικών εμπορικών σχέσεων	[54-66]
Συμπληρωματικές υποστηρικτικές πρωτοβουλίες	—

Πηγή: σχέδιο αναδιάρθρωσης

([1]) Η εφαρμογή των μέτρων για το δίκτυο πτήσεων και τον εκσυγχρονισμό του στόλου επηρεάζει θετικά και τους άλλους τομείς αναδιάρθρωσης και μέρος του συνεπαγόμενου οικονομικού αντίκτυπου περιλαμβάνεται στις οικονομικές δυνατότητες των λόγω τομέων αναδιάρθρωσης. Κατά συνέπεια, ο αντίκτυπος των μέτρων για το δίκτυο πτήσεων και τον εκσυγχρονισμό του στόλου δεν πρέπει να προστίθεται στον αντίκτυπο των υπόλοιπων μέτρων αναδιάρθρωσης.

([13]) Σύμφωνα με την εταιρεία, ο αερολιμένας Chopin της Βαρσοβίας χρεώνει από 2 % έως 47 % υψηλότερα τέλη (συμπεριλαμβανομένων των τελών προσγείωσης και ενδεχομένως απογείωσης, των περιβαλλοντικών τελών, των τελών για τη χρήση των αποβαθρών επιβατών ή των γεφυρών επιβίβασης, των τελών στάθμευσης και άλλων τελών υποδομής που συνδέονται με την άσκηση της αεροπορικής δραστηριότητας) από ό,τι ανάλογοι αερολιμένες της ΕΕ.

3.1.8 **Υλοποίηση της αναδιάρθρωσης μέχρι στιγμής**

(63) Κατά το παρελθόν, η LOT είχε ήδη προβεί σε απόπειρες αναδιάρθρωσης με χρηματοδότηση από ίδιους πόρους (πώληση θυγατρικών εταιρειών, εκτάσεων γης, κτιρίων, ακινήτων και κινητών αξιών). Εντελώς πρόσφατα, κατά την περίοδο 2009-2012, η εταιρεία έθεσε σε εφαρμογή ένα πρόγραμμα αναδιάρθρωσης στο οποίο προβλέπονταν, μεταξύ άλλων, μείωση των θέσεων απασχόλησης και του μεγέθους του στόλου, άλλα μέτρα περικοπής δαπανών, η πώληση μη βασικών στοιχείων του ενεργητικού και η αναδιάρθρωση του χρέους. Παρότι επέφερε ορισμένες βελτιώσεις στο οικονομικό αποτέλεσμα και στα ταμειακά διαθέσιμα της LOT, το πρόγραμμα αυτό αποδείχθηκε ανεπαρκές, ιδίως όσον αφορά την περικοπή των δαπανών, και δεν εξασφάλισε την αποκατάσταση της αποδοτικότητας. Παράλληλα, η πώληση των στοιχείων ενεργητικού που διενεργήθηκε για τη χρηματοδότηση των εν λόγω προσπαθειών αναδιάρθρωσης περιόρισε σημαντικά τις εσωτερικές πηγές χρηματοδότησης της LOT που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση του τρέχοντος σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(64) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, το οποίο κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή στις 20 Ιουνίου 2013, αναγνωρίστηκε ότι οι προηγούμενες απόπειρες αναδιάρθρωσης πραγματοποιήθηκαν υπό ευνοϊκότερες συνθήκες αγοράς. Το 2012, η δεύτερη φάση της χρηματοπιστωτικής κρίσης είχε δυσμενείς επιπτώσεις για τις δραστηριότητες των αεροπορικών εταιρειών. Επιπλέον, διαμορφώθηκαν αρνητικές τάσεις που αφορούσαν τις τιμές των καυσίμων και τις συναλλαγματικές ισοτιμίες. Η ολοένα μεγαλύτερη ενοποίηση της αγοράς και η ενίσχυση της ισχύος των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους και των αερομεταφορέων από τρίτες χώρες δυσχέραναν ακόμη περισσότερο την επιτυχή λειτουργία μιας μικρής παραδοσιακής αεροπορικής εταιρείας, όπως η LOT, σε αυτοτελή βάση.

(65) Το 2013, μετά την ολοκλήρωση του πρώτου έτους υλοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι οικονομικές επιδόσεις της LOT παρουσίασαν βελτίωση. Για την ακρίβεια, η LOT κατέγραψε καθαρά κέρδη για πρώτη φορά μετά το 2007. Ακόμη, τα πραγματικά οικονομικά αποτελέσματα ήταν μακράν καλύτερα από τις προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης (καθαρά κέρδη ύψους 26 εκατ. πολωνικών ζλότι έναντι προβλεπόμενης ζημίας της τάξης των 196 εκατ. πολωνικών ζλότι). Οι ταμειακές ροές από τις συναλλαγές αυξήθηκαν σημαντικά σε σύγκριση με το 2012, κυρίως χάρη στη βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων.

(66) Παρά τη βελτίωση των οικονομικών επιδόσεων, η κατάσταση της LOT παρέμεινε προβληματική. Η καθαρή θέση της εταιρείας εξακολουθούσε να είναι σε μεγάλο βαθμό αρνητική, με ζημίες να καταγράφονται από την κύρια δραστηριότητα (δηλαδή τις αεροπορικές μεταφορές). Το χρέος της εταιρείας αυξήθηκε, κυρίως λόγω των υποχρεώσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης σε συνδυασμό με την απόκτηση νέων αεροσκαφών (η οποία προβλεπόταν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης).

(67) Όσον αφορά τον εκσυγχρονισμό του στόλου, όλα τα αεροσκάφη τύπου B787 παραδόθηκαν με καθυστέρηση. Επιπροσθέτως, τα δύο πρώτα αεροσκάφη παρουσίασαν τεχνικά προβλήματα και παρέμειναν καθηλωμένα στο έδαφος από τον Ιανουάριο έως τον Ιούνιο του 2013. Η LOT υπέστη έκτακτη ζημία, διότι υποχρεώθηκε να χρηματοδοτήσει την αντικατάσταση των αεροσκαφών. Στις […], η LOT υπέγραψε με την εταιρεία Boeing σύμβαση, στην οποία προβλεπόταν […].

(68) Ακόμη, η LOT συνέχισε την εφαρμογή της νέας της στρατηγικής για την προσαρμογή της στην αλλαγή των συνθηκών της αγοράς. Η εταιρεία επιδιώκει την εξασφάλιση χρηματοπιστωτικής σταθερότητας, μέσω της εδραίωσης της αφοσίωσης των πελατών, της μετατροπής της σε έναν από τους οικονομικά αποδοτικότερους αερομεταφορείς με δίκτυο πτήσεων στην Ευρώπη, της επαναφοράς της σε τροχιά ανάπτυξης και, τέλος, μέσω της πώλησης της εταιρείας σε ιδιώτες επενδυτές.

(69) Ειδικότερα, η LOT αναμένεται να εστιάσει την προσοχή της στην εξασφάλιση απευθείας αεροπορικών συνδέσεων από την Πολωνία προς τους κυριότερους εμπορικούς προορισμούς στην Ευρώπη και σε όλη την υφήλιο, καθώς και προς τα σημαντικότερα κέντρα των πολωνικών κοινοτήτων στη Βόρεια Αμερική. Προσβλέπει επίσης στην προσέλκυση πελατών από την Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη, προσφέροντάς τους αεροπορικές συνδέσεις μεγάλων αποστάσεων από τον κεντρικό κόμβο στον αερολιμένα της Βαρσοβίας. Η εταιρεία δεν εκδηλώνει ενδιαφέρον για τα τουριστικά δρομολόγια από σημείο σε σημείο που εξυπηρετούν οι ΑΧΚ. Η LOT εντόπισε δυνατότητες ανάπτυξης στα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων από/προς την Πολωνία και έχει διακηρύξει την πρόθεσή της να επεκταθεί στην εν λόγω αγορά μετά την αναδιάρθρωση, με τη χρήση των νέων αεροσκαφών της τύπου B787, κάτι που θεωρείται βασικός πυλώνας της αναδιάρθρωσης και της νέας στρατηγικής.

(70) Όσον αφορά την προβλεπόμενη πώληση της εταιρείας σε ιδιώτες επενδυτές, η Πολωνία προέβη σε τροποποίηση της εθνικής νομοθεσίας με σκοπό τη διευκόλυνση της ιδιωτικοποίησης της εταιρείας. Σύμφωνα με τις νέες νομοθετικές διατάξεις, σε επενδυτές από την Ένωση θα επιτρέπεται να αποκτήσουν πλειοψηφική συμμετοχή στη LOT.

3.2 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΗΓΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

(71) Οι συνολικές δαπάνες αναδιάρθρωσης της LOT ανέρχονται στο ποσό των [2-2,4] δισεκατ. πολωνικών ζλότι και περιλαμβάνουν: i) την αγορά πέντε αεροσκαφών τύπου B787 — […] εκατ. πολωνικά ζλότι· ii) το κόστος απόσυρσης των αεροσκαφών τύπου B737-400 και Embraer — […] εκατ. πολωνικά ζλότι· iii) τη μερική κάλυψη των λειτουργικών ζημιών και του ελλείμματος χρηματοδότησης — […] εκατ. πολωνικά ζλότι· iv) τις δαπάνες αναδιάρθρωσης των θέσεων απασχόλησης — […] εκατ. πολωνικά ζλότι· και v) την αποπληρωμή του δανείου διάσωσης (συμπεριλαμβανομένων των δεδουλευμένων τόκων) — 423 εκατ. πολωνικά ζλότι.

(72) Οι δαπάνες αναδιάρθρωσης προβλέπεται να καλυφθούν ως εξής: i) από πόρους ίδιας συμμετοχής ύψους [1,2-1,6] δισεκατ. πολωνικών ζλότι, οι οποίοι θα αντληθούν από τη χρηματοδοτική μίσθωση πέντε αεροσκαφών τύπου B787 και από την πώληση πάγιων στοιχείων ενεργητικού· ii) από πόρους κρατικής ενίσχυσης συνολικού ύψους 804 εκατ. πολωνικών ζλότι. Η ίδια συνεισφορά αντιστοιχεί στο [60-67] % των δαπανών αναδιάρθρωσης. Οι δαπάνες αναδιάρθρωσης και οι πηγές χρηματοδότησης παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 3

Δαπάνες αναδιάρθρωσης και πηγές χρηματοδότησης (σε εκατ. πολωνικά ζλότι)

Δαπάνες αναδιάρθρωσης	**[2 000-2 400]**
Αγορά πέντε αεροσκαφών τύπου B787	[…]
Απόσυρση των αεροσκαφών τύπου B737-400 και Embraer	[…]
Μερική κάλυψη των λειτουργικών ζημιών και του ελλείμματος χρηματοδότησης	[…]
Αναδιάρθρωση των θέσεων απασχόλησης	[…]
Αποπληρωμή του δανείου διάσωσης (συμπεριλαμβανομένων των δεδουλευμένων τόκων)	423
Πηγές χρηματοδότησης	**[2 000-2 400]**
Χρηματοδοτική μίσθωση πέντε αεροσκαφών τύπου B787	[…]
Πώληση πάγιων στοιχείων ενεργητικού	[…]
Σύνολο ίδιας συμμετοχής	[1 200-1 600]
Κρατική ενίσχυση	804

Πηγή: Σχέδιο αναδιάρθρωσης

Δαπάνες αναδιάρθρωσης

(73) Η LOT έχει υπογράψει σύμβαση με την εταιρεία Boeing για την αγορά οκτώ συνολικά αεροσκαφών τύπου B787. Βάσει του σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι δαπάνες που επωμίζεται η εταιρεία σε σχέση με την αγορά των πρώτων πέντε αεροσκαφών, ύψους […] εκατ. πολωνικών ζλότι λογίζονται ως δαπάνες αναδιάρθρωσης.

(74) Στο πλαίσιο των μέτρων εκσυγχρονισμού του στόλου της, η εταιρεία σκοπεύει να προβεί στην απόσυρση έξι αεροσκαφών τύπου B737-400, […] αεροσκαφών τύπου E170 και […] αεροσκαφών τύπου E175. Θα αναλάβει δε τις δαπάνες των υποχρεώσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης και συντήρησης κατά τη διάρκεια της περιόδου απόσυρσης πριν από την επιστροφή, πώληση ή υπεκμίσθωση των αεροσκαφών. Εκτιμάται ότι το συνολικό κόστος της απόσυρσης ανέρχεται στο ποσό των […] εκατ. πολωνικών ζλότι.

(75) Κατά την έναρξη της περιόδου αναδιάρθρωσης προβλέπεται ότι η εταιρεία θα παρουσιάσει ζημίες και αρνητικές ταμειακές ροές. Για την κάλυψη των λόγω ζημιών και τη διατήρηση της ρευστότητας, θα απαιτηθεί, σύμφωνα με εκτιμήσεις, ποσό ύψους […] εκατ. πολωνικών ζλότι.

(76) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπεται μείωση των θέσεων απασχόλησης κατά 833 ΙΠΑ. Η LOT εκτιμά ότι το συνολικό κόστος από τη μείωση των θέσεων απασχόλησης θα ανέλθει περίπου σε […] εκατ. πολωνικά ζλότι και θα συναπαρτίζεται από τα ακόλουθα στοιχεία: i) πρόγραμμα εθελούσιας αποχώρησης ([…] εκατ. πολωνικά ζλότι)· ii) τη διαδικασία μαζικών απολύσεων ([…] εκατ. πολωνικά ζλότι)· iii) επιδόματα υπαλλήλων που είναι εγκατεστημένοι στο εξωτερικό και υπόκεινται στις διατάξεις της τοπικής νομοθεσίας ([…] εκατ. πολωνικά ζλότι)· και iv) άλλες αποχωρήσεις, π.χ. πρόωρη συνταξιοδότηση ([…] εκατ. πολωνικά ζλότι).

Πηγές χρηματοδότησης

(77) Το φθινόπωρο του 2012 η εταιρεία έλαβε χρηματοδοτική μίσθωση από την αμερικανική εμπορική τράπεζα […] για την απόκτηση πέντε αεροσκαφών τύπου B787, την οποία κοινοποίησε ως πηγή συμμετοχής από ίδιους πόρους. Η LOT επέλεξε την προσφορά της […] από 24 εμπορικές προσφορές που έλαβε από την αγορά. Η επιλογή της βασίστηκε σε ανάλυση της καθαρής παρούσας αξίας και του σταθμισμένου μέσου επιτοκίου.

(78) Η περίοδος αποπληρωμής της χρηματοδοτικής μίσθωσης ορίστηκε σε 12 έτη από την ημερομηνία παράδοσης των αεροσκαφών. Η εταιρεία υποχρεούται να καταβάλει αρχικό τέλος κατά την ημερομηνία παράδοσης των αεροσκαφών και τριμηνιαία τέλη χρηματοδοτικής μίσθωσης που προκαταβάλλονται με επιτόκιο 3 μηνών LIBOR + […] %, στην περίπτωση του πρώτου αεροσκάφους, και με σταθερά επιτόκια μεταξύ […] % και […] %, στην περίπτωση των τεσσάρων επόμενων αεροσκαφών. Η διάρθρωση της χρηματοδοτικής μίσθωσης βασίζεται σε φορέα ειδικού σκοπού, μια εταιρεία με έδρα στις ΗΠΑ, η οποία επιτελεί καθήκοντα ενδιάμεσου φορέα μεταξύ της […] και της LOT ([14]).

(79) Η χρηματοδοτική μίσθωση διασφαλίζεται με τις ακόλουθες εξασφαλίσεις: i) εγγύηση εξαγωγών από την αμερικανική τράπεζα Export Import Bank of the United States («Ex-Im Bank»), η οποία εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της τομεακής συμφωνίας για τα μεγάλα αεροσκάφη ([15]) («LASU»)· ii) ενεχυρίαση των αεροσκαφών· iii) μεταβίβαση δικαιωμάτων από ασφαλιστήρια συμβόλαια· και iv) ενεχυρίαση των μετοχών του φορέα ειδικού σκοπού.

(80) Η εγγύηση της Ex-Im Bank υπόκειται σε περιορισμούς ως προς τη διάρκεια ισχύος της και το ποσό, δηλαδή αφορά την αγορά πέντε αεροσκαφών τύπου B787 υπό μορφή χρηματοδοτικής μίσθωσης με διάρκεια ισχύος 12 ετών. Η εγγύηση καλύπτει μέρος της τιμής αγοράς ενός αεροσκάφους ([75-90] %). Το υπόλοιπο ποσό πρέπει να καλυφθεί από τη LOT. Η έκδοση της εγγύησης από την Ex-Im Bank βασίστηκε σε έλεγχο δέουσας επιμέλειας όσον αφορά τη LOT, κατόπιν αξιολόγησης της χρηματοπιστωτικής της κατάστασης και της ικανότητας εξυπηρέτησης των υποχρεώσεων που υπέχει στο πλαίσιο της χρηματοδοτικής μίσθωσης.

(81) Εκτός από τη χρηματοδοτική μίσθωση, η άλλη πηγή ίδιας συμμετοχής είναι η πώληση πάγιων στοιχείων ενεργητικού, η οποία αναμένεται να αποφέρει έσοδα ύψους […] εκατ. πολωνικών ζλότι.

(82) Η κρατική ενίσχυση περιλαμβάνει τη μετατροπή του δανείου διάσωσης σε μετοχικό κεφάλαιο ύψους 423 εκατ. πολωνικών ζλότι και συμπληρωματική επένδυση μετοχικού κεφαλαίου ύψους 381,29 εκατ. πολωνικών ζλότι, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 19.

3.3 ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

(83) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπεται η αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας το 2015. Οι οικονομικές προβλέψεις που καλύπτουν την περίοδο 2013-2018 καταρτίστηκαν με βάση το χειρότερο δυνατό σενάριο, το καλύτερο δυνατό σενάριο και το βασικό σενάριο. Σύμφωνα με τις προβλέψεις, η εταιρεία αναμένεται να αρχίσει να καταγράφει κέρδη από την κύρια δραστηριότητά της, καθώς και να δημιουργήσει θετικές ταμειακές ροές από τις συναλλαγές και θετική απόδοση απασχολούμενου κεφαλαίου («ROCE») από το 2014 και μετά. Καθαρά κέρδη αναμένεται να σημειωθούν από το 2015 και μετά. Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται επιλεγμένα προβλεπόμενα οικονομικά στοιχεία στο πλαίσιο του βασικού σεναρίου.

Πίνακας 4

Επιλεγμένα προβλεπόμενα οικονομικά στοιχεία στο πλαίσιο του βασικού σεναρίου (αριθμητικά στοιχεία σε εκατ. πολωνικά ζλότι)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Έσοδα από πωλήσεις	[2 900-3 400]	[2 900-3 400]	[2 650-3 150]	[3 300-3 800]	[4 050-4 550]	[4 300-4 800]
Κέρδος/ζημία από κύρια δραστηριότητα	[– 157 έως – 130]	71,0	[113-137]	[200-240]	[210-250]	[175-215]
Καθαρό κέρδος/ζημία	196,1	[– 20 έως – 16]	[67-80]	[155-190]	[180-220]	[140-170]

([14]) Για κάθε αεροσκάφος συγκροτείται ξεχωριστός φορέας ειδικού σκοπού από τη Wells Fargo Delaware Trust Company, εταιρεία που αναλαμβάνει αποκλειστικά και μόνο συναλλαγές αυτού του είδους και επιλέχθηκε από τη LOT. Ο φορέας ειδικού σκοπού διατηρεί στην κυριότητά του το αεροσκάφος και παρέχει εξειδικευμένες υπηρεσίες για όλα τα μέρη της συναλλαγής.

([15]) Τις κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση αεροσκαφών οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν κατά κανόνα στον τομέα των αερομεταφορών έως το 2007, χρονολογία κατά την οποία αντικαταστάθηκαν από την τομεακή συμφωνία για τα αεροσκάφη, η οποία συνομολογήθηκε υπό την αιγίδα του ΟΟΣΑ. Δεδομένου ότι η LOT κίνησε τη διαδικασία απόκτησης των αεροσκαφών τύπου B787 πριν από το 2007, εξακολουθούσαν να ισχύουν οι διατάξεις της LASU.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ταμειακές ροές από συναλλαγές	[– 175 έως – 145]	[170-206]	[300-360]	[360-440]	[370-450]	[335-415]
Δείκτης ROCE	[– 4,4 έως – 3,6] %	[2,7-3,3] %	[5-6] %	[9-11] %	[10-12] %	[8-10] %

Πηγή: Σχέδιο αναδιάρθρωσης

(84) Οι οικονομικές προβλέψεις βασίζονται σε σειρά παραδοχών που αφορούν τον στόλο, το δίκτυο πτήσεων, την εσωτερική οργάνωση, λειτουργικές και οικονομικές παραμέτρους, μακροοικονομικούς δείκτες, τις τιμές των καυσίμων και τον βαθμό υλοποίησης των μέτρων αναδιάρθρωσης. Οι κυριότερες παραδοχές συνοψίζονται ως εξής:

— υλοποίηση των μέτρων αναδιάρθρωσης (από πλευράς δυνητικού οικονομικού αντίκτυπου): 85 % των δυνατοτήτων,

— τιμή καυσίμων: 1 153 δολάρια ΗΠΑ/τόνο σε ολόκληρο τον χρονικό ορίζοντα των προβλέψεων,

— συναλλαγματική ισοτιμία πολωνικού ζλότι/δολαρίου ΗΠΑ (PLN/USD): 3,22,

— συντελεστής πληρότητας: κάτω του [67-83] % κατά τις χειμερινές περιόδους και περίπου [76-94] % κατά τις θερινές περιόδους,

— αριθμός διακινούμενων επιβατών (σε χιλιάδες): 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],

— αύξηση των μοναδιαίων εσόδων ανά επιβάτη στην κλίμακα ολόκληρου του δικτύου αεροπορικών συνδέσεων της LOT: κατά μέσο όρο 2,5 % ετησίως (λαμβανομένου υπόψη του αντίκτυπου του αυξημένου αριθμού των αεροπορικών δραστηριοτήτων στα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων κατά την περίοδο 2016-2018, καθώς και του αυξανόμενου συντελεστή πληρότητας στη διακεκριμένη και στην προνομιακή οικονομική θέση (premium economy class).

3.4 ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

(85) Ως αντισταθμιστικό μέτρο, η LOT προτείνει την κατάργηση 19 συνδέσεων και τη μείωση της συχνότητας πτήσεων σε 5 συνδέσεις ([16]). Το προτεινόμενο μέτρο ισοδυναμεί με μείωση της μεταφορικής ικανότητας κατά [13,5-16,5] % υπό όρους ΔΘΧ σε σύγκριση με την περίοδο Νοεμβρίου 2011 — Οκτωβρίου 2012 προ αναδιάρθρωσης. Σύμφωνα με τη LOT, καμία από τις προαναφερθείσες αεροπορικές συνδέσεις δεν ήταν ζημιογόνα πριν από την αναδιάρθρωση, όπως απαιτείται στο σημείο 40 των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ([17]) («οι κατευθυντήριες γραμμές»).

(86) Επιπλέον, η LOT σκοπεύει να καταργήσει 5 αεροπορικές συνδέσεις ([18]), οι οποίες ισοδυναμούν με περαιτέρω μείωση της μεταφορικής της ικανότητας κατά [1,4-1,7] %, ωστόσο δεν θεωρεί ότι αυτό συνιστά αντισταθμιστικό μέτρο, διότι είχαν χαρακτηριστεί ζημιογόνες από τη LOT πριν από την αναδιάρθρωση.

(87) Η εταιρεία δεν σκοπεύει να αυξήσει τη μεταφορική της ικανότητα στα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης.

(88) Συνεπεία των αλλαγών που επέφερε η LOT στο δίκτυό της, η εταιρεία θα προβεί επίσης σε απελευθέρωση ορισμένων χρονοθυρίδων.

3.5 Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

(89) Στις 6 Νοεμβρίου 2013 η Επιτροπή κίνησε την επίσημη διαδικασία έρευνας. Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες ως προς την αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης», την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας, τα αντισταθμιστικά μέτρα και την ίδια συμμετοχή της εταιρείας.

([16]) Συνδέσεις που πρόκειται να καταργηθούν: […]· συνδέσεις που υπόκεινται σε μειωμένη συχνότητα πτήσεων: […].
([17]) Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2).
([18]) […].

Η αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης»

(90) Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον η LOT έλαβε τυχόν ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης κατά παράβαση της αρχής της «εφάπαξ ενίσχυσης» λόγω της αναβολής της καταβολής των αερολιμενικών τελών που της παραχωρήθηκε στους κρατικούς αερολιμένες ([19]). Το ζήτημα τέθηκε υπόψη της Επιτροπής σε καταγγελία που υπέβαλε η Ryanair, με τον ισχυρισμό ότι χορηγήθηκε στην εταιρεία απεριόριστο πιστωτικό όριο για τα αερολιμενικά τέλη στους κρατικούς αερολιμένες, εις βάρος όλων των άλλων αερογραμμών (βλέπε σημείο 1.2 ανωτέρω).

(91) Ειδικότερα, η Επιτροπή έθεσε υπό αμφισβήτηση το επιχείρημα που προέβαλε η Πολωνία ότι οι πόροι των κρατικών αερολιμένων δεν συνιστούν κρατικούς πόρους. Πέραν τούτου, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον η αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών που παραχωρήθηκε στη LOT από τους κρατικούς αερολιμένες παραχωρήθηκε πράγματι με όρους της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι προθεσμίες αναβολής των πληρωμών ήταν μεγάλες, οι οικονομικές επιβαρύνσεις ήταν συνήθως μικρές, ενώ οι εξασφαλίσεις ήταν συχνά ανεπαρκείς ([20]). Επιπλέον, συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι δεν εξοφλήθηκαν εντέλει όλες οι αναβληθείσες υποχρεώσεις.

Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας

(92) Η Επιτροπή αντιμετώπισε με δυσπιστία τον ισχυρισμό ότι το τρέχον σχέδιο αναδιάρθρωσης θα αποκαταστήσει τη βιωσιμότητα της LOT και ζήτησε από την Πολωνία να τον αιτιολογήσει καλύτερα. Επεσήμανε ότι η LOT είχε προβεί κατά το παρελθόν σε απόπειρες αναδιάρθρωσης, οι οποίες δεν συνέβαλαν στην αποκατάσταση της αποδοτικότητας, παρά το γεγονός ότι έλαβαν χώρα σε εμφανώς καλύτερο επιχειρηματικό περιβάλλον.

(93) Ανησυχίες προκαλούσε επίσης η κατάσταση ρευστότητας της LOT. Η εταιρεία απώλεσε ρευστότητα τον Δεκέμβριο του 2012 και είχε προβλεφθεί τότε ότι θα παρουσίαζε και πάλι έλλειψη ρευστών διαθεσίμων τον Αύγουστο του 2013 (παρά τη χορήγηση της ενίσχυσης διάσωσης). Μολονότι η πρόβλεψη αυτή διαψεύσθηκε, το περιθώριο ασφαλείας παρέμεινε πενιχρό, δεδομένου ότι η LOT είχε εξαντλήσει τους εσωτερικούς πόρους χρηματοδότησης, μετά την πώληση στοιχείων του ενεργητικού της, και δεν είχε πρόσβαση σε εξωτερική χρηματοδότηση (εκτός από τη χρηματοδοτική μίσθωση) λόγω της δεινής χρηματοπιστωτικής της κατάστασης.

(94) Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν τα μακροχρόνια διαρθρωτικά προβλήματα της LOT θα μπορούσαν να επιλυθούν σε μεγάλο βαθμό με την καθιέρωση των νέων αεροσκαφών τύπου B787. Η LOT σχεδίαζε να επιτύχει ποσοστό περίπου 30 % του συνολικού εκτιμώμενου οικονομικού αντίκτυπου της αναδιάρθρωσης από την επιχειρησιακή λειτουργία των αεροσκαφών τύπου B787. Η Επιτροπή επισήμανε ότι η επιχειρησιακή λειτουργία των εν λόγω αεροσκαφών τύπου B787 θα είχε άμεσο αντίκτυπο μόνο στο τμήμα της αγοράς μεγάλων αποστάσεων (το οποίο αντιπροσώπευε το 2012 ποσοστό μόλις [< 25] % των εσόδων της LOT από τις τακτικές πτήσεις) και ότι ενδέχεται να μην υπάρχει επαρκής ζήτηση για τη διασφάλιση της αποδοτικής χρήσης των νέων αεροσκαφών.

(95) Η παραδοχή ότι ποσοστό άνω του 30 % των οφελών από την αναδιάρθρωση θα επιτευχθεί χάρη στη λήψη μέτρων που συνδέονται με τα έσοδα (π.χ. συμπληρωματικά έσοδα, διαχείριση των εσόδων) θεωρήθηκε υπερβολική, λαμβανομένου υπόψη ότι η επιτυχής εφαρμογή τους εξαρτάται εν μέρει από εξωτερικούς παράγοντες, όπως π.χ. η αλλαγή στη συμπεριφορά των πελατών. Επιπροσθέτως, όπως φαινόταν, ορισμένα από τα προβλεπόμενα μέτρα (π.χ. η καθιέρωση παροχής υπηρεσιών τροφοδοσίας επί πληρωμή), τα οποία σχετίζονται συνήθως με τους ΑΧΚ, είναι πιθανό να αντιβαίνουν στη στρατηγική της LOT για τη διατήρηση της θέσης της ως παραδοσιακού αερομεταφορέα.

(96) Η παραδοχή της LOT, σύμφωνα με την οποία οι επιδόσεις της κύριας δραστηριότητας αναμενόταν να βελτιωθούν από ζημία ύψους [130-157] εκατ. πολωνικών ζλότι που κατέγραψε το 2013 σε κέρδη της τάξης των [64-78] εκατ. πολωνικών ζλότι το 2014, δηλαδή θα παρουσίαζαν βελτίωση κατά [194-235] εκατ. πολωνικά ζλότι εντός 12 μηνών, θεωρήθηκε μη ρεαλιστική, λαμβανομένου υπόψη του προγενέστερου ιστορικού των επιδόσεών της (η εταιρεία δεν είχε παρουσιάσει κέρδη από την κύρια δραστηριότητά της από το 2008) και της σημαντικής αρχικής ζημίας που κατέγραψε κατά το πρώτο τετράμηνο του 2013.

(97) Η Επιτροπή έθεσε επίσης υπό αμφισβήτηση αρκετές παραδοχές στις οποίες βασίστηκαν οι οικονομικές προβλέψεις που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, ιδίως τις εξής:

α) σχετικά μικρές αποκλίσεις των βασικών παραμέτρων (μέσα μοναδιαία έσοδα ανά επιβάτη — κατά 1 %, αριθμός επιβατών — κατά 1 %, συναλλαγματική ισοτιμία πολωνικού ζλότι/δολαρίου ΗΠΑ — κατά 10 %) από την τιμή αναφοράς που ορίζεται στην ανάλυση ευαισθησίας και σταθερή τιμή καυσίμων για εξαετή χρονικό ορίζοντα των προβλέψεων, που θεωρήθηκαν αμφίβολες δεδομένης της ιστορικά υψηλής αστάθειας των τιμών·

([19]) Κατά την περίοδο μεταξύ της 22ας Μαΐου 2009 και της 10ης Απριλίου 2013, η LOT είχε συνάψει με τους κρατικούς αερολιμένες 23 συμφωνίες για την αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών συνολικού ύψους περίπου [285-349] εκατ. πολωνικών ζλότι (περίπου [70-85] εκατ. ευρώ), μεταξύ των οποίων 9 συμφωνίες με τον αερολιμένα της Βαρσοβίας, 3 συμφωνίες με τους αερολιμένες του Γκντανσκ, της Κρακοβίας, του Πόζναν και του Κατοβίτσε, καθώς και 2 συμφωνίες με τον αερολιμένα του Βρότσλαβ.

([20]) Συγκεκριμένα, η διάρκεια των προθεσμιών αναβολής των πληρωμών είχε οριστεί σε 48-396 ημέρες· ο τόκος υπερημερίας ήταν στις περισσότερες περιπτώσεις χαμηλότερος από τον νόμιμο συντελεστή προσαύξησης που προβλεπόταν από την πολωνική νομοθεσία, ενώ στην περίπτωση τριών συμφωνιών δεν επιβλήθηκε καθόλου τόκος· οι εξασφαλίσεις ήταν συχνά ανεπαρκείς, π.χ. λευκές υποσχετικές, ενώ στην περίπτωση έξι συμφωνιών αναβολής πληρωμών δεν υπήρχαν καθόλου εξασφαλίσεις.

β) την ικανότητα της LOT να δημιουργήσει τα προβλεπόμενα έσοδα από την υπεκμίσθωση των αεροσκαφών τύπου B787 και Embraer κατά την περίοδο 2013-2018·

γ) την επίτευξη ποσοστού 85 % των προβλεπόμενων οφελών της αναδιάρθρωσης που εκτιμήθηκαν στο πλαίσιο του βασικού σεναρίου των οικονομικών προβλέψεων.

Αποτροπή αθέμιτων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού (αντισταθμιστικά μέτρα)

(98) Η Επιτροπή εξέφρασε επιφυλάξεις σχετικά με τη μεθοδολογία που εφάρμοσε η LOT για τον υπολογισμό της αποδοτικότητας των δρομολογίων. Σύμφωνα με το σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών, το κλείσιμο ζημιογόνων δραστηριοτήτων δεν μπορεί να θεωρηθεί κατάλληλο αντισταθμιστικό μέτρο. Με δεδομένη την προαναφερθείσα επιφύλαξη, η Επιτροπή δεν έλαβε επαρκείς διαβεβαιώσεις σχετικά με τη συμμόρφωση με την εν λόγω προϋπόθεση.

Ενίσχυση περιοριζόμενη στο ελάχιστο, ίδια συμμετοχή

(99) Η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον η χρηματοδοτική μίσθωση των αεροσκαφών τύπου B787 με την εγγύηση του οργανισμού ασφάλισης εξαγωγικών πιστώσεων («ΟΑΕΠ») Ex-Im Bank μπορούσε να γίνει δεκτή ως βάσιμη πηγή πόρων ίδιας συμμετοχής. Λαμβανομένου υπόψη ότι με τόσο αξιόπιστες εξασφαλίσεις, ο εκμισθωτής θα μπορούσε πιθανότατα να ανακτήσει πλήρως το ποσό του χρέους σε περίπτωση αδυναμίας της LOT να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της, η μίσθωση δεν φαινόταν να αποτελεί ένδειξη ότι οι αγορές πιστεύουν στην επάνοδο της LOT στη βιωσιμότητα, όπως ορίζεται στο σημείο 43 των κατευθυντήριων γραμμών.

IV. **ΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ**

(100) Η Πολωνία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της και διαβίβασε αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με όλα τα ζητήματα που εξετάσθηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το μέτρο που κοινοποιήθηκε πληροί όλους τους όρους των κατευθυντήριων γραμμών. Η Πολωνία υπέβαλε επίσης επικαιροποιημένη έκθεση υλοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης, στην οποία καταδεικνύεται ότι η LOT είχε σημειώσει σημαντική πρόοδο όσον αφορά τη διαδικασία αναδιάρθρωσης και ότι τα πραγματικά οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας το 2013 ήταν μακράν καλύτερα από τα προσδοκώμενα.

Η αρχή της «εφάπαξ» ενίσχυσης

(101) Όσον αφορά τη συμμόρφωση με την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης, η Πολωνία επιβεβαίωσε την αναβολή της εξόφλησης των υποχρεώσεων της LOT αναφορικά με τα αερολιμενικά τέλη από τους κρατικούς αερολιμένες. Παράλληλα, η Πολωνία ενέμεινε στην άποψή της ότι η εν λόγω αναβολή πληρωμών δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

(102) Σύμφωνα με την Πολωνία, οι πόροι των αερολιμένων δεν αποτελούν κρατικούς πόρους και οι αποφάσεις των αερολιμένων δεν πρέπει να καταλογίζονται στο κράτος. Εντούτοις, ακόμη και αν η αναβολή πληρωμών που παραχώρησαν οι αερολιμένες επρόκειτο να χρηματοδοτηθεί από κρατικούς πόρους, η αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών πληροί το κριτήριο του ιδιώτη πιστωτή και, ως εκ τούτου, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

(103) Αναφορικά με τον καταλογισμό στο κράτος, η Πολωνία επιβεβαίωσε ότι όλοι οι αερολιμένες που παραχώρησαν την αναβολή πληρωμών στη LOT υπάγονται άμεσα ή έμμεσα στον έλεγχο του πολωνικού κράτους. Η PPL, η εταιρεία διαχείρισης του αερολιμένα της Βαρσοβίας, ανήκει εξ ολοκλήρου στην κυριότητα του Δημόσιου Ταμείου. Οι περιφερειακοί αερολιμένες στο Γκντανσκ, την Κρακοβία, το Πόζναν, το Κατοβίτσε και το Βρόκλαβ («περιφερειακοί αερολιμένες») ανήκουν στην κυριότητα της PPL, των περιφερειακών αρχών και μιας κρατικής επιχείρησης.

(104) Ωστόσο, η Πολωνία διατρανώνει ότι οι αποφάσεις που λαμβάνουν οι αερολιμένες δεν πρέπει να καταλογίζονται στο κράτος, διότι η ικανότητα του κράτους να ελέγχει τους αερολιμένες δεν δικαιολογεί αυτομάτως την παραδοχή ότι οι ενέργειές τους πρέπει να καταλογίζονται στο κράτος. Σε αυτό το πλαίσιο, η Πολωνία επικαλέστηκε εκ νέου τη δικαστική απόφαση που εκδόθηκε στην υπόθεση *Stardust Marine* ([21]). Η Πολωνία επεσήμανε ότι οι αερολιμένες δεν αποτελούν μέρος των δημόσιων διοικητικών αρχών και ότι διαχειρίζονται τις εμπορικές τους δραστηριότητες ανεξάρτητα από οιαδήποτε κρατική παρέμβαση.

(105) Ειδικότερα, η Πολωνία διευκρίνισε ότι η PPL συνιστά νομικό πρόσωπο και λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου περί των κρατικών αερολιμένων της 23ης Οκτωβρίου 1987 ([22]) («νόμος PPL»). Σύμφωνα με τον νόμο PPL, οι δραστηριότητες της PPL ασκούνται με ανεξάρτητο τρόπο, τηρουμένων των αρχών της ορθολογικής επιχειρηματικής δραστηριότητας, και είναι οικονομικά αυτόνομες. Η PPL δεν υπάγεται στον τομέα των δημόσιων οικονομικών, δεν χρηματοδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό και καλύπτει τις λειτουργικές δαπάνες της από τα έσοδα που προκύπτουν από τις οικονομικές της δραστηριότητες. Οι δραστηριότητες της PPL τελούν υπό τον έλεγχο και την εποπτεία του αρμόδιου υπουργού για θέματα μεταφορών, ο οποίος έχει το δικαίωμα να τροποποιεί ή να ανακαλεί τις αποφάσεις του γενικού διευθυντή της PPL μόνον εάν αντιβαίνουν στη νομοθεσία. Κατά την άποψη της Πολωνίας, ο υπουργός δεν έχει την αρμοδιότητα να παρεμβαίνει στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με τις εμπορικές σχέσεις της PPL.

([21]) Υπόθεση C-482/99, *Γαλλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* (*Stardust Marine*), Συλλογή 2002, σ. I-4397.
([22]) Εφημερίδα της πολωνικής κυβέρνησης του 1987, τεύχος αριθ. 33, σημείο 185, όπως τροποποιήθηκε.

(106) Όσον αφορά τους περιφερειακούς αερολιμένες, η Πολωνία διευκρίνισε ότι αποτελούν όλοι εταιρείες ιδιωτικού δικαίου ([23]) και υπόκεινται στις διατάξεις του κοινού εταιρικού δικαίου, δηλαδή του πολωνικού κώδικα εμπορικών εταιρειών ([24]) («ο κώδικας»). Πρόκειται για κεφαλαιουχικές εταιρείες με διακριτή νομική προσωπικότητα και διακριτά στοιχεία ενεργητικού, οι οποίες δραστηριοποιούνται εκτός των δομών της δημόσιας διοίκησης. Οι εταιρείες που διαχειρίζονται περιφερειακούς αερολιμένες στην Πολωνία υπόκεινται με τη σειρά τους στη διαχείριση της γενικής συνέλευσης των μετόχων, ενός εποπτικού συμβουλίου και του διοικητικού συμβουλίου. Στις γενικές συνελεύσεις των μετόχων συμμετέχουν εκπρόσωποι των δημόσιων αρχών, οι οποίοι είναι επίσης μέλη των εποπτικών συμβουλίων τους. Σύμφωνα με τον κώδικα, το διοικητικό συμβούλιο ασκεί τα καθήκοντα καθημερινής διαχείρισης της εταιρείας και λαμβάνει ανεξάρτητα αποφάσεις σχετικά με θέματα που δεν εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα άλλων οργάνων της εταιρείας. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με την άποψη της Πολωνίας, και λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η σύναψη συμφωνιών αναβολής των πληρωμών από το διοικητικό συμβούλιο δεν προϋποθέτει τη συναίνεση του εποπτικού συμβουλίου ή της γενικής συνέλευσης των μετόχων, οι αποφάσεις σχετικά με την αναβολή των πληρωμών αποτελούσαν ανεξάρτητες αποφάσεις τις οποίες έλαβαν οι αερολιμένες χωρίς καμία κρατική παρέμβαση.

(107) Αναφορικά με το κριτήριο του ιδιώτη πιστωτή, η Πολωνία προέβαλε διάφορα επιχειρήματα προκειμένου να αποδείξει ότι η αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών παραχωρήθηκε με τους όρους της αγοράς.

(108) Πρώτον, η Πολωνία επεσήμανε το οικονομικό πλαίσιο εντός του οποίου οι αερολιμένες έλαβαν την απόφαση να αναβάλουν την καταβολή των αερολιμενικών τελών από τη LOT, δηλαδή τη σοβαρή οικονομική ύφεση του 2009 ([25]), καθώς και άλλα έκτακτα γεγονότα (την έκρηξη του ηφαιστείου Eyjafjallajökull τον Απρίλιο του 2010). Σύμφωνα με την άποψη, συνεπώς, της Πολωνίας, κατά τη χρονική στιγμή που οι αερολιμένες παραχώρησαν την αναβολή των πληρωμών ενδέχεται να υπέθεταν ότι τα προβλήματα της LOT ήταν προσωρινού χαρακτήρα.

(109) Δεύτερον, η Πολωνία υπογράμμισε ότι, ως βασικός πελάτης των αερολιμένων, η LOT απέφερε σημαντικό ποσοστό των εσόδων τους, ενώ η αναβολή των πληρωμών αποτελούσε μόνο ελάχιστο μέρος του κύκλου εργασιών μεταξύ των αερολιμένων και της LOT ([26]). Ως εκ τούτου, τα μέρη είχαν συμφέρον να συνεχίσουν τη συνεργασία τους. Βάσει του αντίστροφου σεναρίου, η αφερεγγυότητα της LOT θα είχε αρνητικές επιπτώσεις για τις δραστηριότητες των αερολιμένων ([27]).

(110) Τρίτον, η Πολωνία διευκρίνισε ότι, από τη σκοπιά των αερολιμένων, η αναβολή καταβολής μέρους των πληρωμών τελών της LOT ήταν προτιμότερη από την κήρυξη της αφερεγγυότητας του συγκεκριμένου αερομεταφορέα. Πρωτίστως, διότι κατά τη χρονική στιγμή που ελήφθησαν οι αποφάσεις αναβολής των πληρωμών, η LOT εξακολουθούσε να έχει στην κυριότητά της στοιχεία ενεργητικού που θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως εξασφαλίσεις. Αντίθετα, στην περίπτωση της κήρυξης της αφερεγγυότητας, οι εισπρακτέες οφειλές προς τους αερολιμένες θα έπρεπε να καταβληθούν στην τελευταία κατηγορία των πιστωτών, με πολύ χαμηλότερο συντελεστή σε σύγκριση με την αναβολή των πληρωμών ([28]). Επιπλέον, οι διαδικασίες αφερεγγυότητας στην Πολωνία διαρκούν κατά μέσο όρο 3-3,5 έτη, χρονικό διάστημα που υπερβαίνει κατά πολύ τη μέση προθεσμία αναβολής των πληρωμών διάρκειας περίπου 6,5 μηνών που παραχώρησαν οι αερολιμένες στη LOT (βλέπε αιτιολογική σκέψη 114 κατωτέρω).

(111) Τέταρτον, σύμφωνα με την Πολωνία, οι όροι και οι προϋποθέσεις της αναβολής των πληρωμών αντικατόπτριζαν πλήρως τους όρους της αγοράς, όσον αφορά i) το επιτόκιο, ii) τις εξασφαλίσεις και iii) τις προθεσμίες αναβολής.

(112) Ειδικότερα, όσον αφορά το επιτόκιο ([29]), η Πολωνία επισημαίνει ότι το επιτόκιο που εφαρμόζεται στην περίπτωση των συμφωνιών αναβολής πληρωμών πρέπει να διαχωρίζεται από τον νόμιμο τόκο ([30]), ο οποίος αποτελεί μορφή προστίμου για την περίπτωση καθυστέρησης των πληρωμών, ενώ σκοπός των συμφωνιών αναβολής πληρωμών είναι να παρασχεθεί στον οφειλέτη η δυνατότητα να εξοφλήσει τις υποχρεώσεις του εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.

(113) Όσον αφορά τις εξασφαλίσεις, η Πολωνία επισημαίνει ότι το ποσό των αναβληθεισών πληρωμών διασφαλίστηκε για τα δύο τρίτα των συμφωνιών αναβολής πληρωμών μέσω υποθηκών και σύστασης ενεχύρων επί των στοιχείων ενεργητικού της LOT. Για την πλειονότητα των υπόλοιπων συμφωνιών αναβολής των πληρωμών, το ποσό των αναβληθεισών

([23]) Πρόκειται για εταιρείες περιορισμένης ευθύνης στην περίπτωση των περιφερειακών αερολιμένων του Γκντανσκ, της Κρακοβίας και του Πόζναν και για ανώνυμες εταιρείες μετοχικού κεφαλαίου στην περίπτωση των περιφερειακών αερολιμένων του Κατοβίτσε και του Βρότσλαβ.

([24]) Κώδικας εμπορικών εταιρειών της 15ης Σεπτεμβρίου 2000· ενοποιημένο κείμενο: Εφημερίδα της πολωνικής κυβέρνησης του 2013, σημείο 1030.

([25]) Η κρίση είχε ως συνέπεια τη δραματική πτώση της ζήτησης στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, σε συνδυασμό με τις αυξανόμενες δαπάνες των αερογραμμών (βλέπε Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, «Ανάλυση της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών στην Πολωνία το 2009», 2010, και Eurocontrol, «Performance Review Report — Assessment of Air Traffic Management in Europe during the Calendar Year 2010» (Έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων — Αξιολόγηση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη κατά το ημερολογιακό έτος 2010), 2011).

([26]) Στην περίπτωση του αερολιμένα της Βαρσοβίας, η LOT απέφερε κατά τα έτη 2009-2013 περίπου το 40 % των εσόδων του. Το συνολικό ποσό των αναβληθεισών πληρωμών στους περιφερειακούς αερολιμένες ισοδυναμούσε κατά μέσο όρο με 17,7 % του κύκλου εργασιών μεταξύ της εταιρείας και των εν λόγω αερολιμένων.

([27]) Το στοιχείο αυτό θα είχε ιδιαίτερη σημασία στην περίπτωση του αερολιμένα της Βαρσοβίας. Δεδομένου ότι η LOT αποτελεί τον μοναδικό αερομεταφορέα που έχει την έδρα του στον αερολιμένα της Βαρσοβίας, η παύση των δραστηριοτήτων της στον συγκεκριμένο αερολιμένα θα συνεπαγόταν σημαντική μείωση του κύκλου εργασιών του αερολιμένα. Η Πολωνία τεκμηριώνει το επιχείρημα αυτό με σχετικά στοιχεία που αφορούν παρόμοια σενάρια, τα οποία διαμορφώθηκαν σε σχέση με τον αερολιμένα της Ζυρίχης, τον αερολιμένα Zaventem στις Βρυξέλλες και τον αερολιμένα της Βουδαπέστης.

([28]) Το μέσο ποσοστό αποπληρωμής των εισπρακτέων οφειλών που καταβλήθηκε στο πλαίσιο διαδικασιών αφερεγγυότητας κατά τη χρονική περίοδο που παραχωρήθηκε η αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών αντιστοιχούσε περίπου στο 15 %-17,75 %, σύμφωνα με έρευνα που διεξήγαγε η Πολωνία, ή περίπου στο 34 %, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας.

([29]) Π.χ. το επιτόκιο που επιβλήθηκε στις συμφωνίες αναβολής πληρωμών με τον αερολιμένα της Βαρσοβίας ισοδυναμούσε με […] % ετησίως.

([30]) Επί του παρόντος, ο νόμιμος τόκος ορίζεται στην Πολωνία σε επίπεδο 13 %.

πληρωμών ([31]) διασφαλίστηκε μέσω λευκών υποσχετικών, οι οποίες επισπεύδουν την είσπραξη της οφειλής. Εξασφαλίσεις δεν υπήρξαν μόνο για έξι συμφωνίες. Σε κάθε περίπτωση, ωστόσο, η LOT αναγνώρισε το χρέος της έναντι του εκάστοτε αερολιμένα, παρέχοντάς του με τον τρόπο αυτό τη δυνατότητα να προσφύγει ευκολότερα ενώπιον της δικαιοσύνης για τη διεκδίκηση της απαίτησής του, εφόσον αυτό κρινόταν αναγκαίο.

(114) Όσον αφορά τις προθεσμίες αναβολής των πληρωμών, η Πολωνία επισημαίνει ότι η μέση προθεσμία αναβολής ήταν περίπου 6,5 μήνες, η οποία είναι προτιμότερη σε σύγκριση με τη χρονική διάρκεια της άσκησης δικαστικής προσφυγής στην Πολωνία (άνω των δύο ετών) ([32]) ή με τη χρονική διάρκεια των διαδικασιών αφερεγγυότητας (κατά μέσο όρο 3-3,5 έτη) ([33]).

(115) Η Πολωνία ισχυρίστηκε επίσης ότι άλλοι ιδιώτες πιστωτές της LOT τής παραχώρησαν αναβολή της εξόφλησης χρεών ύψους εκατοντάδων εκατ. πολωνικών ζλότι με παρεμφερείς προθεσμίες αναβολής πληρωμών και με παρόμοιους όρους, μεταξύ άλλων με χαμηλότερο επιτόκιο από τον νόμιμο τόκο ή χωρίς οικονομικές επιβαρύνσεις, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις δεν απαιτήθηκαν ούτε εξασφαλίσεις ([34]).

(116) Τέλος, η Πολωνία επιβεβαίωσε ότι εξοφλήθηκαν πλήρως όλες οι αναβληθείσες πληρωμές.

(117) Επιπλέον, προκειμένου να τεκμηριώσει τη θέση της, όπως περιγράφεται συνοπτικά στις αιτιολογικές σκέψεις 101-116 ανωτέρω, η Πολωνία υπέβαλε έκθεση, την οποία εκπόνησε η εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. («KPMG»/«έκθεση KPMG»). Στην έκθεση KPMG περιγράφεται η διαδικασία λήψης αποφάσεων των αερολιμένων που οδήγησε στη σύναψη καθεμίας από τις συμφωνίες αναβολής πληρωμών. Στην έκθεση KPMG προβλέπεται επίσης η εκπόνηση ανάλυσης της αγοράς για καθεμία από τις συμφωνίες αναβολής πληρωμών. Η μεθοδολογία που χρησιμοποίησε η KPMG για τους σκοπούς της ανάλυσης της αγοράς βασίζεται στη σύγκριση μεταξύ ενός βασικού σεναρίου ([35]) (δηλαδή της αναβολής καταβολής των αερολιμενικών τελών) και ενός εναλλακτικού σεναρίου ([36]) (δηλαδή της μη παραχώρησης αναβολής πληρωμών στη LOT). Προκειμένου να εξακριβωθεί το οικονομικό έρεισμα των συμφωνιών αναβολής πληρωμών, η σύγκριση μεταξύ του βασικού και του εναλλακτικού σεναρίου πραγματοποιήθηκε με βάση την τρέχουσα και την καθαρή παρούσα αξία. Από τη σύγκριση αυτών των δύο σεναρίων προέκυψε ότι η αναβολή καταβολής των αερολιμενικών τελών ήταν, σε κάθε περίπτωση, οικονομικά ορθολογική και πιο συμφέρουσα για τους αερολιμένες από ό,τι το εναλλακτικό σενάριο της κίνησης της διαδικασίας αφερεγγυότητας.

Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας

(118) Η Πολωνία προέβαλε το επιχείρημα ότι η LOT βρίσκεται πλέον σε καλύτερη θέση για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας από ό,τι κατά τον χρόνο των προηγούμενων ανεπιτυχών αποπειρών αναδιάρθρωσης που επιχείρησε. Πρώτον, παρέλαβε τα από καιρό αναμενόμενα αεροσκάφη τύπου B787, τα οποία αποτελούν βασικό πυλώνα του σχεδίου αναδιάρθρωσης της εταιρείας. Δεύτερον, η LOT κάλυψε τις αδυναμίες που παρουσίαζαν προγενέστερες απόπειρες, εστιάζοντας σε προβλήματα που δεν είχαν επιλυθεί κατά το παρελθόν (π.χ. συνεπέστερη μείωση των θέσεων απασχόλησης). Τρίτον, βελτιώθηκε το μακροοικονομικό περιβάλλον. Τέλος, τα πραγματικά οικονομικά αποτελέσματα της LOT μετά την παρέλευση πέντε τριμήνων από την έναρξη υλοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι μακράν καλύτερα από ό,τι αναμενόταν.

([31]) Αντιστοιχεί στο 26,4 % του ποσού των αναβληθεισών πληρωμών.

([32]) Σύμφωνα με στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας (http://www.doingbusiness.org), το μέσο χρονικό διάστημα για την αξίωση καταβολής εισπρακτέων οφειλών στην Πολωνία κατά την περίοδο 2009-2012 ανερχόταν σε 830 ημέρες (άνω των 2 ετών και 3 μηνών), ενώ το 2013 μειώθηκε στις 685 ημέρες.

([33]) Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, η διαδικασία αφερεγγυότητας στην Πολωνία διαρκεί κατά μέσο όρο 3 έτη (http://www.doingbusiness.org). Τα συμπεράσματα αυτά τεκμηριώνονται από έρευνα που διεξήχθη σε δείγμα 94 υποθέσεων αφερεγγυότητας και δημοσιεύθηκε το 2009, και στην οποία καταδεικνύεται ότι η διαδικασία αφερεγγυότητας διαρκεί κατά μέσο όρο 3,5 έτη (στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο της ακόλουθης δημοσίευσης: D. Baran, «Efektywność postępowań upadłościowych» [Αποτελεσματικότητα της διαδικασίας αφερεγγυότητας] [στο] E. Mączyńska (επιμ.), *Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa* [Η δαιδαλώδης διαδικασία αφερεγγυότητας των εταιρειών. Κατάρα ή δεύτερη ευκαιρία;], Βαρσοβία, 2009, σ. 145).

([34]) Αυτό αφορούσε ιδίως τις τράπεζες παροχής υπηρεσιών αντιστάθμισης κινδύνου ([…]) και τους εκμισθωτές ([…]). Ορισμένοι από τους ιδιώτες πιστωτές δεν επέβαλαν οικονομικές επιβαρύνσεις στη LOT (η πλειονότητα των εκμισθωτών, […]). Επιπλέον, ορισμένοι από τους ιδιώτες πιστωτές της LOT (π.χ. […]) συναίνεσαν επίσης για την αναβολή πληρωμής των εισπρακτέων οφειλών τους χωρίς καμία εξασφάλιση πέραν την αναγνώρισης της οφειλής εκ μέρους της LOT.

([35]) Στην περίπτωση του βασικού σεναρίου τεκμαίρεται ότι παραχωρείται η αναβολή πληρωμών, ότι τα μέρη συνεχίζουν τη συνεργασία τους και ότι το χρέος αποπληρώνεται σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στη συμφωνία αναβολής των πληρωμών. Λαμβάνονται επίσης υπόψη οι προοπτικές μακροπρόθεσμης συνεργασίας, η διατήρηση της εισοδηματικής βάσης, ο προσωρινός χαρακτήρας των δυσχερειών της LOT, καθώς και οι προοπτικές της εταιρείας για το μέλλον, τα είδη των εξασφαλίσεων που παρέσχε η LOT, αλλά και άλλοι όροι της συμφωνίας αναβολής των πληρωμών (τόκοι κ.λπ.).

([36]) Στην περίπτωση του εναλλακτικού σεναρίου τεκμαίρεται ότι δεν παραχωρείται η αναβολή πληρωμών, ότι ο αερολιμένας κινεί τη διαδικασία αφερεγγυότητας, ότι η LOT προβαίνει σε παύση των δραστηριοτήτων της στον αερολιμένα και ότι ο αερολιμένας αναγκάζεται να αναζητήσει άλλους αερομεταφορείς προς αντικατάσταση της εταιρείας. Λαμβάνεται επίσης υπόψη ότι το χρέος προς τους αερολιμένες (στο πλαίσιο των εμπορικών υποχρεώσεων) κατατάσσεται στην τελευταία κατηγορία των οφειλών που πρέπει να εξοφληθούν μετά την αποπληρωμή προνομιούχων απαιτήσεων, όπως τα έξοδα της διαδικασίας αφερεγγυότητας, οι υποχρεώσεις έναντι υπαλλήλων, συμπεριλαμβανομένων των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης, και, τέλος, οι φορολογικές υποχρεώσεις (όπως ορίζεται στο πολωνικό δίκαιο αφερεγγυότητας). Συνεκτιμάται ακόμη η μέση διάρκεια της διαδικασίας αφερεγγυότητας (περίπου 3,5 έτη — η KPMG έλαβε υπόψη τη διάρκεια της διαδικασίας αφερεγγυότητας της LLC Nowy Przewoznik Sp. z o.o., που ασκούσε τη δραστηριότητά της υπό την εμπορική επωνυμία Centralwings, η οποία διήρκεσε περισσότερο από 3,5 έτη, δεδομένου ότι ξεκίνησε τον Μάιο του 2009 και ολοκληρώθηκε τον Φεβρουάριο του 2013), το μέσο ποσό που ανακτήθηκε, τα διαφυγόντα κέρδη και η προοπτική αντικατάστασης της LOT από άλλους αερομεταφορείς (λαμβανομένων υπόψη τριών πιθανών υποσεναρίων 3, 4 και 5 ετών).

(119) Η κατάσταση ρευστότητας της LOT βελτιώθηκε, δεδομένου ότι η εταιρεία όχι μόνο δεν κατέγραψε απώλεια ρευστότητας τον Αύγουστο του 2013, όπως προβλεπόταν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, αλλά εξασφάλισε και συμπληρωματικούς πόρους χρηματοδότησης, π.χ. […] από την εταιρεία Boeing […]. Όντως, οι πραγματικές ταμειακές ροές από τις πράξεις που πραγματοποιήθηκαν το 2013 παρουσίασαν μεγαλύτερη βελτίωση από την προσδοκώμενη.

(120) Ομοίως, οι πραγματικός οικονομικός αντίκτυπος της καθιέρωσης των αεροσκαφών τύπου B787 αποδείχθηκε ευνοϊκότερος από τον προβλεπόμενο, διότι δεν είχε θετικές συνέπειες μόνο στο τμήμα της αγοράς των μεγάλων αποστάσεων, αλλά και σε ολόκληρο το δίκτυο πτήσεων. Τα μακροχρόνια διαρθρωτικά προβλήματα της LOT δεν αναμένεται να επιλυθούν μόνο με τη χρήση των εν λόγω αεροσκαφών, αλλά σε συνδυασμό και με άλλα μέτρα αναδιάρθρωσης. Προβλέπεται ότι η εναέρια κυκλοφορία στα δρομολόγια που θα εξυπηρετούνται από τα αεροσκάφη τύπου B787 (Βόρεια Αμερική, Βόρεια και Νοτιοανατολική Ασία) θα αυξηθεί κατά 6,5 % με 10,6 % ετησίως και, επομένως, τα αεροσκάφη δεν θα αποτελούν αντικείμενο υποεκμετάλλευσης.

(121) Το 2013, τα μέτρα με γνώμονα την παραγωγή εσόδων απέφεραν ποσοστό [> 100] % των προβλεπόμενων οικονομικών δυνατοτήτων στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Τον Αύγουστο του 2013, η LOT εισήγαγε επιτυχώς την παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας επί πληρωμή και δεν αντιμετώπισε αρνητικές αντιδράσεις εκ μέρους των πελατών. Σύμφωνα με έρευνα της αγοράς, οι επιβάτες δεν εξέφρασαν αντιρρήσεις για την παροχή υπηρεσιών επί πληρωμή. Η αύξηση των συμπληρωματικών εσόδων συνάδει με την υφιστάμενη τάση της αγοράς, στο πλαίσιο της οποίας οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες στρέφονται προς την υιοθέτηση ενός υβριδικού επιχειρηματικού μοντέλου που περιλαμβάνει ορισμένα χαρακτηριστικά των AXK και, ως εκ τούτου, δεν αναμένεται να υποβαθμιστεί το εμπορικό σήμα της LOT ή να αποθαρρυνθούν οι πελάτες.

(122) Η πραγματική κατάσταση του οικονομικού αποτελέσματος για το 2013 ήταν μακράν καλύτερη από ό,τι προβλεπόταν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Η LOT εντόπισε δυνητικές πηγές περαιτέρω βελτιώσεων. Αυτό υποδηλώνει ότι μπορούν να επιτευχθούν τα προβλεπόμενα κέρδη από την κύρια δραστηριότητα για το 2014.

(123) Η Πολωνία υπέβαλε ανάλυση ευαισθησίας, στην οποία καταδεικνύεται ότι, ακόμη και αν διαπιστωθούν μεγαλύτερες αποκλίσεις των βασικών παραμέτρων από τις τιμές αναφοράς που χρησιμοποιήθηκαν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, η LOT θα διατηρήσει τη ρευστότητά της για ολόκληρο τον χρονικό ορίζοντα των οικονομικών προβλέψεων κατά την περίοδο 2014-2018. Η τιμή των καυσίμων, η οποία είχε ήδη εκτιμηθεί σε εξαιρετικά συντηρητικό επίπεδο (άνω της δεκαετούς ιστορικά μέγιστης τιμής της LOT και κατά 12,1 % υψηλότερη από την τιμή αγοράς κατά τη χρονική στιγμή της κοινοποίησης) δεν αναμένεται να παρουσιάσει απότομη αύξηση. Αναφορικά με τα προβλεπόμενα έσοδα από την υπεκμίσθωση των αεροσκαφών, η LOT κατάρτισε για τον στόλο της ένα εναλλακτικό σενάριο, στο οποίο προβλέπεται περισσότερο μακροχρόνια χρήση ορισμένων αεροσκαφών. Η Πολωνία διαβίβασε οικονομικές προβλέψεις από τις οποίες προκύπτει ότι, εάν υλοποιηθεί πράγματι το συγκεκριμένο σενάριο, η LOT θα επανέλθει ούτως ή άλλως σε τροχιά βιωσιμότητας. Η Πολωνία επεσήμανε επίσης ότι, το 2013, η εταιρεία αποκόμισε ποσοστό [> 100] % των προβλεπόμενων οφελών της αναδιάρθρωσης (έναντι του εκτιμώμενου 85 % στο σχέδιο αναδιάρθρωσης).

Αποτροπή αθέμιτων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού (αντισταθμιστικά μέτρα)

(124) Η Πολωνία αποσαφήνισε περαιτέρω τον τρόπο με τον οποίο η LOT υπολογίζει την αποδοτικότητα των δρομολογίων (βλέπε σημείο 7.3.4). Τόνισε δε ότι η εν λόγω μεθοδολογία συνάδει με τις προδιαγραφές του κλάδου.

Ενίσχυση περιοριζόμενη στο ελάχιστο, ίδια συμμετοχή

(125) Η Πολωνία προσκόμισε στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι η Ex-Im Bank υπέβαλε τη LOT σε έλεγχο δέουσας επιμέλειας προτού συμφωνήσει να εκδώσει την εγγύηση και διευκρίνισε ότι, το 2012, περίπου το 30 % των συναλλαγών χρηματοδότησης αεροσκαφών σε διεθνές επίπεδο πραγματοποιήθηκαν με τη συμμετοχή του ΟΑΕΠ. Η Πολωνία ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι ένας από τους προσφέροντες πρότεινε να χρηματοδοτήσει τη LOT χωρίς την εγγύηση του ΟΑΕΠ. Επιπροσθέτως, διενεργήθηκε εκτίμηση της επικινδυνότητας της LOT από την κεφαλαιαγορά των ΗΠΑ, όπου η χρηματοδοτική μίσθωση αναχρηματοδοτήθηκε επιτυχώς το 2013 από ιδιώτες επενδυτές.

(126) Επιπλέον, η Πολωνία επεσήμανε ότι η χρηματοδοτική μίσθωση αποτελεί αποδεκτή μορφή ίδιας συμμετοχής σύμφωνα με την πρακτική της Επιτροπής όσον αφορά τη λήψη των αποφάσεων και επανέλαβε ότι πρόκειται για συνήθη μορφή χρηματοδότησης της αγοράς αεροσκαφών. Κατά την άποψη της Πολωνίας, η χρηματοδοτική μίσθωση νέων αεροσκαφών, με όρους παρόμοιους με εκείνους που εφαρμόστηκαν στην περίπτωση της LOT (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 77-80 ανωτέρω), συμπεριλαμβανομένων των μορφών εξασφαλίσεων που χρησιμοποιήθηκαν, αποτελεί τυποποιημένη μορφή χρηματοδότησης στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και χρησιμοποιήθηκε προσφάτως από πολλές άλλες ευρωπαϊκές αερογραμμές, π.χ. τη Ryanair, την KLM, τη Norwegian Air, την Czech Airlines, την Austrian Airlines και την Alitalia.

V. **ΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

(127) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από επτά ενδιαφερόμενα μέρη, την Ryanair, τον όμιλο International Airlines Group («IAG»), δύο ενδιαφερόμενα μέρη που εξέφρασαν την επιθυμία να διατηρήσουν την ανωνυμία τους, τη συνδικαλιστική ένωση «NSZZ Solidarność 80» της PPL («η συνδικαλιστική ένωση»), την ίδια την PPL και την ένωση επιχειρηματιών «Employers of Poland» (Ένωση Εργοδοτών Πολωνίας).

(128) Η Ryanair επανέλαβε τον ισχυρισμό της, τον οποίο είχε προβάλει αρχικά στην καταγγελία, ότι η LOT είχε ήδη λάβει κρατική ενίσχυση υπό τη μορφή αναβολής της καταβολής των αερολιμενικών τελών στους κρατικούς αερολιμένες της Πολωνίας. Επιπλέον, η Ryanair εξέφρασε αμφιβολίες ως προς την επαναφορά της LOT σε τροχιά βιωσιμότητας, προβάλλοντας το επιχείρημα ότι οι προηγούμενες απόπειρες αναδιάρθρωσης απέτυχαν, ότι τα οφέλη από την απόκτηση των αεροσκαφών τύπου B787 είναι υπερβολικά αισιόδοξα και ότι η LOT μπορεί να μην είναι σε θέση να μειώσει τις δαπάνες απασχόλησης λόγω της πιθανής άσκησης πιέσεων από συνδικαλιστικές ενώσεις.

(129) Κατά την άποψη του ομίλου IAG, είναι σκόπιμο να αναδιαρθρωθεί επίσης το δίκτυο μεγάλων αποστάσεων της LOT. Συγκεκριμένα, ο IAG εκτιμά ότι δεν υπάρχει επαρκής ζήτηση για την υποστήριξη της μεταφορικής ικανότητας που αναπτύσσει η LOT στην αγορά των ΗΠΑ. Ο IAG παραθέτει το παράδειγμα της Malév, η οποία επιχείρησε και απέτυχε να διατηρήσει την εξυπηρέτηση απευθείας πτήσεων από τη Βουδαπέστη στη Νέα Υόρκη. Όσον αφορά τη χρηματοδοτική μίσθωση των αεροσκαφών τύπου B787, ο IAG επεσήμανε ότι οι αξιολογήσεις της Ex-Im Bank και της εμπορικής τράπεζας δανειοδότησης έπρεπε να είχαν διενεργηθεί είτε προτού ανακύψουν τα υφιστάμενα ζητήματα ρευστότητας είτε πριν από τη χορήγηση της κρατικής ενίσχυσης.

(130) Το πρώτο ενδιαφερόμενο μέρος που προτίμησε να διατηρήσει την ανωνυμία του ισχυρίστηκε ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης της LOT δεν είναι ούτε αξιόπιστο ούτε εφικτό και ότι δεν θα οδηγήσει στην αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της LOT. Επεσήμανε ότι η πρόβλεψη του δείκτη ROCE είναι υπερβολικά αισιόδοξη και παρατήρησε ότι η LOT σχεδιάζει να αυξήσει τη μεταφορική της ικανότητα σε μια συγκυρία κατά την οποία η πολωνική αγορά πλήττεται από πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα. Έκρινε επίσης ότι η αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών συνιστά κρατική ενίσχυση. Επεσήμανε περαιτέρω ότι η μέτρηση της αποδοτικότητας των δρομολογίων, που προτάθηκε στο πλαίσιο των αντισταθμιστικών μέτρων σε μεταβλητή βάση με αποκλειστικό γνώμονα το κόστος, δεν ενδείκνυται σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Κατά την άποψη του εν λόγω ενδιαφερόμενου μέρους, η μέτρηση όλων των δρομολογίων σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα πρέπει να γίνει βάσει του «περιθωρίου 2», όπως ορίζεται από τη LOT. Εξέφρασε επίσης την άποψη ότι η χρηματοδοτική μίσθωση των αεροσκαφών τύπου B787 δεν πρέπει να γίνει δεκτή ως πηγή ίδιας συμμετοχής, διότι δεν αποδεικνύει ότι η αγορά πιστεύει στην επιστροφή της LOT στη βιωσιμότητα.

(131) Το δεύτερο ενδιαφερόμενο μέρος που προτίμησε να διατηρήσει την ανωνυμία του επεσήμανε ότι, χάρη στη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης, η LOT αύξησε τη μεταφορική της ικανότητα στην αγορά ναυλωμένων πτήσεων της Πολωνίας, η οποία εικάζεται ότι υποβάθμισε την ανταγωνιστική θέση του ενδιαφερόμενου μέρους και παραβίασε τους κανόνες της ΕΕ περί κρατικών ενισχύσεων. Το ενδιαφερόμενο μέρος εξέφρασε επίσης αμφιβολίες σχετικά με την επαναφορά της LOT σε τροχιά βιωσιμότητας, προβάλλοντας, μεταξύ άλλων, το επιχείρημα ότι τα οφέλη από την εκμετάλλευση των αεροσκαφών τύπου B787 είναι υπερεκτιμημένα και ότι οι οικονομικές προβλέψεις είναι μάλλον ανεδαφικές. Έθεσε ακόμη υπό αμφισβήτηση την αποδοτικότητα των δρομολογίων που προτείνεται στο πλαίσιο των αντισταθμιστικών μέτρων. Τέλος, εκτιμά ότι η χρηματοδοτική μίσθωση δεν πρέπει να ληφθεί υπόψη ως ίδια συμμετοχή, διότι δεν συνεπαγόταν ουσιαστικά κανέναν κίνδυνο για τις τράπεζες χρηματοδότησης.

(132) Επιπλέον, το εν λόγω ενδιαφερόμενο μέρος έθιξε επίσης το ζήτημα της αναβολής κατά την καταβολή των αερολιμενικών τελών ([37]). Επέστησε επίσης την προσοχή της Επιτροπής σε διάφορες άλλες συναλλαγές της LOT με τον ισχυρισμό ότι συνιστούσαν κρατική ενίσχυση. Στις συναλλαγές αυτές περιλαμβάνονται οι ακόλουθες:

α) η πώληση ακινήτων, δηλαδή: i) η πώληση το 2011 του κτιρίου γραφείων της LOT και έκτασης γης επί της οδού 17 Stycznia, αριθ. 43 («τα κεντρικά γραφεία»), στην κρατική επιχείρηση Powszechny Zakład Ubezpieczeń SA/PB1 («PZU», «PZU/PB1») έναντι ποσού ύψους […] εκατ. πολωνικών ζλότι (περίπου […] εκατ. ευρώ) και ii) η πώληση το 2012 ακινήτου της LOT επί της οδού 17 Stycznia, αριθ. 39, στην κρατική εταιρεία TF Silesia έναντι ποσού ύψους […] εκατ. πολωνικών ζλότι (περίπου […] εκατ. ευρώ)·

β) η πώληση θυγατρικών εταιρειών της LOT σε κρατικές επιχειρήσεις, δηλαδή η πώληση το 2010 της εταιρείας LOT Services σε τιμή υψηλότερη από την τιμή αγοράς, παρότι η εταιρεία ήταν αφερέγγυα, η πώληση της εταιρείας LOT AMS, παρά το γεγονός ότι βρισκόταν «σε δεινότατη οικονομική κατάσταση», η πώληση τον Δεκέμβριο του 2012 της εταιρείας Petrolot, η πώληση τον Σεπτέμβριο του 2012 της εταιρείας Eurolot, καθώς και η πώληση κατά τα έτη 2009-2010 της εταιρείας LOT Cargo SA («LOT Cargo») και της εταιρείας Casinos Poland.

(133) Η συνδικαλιστική ένωση ισχυρίζεται καταρχάς ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης συνιστά παραβίαση της αρχής της «εφάπαξ ενίσχυσης», διότι η LOT είχε ήδη λάβει κρατική ενίσχυση υπό τη μορφή διαφόρων μέτρων, μεταξύ των οποίων το σημαντικότερο ήταν η αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών. Η συνδικαλιστική ένωση επέστησε την προσοχή της Επιτροπής σε διάφορες άλλες συναλλαγές της LOT με τον ισχυρισμό ότι συνιστούσαν κρατική ενίσχυση. Στις συναλλαγές αυτές περιλαμβάνονται οι ακόλουθες:

α) η πώληση ακινήτων από τη LOT σε άλλες κρατικές επιχειρήσεις (δηλαδή η πώληση των κεντρικών γραφείων της LOT, η πώληση του ακινήτου επί της οδού 17 Stycznia, αριθ. 39, η πώληση μιας επένδυσης ακινήτου και των πάγιων στοιχείων ενεργητικού του τερματικού εμπορευματικού σταθμού («τερματικός εμπορευματικός σταθμός») και η πώληση μιας επένδυσης ακινήτου και των πάγιων στοιχείου ενεργητικού των εγκαταστάσεων τροφοδοσίας («εγκαταστάσεις τροφοδοσίας»)·

β) η πώληση θυγατρικών εταιρειών της LOT, σε τιμή υψηλότερη από την αγοραία τιμή, σε άλλες κρατικές επιχειρήσεις (δηλαδή η πώληση των εταιρειών LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. («LOT Catering»), LOT AMS, Petrolot και Eurolot·

γ) η χορήγηση δανείων στη LOT από κρατικές επιχειρήσεις, των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν αφορά πιστωτικές πράξεις (δηλαδή δύο δάνεια, τα οποία χορηγήθηκαν τον Δεκέμβριο του 2009 και τον Φεβρουάριο του 2010 αντιστοίχως από εταιρείες που ανήκουν στην κυριότητα του ομίλου PZU, συνολικού ποσού […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ)· δάνεια, τα οποία χορηγήθηκαν από τις εταιρείες TF Silesia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. («OLPP») και Polski Koncern Naftowy ORLEN SA («PKN Orlen»), συνολικού ποσού […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ)·

([37]) Ανέφερε ειδικότερα ότι η LOT απαλλάχθηκε από το 13 % του πολωνικού επίσημου νόμιμου επιτοκίου, που θα έπρεπε να είχε εγκριθεί από το Υπουργείο Μεταφορών και το Υπουργείο Οικονομικών.

δ) η παροχή άλλων υπηρεσιών, δηλαδή η εικαζόμενη προμήθεια καυσίμων στη LOT από την PKN Orlen και τη θυγατρική της εταιρεία Petrolot σε μειωμένες τιμές.

(134) Επιπλέον, η συνδικαλιστική ένωση διατύπωσε την άποψη ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν επρόκειτο να αποκαταστήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της LOT και ότι η χρηματοδοτική μίσθωση δεν αποτελεί ένδειξη ότι η αγορά πιστεύει στην επιστροφή στη βιωσιμότητα.

(135) Η PPL, η ιδιοκτήτρια εταιρεία του αερολιμένα Chopin της Βαρσοβίας, επεσήμανε ότι οι ενέργειές της δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος, διότι οι επιχειρηματικές αποφάσεις της λαμβάνονται αυτόνομα. Οι συμφωνίες που συνήφθησαν με τη LOT για την αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών ήταν συμβιβάσιμες με την αγορά και, από οικονομική άποψη, οι πλέον ορθολογικές. Η PPL δήλωσε ότι παρόμοιες συμφωνίες, αν και μικρότερης κλίμακας, είχαν συναφθεί και με άλλες αεροπορικές εταιρείες και είχαν προταθεί σε ΑΧΚ. Η LOT αποτελεί στρατηγικό εταίρο της PPL και έχει σημαντικό αντίκτυπο στη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη του αερολιμένα Chopin της Βαρσοβίας. Η ενδεχόμενη αφερεγγυότητα της LOT θα μείωνε την εναέρια κυκλοφορία από/προς τη Βαρσοβία και θα είχε αρνητικές επιπτώσεις στην πολωνική οικονομία.

(136) Η ένωση επιχειρηματιών «Employers of Poland» βασίζεται στην Επιτροπή για την έγκριση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης. Εκτιμά ότι η LOT βρίσκεται σε τροχιά ανάκτησης της βιωσιμότητάς της, στοιχείο που επιβεβαιώνεται από τη βελτίωση των πραγματικών οικονομικών αποτελεσμάτων της. Κατά την άποψη της εν λόγω ένωσης επιχειρηματιών, η αφερεγγυότητα της LOT θα είχε αρνητικό αντίκτυπο στη συνδεσιμότητα, που θα επηρέαζε με τη σειρά του αρνητικά τους επιβάτες, τους πελάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους και τον κλάδο του τουρισμού.

VI. ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(137) Η Πολωνία απάντησε σε όλους τους ισχυρισμούς που προέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη.

(138) Σχετικά με την πιθανή παραβίαση της αρχής της «εφάπαξ ενίσχυσης»:

α) όσον αφορά την αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών, η Πολωνία επανέλαβε τα επιχειρήματά της σχετικά με την απουσία καταλογισμού στο κράτος και την εκπλήρωση του κριτηρίου του ιδιώτη πιστωτή·

β) όσον αφορά τις λοιπές συναλλαγές της LOT για τις οποίες εικάζεται ότι συνιστούν κρατική ενίσχυση, η Πολωνία παρέσχε λεπτομερείς διευκρινίσεις. Επεσήμανε, ειδικότερα, ότι ορισμένες από τις εν λόγω συναλλαγές είχαν ήδη εγκριθεί από την Επιτροπή, ενώ κάποιες άλλες είτε δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος (π.χ. στοιχεία ενεργητικού που αγοράστηκαν από εταιρείες ιδιωτικού δικαίου) είτε άλλως συνάδουν με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς. Στη δεύτερη περίπτωση, η Πολωνία προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία (π.χ. ανεξάρτητες αποτιμήσεις) προς επίρρωση του ισχυρισμού της.

(139) Ειδικότερα, σε σχέση με τις συναλλαγές που αφορούν ακίνητα, η Πολωνία διευκρίνισε τα εξής:

α) η πώληση και η χρηματοδοτική επανεκμίσθωση των κεντρικών γραφείων της LOT πραγματοποιήθηκε βάσει συμφωνίας που υπεγράφη στις 10 Μαΐου 2011 μεταξύ της LOT και της PZU/PB1. Η PB1 είναι εταιρεία που ανήκει εμμέσως στην αποκλειστική κυριότητα του ομίλου PZU. Το κράτος αποτελεί μειοψηφούντα μέτοχο στον όμιλο PZU ([38]). Η τιμή πώλησης ανήλθε στο ποσό των […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ).

β) Η πώληση του ακινήτου επί της οδού 17 Stycznia, αριθ. 39, πραγματοποιήθηκε βάσει συμφωνίας που υπεγράφη στις 31 Ιουλίου 2012 μεταξύ της LOT και της TF Silesia. Μοναδικός μέτοχος της TF Silesia είναι το Δημόσιο Ταμείο. Η τιμή πώλησης ανήλθε στο ποσό των […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ).

γ) Η πώληση του τερματικού εμπορευματικού σταθμού πραγματοποιήθηκε βάσει συμφωνίας που υπεγράφη στις 25 Νοεμβρίου 2011 μεταξύ της LOT και της LS Airport Services SA («LS Airport Services»). Μοναδικός μέτοχος της LS Airport Services είναι το Δημόσιο Ταμείο. Η τιμή πώλησης ανήλθε στο ποσό των […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ).

δ) Η πώληση των εγκαταστάσεων τροφοδοσίας πραγματοποιήθηκε βάσει συμφωνίας που υπεγράφη στις 8 Δεκεμβρίου 2011 μεταξύ της LOT και της LOT Catering. Μοναδικός μέτοχος της LOT Catering είναι το Περιφερειακό Χρηματοδοτικό Ταμείο, το οποίο ανήκει εξ ολοκλήρου στην κυριότητα του Δημόσιου Ταμείου. Η τιμή πώλησης ανήλθε στο ποσό των […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ).

(140) Η Πολωνία διευκρίνισε ότι, όσον αφορά τη συναλλαγή πώλησης και χρηματοδοτικής επανεκμίσθωσης των κεντρικών γραφείων της LOT, η LOT έλαβε 9 προσφορές αγοράς, από τις οποίες ως η πλέον συμφέρουσα επιλέχθηκε η προσφορά της PZU/PB1. Σύμφωνα με την Πολωνία, οι πόροι των εταιρειών που ανήκουν στην κυριότητα του ομίλου PZU δεν αποτελούν κρατικούς πόρους και οι εν λόγω εταιρείες λαμβάνουν αποφάσεις οι οποίες δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος· κατά συνέπεια, δεν υφίστανται στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Επιπλέον, η Πολωνία διευκρίνισε ότι η αξία του ακινήτου αποτέλεσε αντικείμενο ανεξάρτητης πρότερης αποτίμησης ([39]).

([38]) Η Powszechny Zakład Ubezpieczeń SA είναι εταιρεία εισηγμένη στο χρηματιστήριο αξιών της Βαρσοβίας από τις 12 Μαΐου 2010. Κατά την ημερομηνία της συναλλαγής (δηλαδή στις 10 Μαΐου 2011), το Δημόσιο Ταμείο κατείχε ποσοστό 35 % των μετοχών της, ενώ το υπόλοιπο 65 % των μετοχών τελούσαν υπό καθεστώς μετοχών ελεύθερης διασποράς (και ανήκαν κατά κύριο λόγο στην κυριότητα των συνταξιοδοτικών ταμείων και αμοιβαίων κεφαλαίων αντιστάθμισης κινδύνου).

([39]) Σύμφωνα με την αποτίμηση που διενήργησε ο όμιλος Emmerson τον Απρίλιο του 2011, η αξία του ακινήτου ανερχόταν στον ποσό των […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ). Η αξία αυτή είναι κατά 10 % περίπου υψηλότερη από τη συμφωνηθείσα τιμή, δεδομένου ότι ο όμιλος Emmerson υπέθεσε ότι το μίσθωμα θα ήταν περίπου κατά 10 % υψηλότερο από το μίσθωμα που εντέλει συμφωνήθηκε και κατέβαλλε η LOT στον όμιλο PZU. Ως εκ τούτου, ήταν εύλογο η τιμή πώλησης να είναι επίσης υψηλότερη περίπου κατά 10 %.

(141) Περαιτέρω, η Πολωνία διευκρίνισε ότι, στην περίπτωση της πώλησης του ακινήτου επί της οδού 17 Stycznia, αριθ. 39, του τερματικού εμπορευματικού σταθμού και των εγκαταστάσεων τροφοδοσίας, μια διαδικασία πρόσκλησης υποβολής προσφορών απέβη άκαρπη επειδή δεν υποβλήθηκε καμία προσφορά. Σε κάθε περίπτωση, ωστόσο, η αξία του ακινήτου αποτέλεσε αντικείμενο ανεξάρτητης πρότερης αποτίμησης ([40]).

(142) Όσον αφορά τις δανειακές συμβάσεις, η Πολωνία διευκρίνισε τα εξής:

α) Οι εταιρείες που ανήκουν στην κυριότητα του ομίλου PZU χορήγησαν στη LOT δύο δάνεια: το πρώτο, ύψους […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ), στις 14 Δεκεμβρίου 2009 και το δεύτερο, ύψους […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ), στις 17 Φεβρουαρίου 2010. Το κράτος αποτελεί μειοψηφούντα μέτοχο στον όμιλο PZU.

β) Στις 28 Ιουνίου 2012 η PKN Orlen χορήγησε στη LOT δάνειο ύψους […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ). Το κράτος αποτελεί μειοψηφούντα μέτοχο στην PKN Orlen ([41]).

γ) Στις 30 Μαρτίου 2009 η TF Silesia χορήγησε στη LOT δάνειο ύψους […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ). Μοναδικός μέτοχος της TF Silesia είναι το Δημόσιο Ταμείο.

δ) Στις 9 Μαρτίου 2012 η OLPP χορήγησε στη LOT δάνειο ύψους […] εκατ. πολωνικών ζλότι (περίπου […] εκατ. ευρώ). Μοναδικός μέτοχος της OLPP είναι η εταιρεία PERN Przyjaźń SA («PERN»), η οποία ανήκει εξ ολοκλήρου στην κυριότητα του Δημόσιου Ταμείου.

(143) Σύμφωνα με την Πολωνία, οι πόροι των εταιρειών που ανήκουν στην κυριότητα του ομίλου PZU και της εταιρείας PKN Orlen δεν αποτελούν κρατικούς πόρους και οι εν λόγω εταιρείες λαμβάνουν αποφάσεις οι οποίες δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος, διότι το κράτος αποτελεί μειοψηφούντα μέτοχο στις εταιρείες αυτές· κατά συνέπεια, δεν υφίστανται στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

(144) Στην περίπτωση των δανείων που χορηγήθηκαν από τις κρατικές επιχειρήσεις (δηλαδή από την TF Silesia και την OLPP), εάν θεωρηθεί ότι οι πόροι τους πρέπει να χαρακτηριστούν κρατικοί πόροι και ότι οι αποφάσεις τους πρέπει να καταλογιστούν στο κράτος, τότε, αμφότερα τα δάνεια, κατά την άποψη της Πολωνίας, χορηγήθηκαν με όρους της αγοράς. Πράγματι, οι εξασφαλίσεις που παρασχέθηκαν ήταν αξιόπιστες ([42]) και τα επιτόκια που εφαρμόστηκαν ήταν παρόμοια με τα επιτόκια που επιβάλλονται από τους ιδιώτες πιστωτές ([43]).

(145) Όσον αφορά την πώληση θυγατρικών εταιρειών της LOT, η Πολωνία παρέσχε τις ακόλουθες διευκρινίσεις:

α) Η πώληση των εταιρειών LOT Services, LOT Catering, LOT AMS και LOT Cargo πραγματοποιήθηκε με την επιφύλαξη της απόφασης της Επιτροπής στην υπόθεση SA 33337 ([44]), στο πλαίσιο της οποίας η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι καμία από τις εν λόγω συναλλαγές δεν εμπεριείχε στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

β) Το 33,3 % των μετοχών της Casinos Poland που ανήκαν στην κυριότητα της LOT πωλήθηκαν στη Vicco Investment Sp. z o.o. ([45]) («Vicco») βάσει συμφωνίας που συνήφθη στις 8 Απριλίου 2013 έναντι του ποσού των […] εκατ. πολωνικών ζλότι (περίπου […] εκατ. ευρώ). Η Vicco είναι εταιρεία ιδιωτικού δικαίου. Επομένως, οι πόροι της δεν συνιστούν κρατικούς πόρους και οι αποφάσεις της δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος. Σύμφωνα με την Πολωνία, η αξία της συναλλαγής αντιστοιχούσε στην αγοραία τιμή που πρότεινε ένας ιδιώτης προσφέρων, ο οποίος επιλέχθηκε στο πλαίσιο ανοικτού διαγωνισμού.

([40]) Όσον αφορά το ακίνητο επί της οδού 17 Stycznia, αριθ. 39, οι αποτιμήσεις εκπονήθηκαν: i) από την εκτιμήτρια ακινήτων κ. Marzena Niemczyk (αριθ. αδείας 4519) του οίκου Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., αποτίμηση της 26ης Ιουλίου 2012· ii) από τον οίκο Colliers International Poland Sp. z o.o., έκθεση της 12ης Ιουνίου 2012· και iii) από τον οίκο Deloitte Advisory Sp. z o.o., έκθεση της 18ης Ιουλίου 2012.
Όσον αφορά τον τερματικό εμπορευματικό σταθμό, η αποτίμηση διενεργήθηκε από την εκτιμήτρια ακινήτων κ. Marzena Niemczyk (αριθ. αδείας 4519) του οίκου Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., αποτίμηση της 31ης Ιουλίου 2011. Επιπλέον, η εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. εκπόνησε ξεχωριστή έκθεση σχετικά με το οικονομικό σκεπτικό της πώλησης του ακινήτου, με ημερομηνία 7 Νοεμβρίου 2011.
Όσον αφορά τις εγκαταστάσεις τροφοδοσίας, η αποτίμηση διενεργήθηκε από την εκτιμήτρια ακινήτων κ. Marzena Niemczyk (αριθ. αδείας 4519) του οίκου Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., αποτίμηση της 31ης Ιουλίου 2011. Επιπλέον, η εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. εκπόνησε ξεχωριστή έκθεση σχετικά με το οικονομικό σκεπτικό της πώλησης του ακινήτου, με ημερομηνία 7 Νοεμβρίου 2011.

([41]) Η Polski Koncern Naftowy ORLEN SA αποτελεί εταιρεία εισηγμένη στο χρηματιστήριο αξιών της Βαρσοβίας από τις 26 Νοεμβρίου 1999. Στις 31 Δεκεμβρίου 2012 το Δημόσιο Ταμείο κατείχε το 27,5 % των μετοχών της, ενώ το υπόλοιπο 72,5 % των μετοχών τελούσαν υπό καθεστώς μετοχών ελεύθερης διασποράς (και ανήκαν κατά κύριο λόγο στην κυριότητα των συνταξιοδοτικών ταμείων και αμοιβαίων κεφαλαίων αντιστάθμισης κινδύνου).

([42]) Δηλαδή, στην περίπτωση του δανείου που χορήγησε η TF Silesia: υποθήκη/πλασματικό ενέχυρο επί των στοιχείων του ενεργητικού της LOT, μεταβίβαση δικαιωμάτων από τα ασφαλιστήρια συμβόλαια, υποσχετική και εκούσια υπαγωγή σε αναγκαστική εκτέλεση· στην περίπτωση του δανείου που χορήγησε η OLPP: πλασματικό ενέχυρο και εκούσια υπαγωγή σε αναγκαστική εκτέλεση.

([43]) Δηλαδή, στην περίπτωση του δανείου που χορήγησε η TF Silesia: εφαρμόστηκε επιτόκιο 3 μηνών WIBOR + [4,5-5,5] % ετησίως, ενώ στην περίπτωση του δανείου που χορήγησε η OLPP: εφαρμόστηκε επιτόκιο της τάξης του [8-10] % ετησίως. Εν είδει σύγκρισης, αναφέρεται ότι το επιτόκιο του δανείου που χορήγησε η PKN Orlen στη LOT κατά το πρώτο εξάμηνο του 2012 ήταν της τάξης του [8-10] % ετησίως.

([44]) Βλέπε υποσημείωση αριθ. 8.

([45]) Δηλαδή, φορέας ειδικού σκοπού, ο οποίος συγκροτήθηκε από την εταιρεία Century Casinos Europe GmbH (πρώην μέτοχο της Casinos Poland Sp. z o.o.). Η Century Casinos Europe GmbH είναι εταιρεία ιδιωτικού δικαίου εισηγμένη στα χρηματιστήρια αξιών των ΗΠΑ και της Αυστρίας.

γ) Το 49 % των μετοχών της εταιρείας Petrolot που ανήκαν στην κυριότητα της LOT πωλήθηκαν στην PKN Orlen βάσει συμφωνίας που συνήφθη στις 21 Δεκεμβρίου 2012 έναντι ποσού ύψους […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ). Η PKN Orlen είναι εταιρεία ιδιωτικού δικαίου. Επομένως, οι πόροι της δεν συνιστούν κρατικούς πόρους και οι αποφάσεις της δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 142 ανωτέρω. Σύμφωνα με την Πολωνία, η αξία της συναλλαγής αντιστοιχούσε στην αγοραία τιμή που καθορίστηκε στο πλαίσιο ανεξάρτητης πρότερης αποτίμησης ([46]).

δ) Το 37,90 % των μετοχών της εταιρείας Eurolot που ανήκαν στην κυριότητα της LOT πωλήθηκαν στην TF Silesia βάσει συμφωνίας που συνήφθη στις 27 Φεβρουαρίου 2013 έναντι ποσού [> 118] πολωνικών ζλότι (περίπου [> 29] ευρώ). Σύμφωνα με την Πολωνία, η πώληση των μετοχών της Eurolot πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο διαδικασίας διαγωνισμού που περιλάμβανε διαπραγμάτευση, η οποία διεξήχθη βάσει δημόσιας πρόσκλησης σε διαπραγματεύσεις ([47]). Οι μετοχές αγοράστηκαν από την TF Silesia, η οποία ανήκει εξ ολοκλήρου στην κυριότητα του Δημόσιου Ταμείου, που ήταν και ο μοναδικός προσφέρων. Η τιμή της συναλλαγής ορίστηκε βάσει ανεξάρτητης πρότερης αποτίμησης ([48]).

(146) Σχετικά με τις συναλλαγές που αφορούν την προμήθεια καυσίμων στη LOT από την εταιρεία PKN Orlen και τη θυγατρική της Petrolot σε μειωμένες τιμές, η Πολωνία διευκρίνισε ότι η PKN Orlen και η Petrolot είναι εταιρείες ιδιωτικού δικαίου, οι πόροι τους δεν αποτελούν κρατικούς πόρους και οι αποφάσεις τους δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος. Κατά συνέπεια, οι συγκεκριμένες συναλλαγές δεν εμπεριέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης ([49]).

(147) Όσον αφορά τις λοιπές παρατηρήσεις που υπέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη, η Πολωνία ισχυρίζεται ότι η LOT έχει περισσότερες πιθανότητες να σημειώσει επιτυχία από ό,τι κατά το παρελθόν. Πράγματι, οι μακροοικονομικές συνθήκες έχουν βελτιωθεί και προβλέπεται ότι η οικονομία της ΕΕ και της Πολωνίας θα αναπτυχθεί με ταχύτερους ρυθμούς από ό,τι προβλεπόταν παλαιότερα. Αναμένεται να αυξηθεί η εναέρια κυκλοφορία, ιδίως στην Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη. Η LOT έχει αντλήσει διδάγματα από τις αποτυχημένες απόπειρες αναδιάρθρωσης του παρελθόντος και έχει καλύψει αδυναμίες που παρέμεναν ανεπίλυτες κατά το παρελθόν (π.χ. μείωσε τις θέσεις απασχόλησης σε πρωτοφανή κλίμακα, στοιχείο που απέφερε το 2013 εξοικονομήσεις της τάξης περίπου των […] εκατ. πολωνικών ζλότι). Η μείωση των θέσεων απασχόλησης πραγματοποιήθηκε χωρίς σοβαρές αντιδράσεις από τις συνδικαλιστικές ενώσεις. Επιπλέον, η LOT παρέλαβε εντέλει τα αεροσκάφη τύπου B787, η έλλειψη των οποίων είχε χαρακτηριστεί ως ένας από τους λόγους για τις δυσκολίες που αντιμετώπιζε κατά το παρελθόν. Η Πολωνία διαβίβασε αναλυτικά οικονομικά στοιχεία σχετικά με την εκμετάλλευση των αεροσκαφών τύπου B787 και τον αντίκτυπό της στην αναδιάρθρωση. Ειδικότερα, βάσει των υπολογισμών της LOT, η οικονομική κατάσταση των εξόδων/εσόδων των αεροσκαφών τύπου B787 είναι μακράν καλύτερη από ό,τι των προκατόχων τους στον στόλο της LOT, δηλαδή των αεροσκαφών τύπου B767. Κατά τη διάρκεια των έξι μηνών λειτουργίας τους το 2013, τα εν λόγω αεροσκάφη απέφεραν υψηλότερο οικονομικό αποτέλεσμα (κατά […] εκατ. πολωνικά ζλότι) σε σύγκριση με τους προκατόχους τους, τα αεροσκάφη τύπου B767, σε αντίστοιχη περίοδο του 2012.

(148) Όσον αφορά τους ισχυρισμούς περί ανεπαρκούς ζήτησης για δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, η Πολωνία υπέβαλε αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία καταδεικνύουν ότι διαθέτει μία από τις μεγαλύτερες και αναπτυσσόμενες αγορές με προορισμό τη Βόρεια Αμερική, και μάλιστα μεγαλύτερη από ορισμένους εδραιωμένους κεντρικούς αερολιμένες της Δυτικής Ευρώπης και μεγαλύτερη από εκείνη της Πράγας και της Βουδαπέστης από κοινού. Η Πολωνία προβάλλει το επιχείρημα ότι, σε αντίθεση με το παράδειγμα της Ουγγαρίας, η LOT διαθέτει ισχυρότερο υπόβαθρο για τη δημιουργία εξειδικευμένης αγοράς μεγάλων αποστάσεων που θα αποκομίζει οφέλη από σημαντική επιβατική κίνηση εθνοτικών ομάδων και ροή κυκλοφορίας από ανατολικές αγορές, όπως η Ουκρανία, η Λευκορωσία και η Ρωσία.

(149) Όσον αφορά τη χρηματοδοτική μίσθωση των αεροσκαφών τύπου B787 ως πηγή ίδιας συμμετοχής και ως ένδειξη εμπιστοσύνης της αγοράς στη LOT, η Πολωνία διευκρίνισε ότι οι εμπορικοί δανειστές και η τράπεζα Ex-Im Bank διενήργησαν επαγγελματικό και ολοκληρωμένο έλεγχο δέουσας επιμέλειας προτού παρατείνουν τη χρηματοδότηση της LOT. Η σχετική αξιολόγηση πραγματοποιήθηκε λίγο πριν από την παράδοση των αεροσκαφών τον Νοέμβριο του 2012 και οι πιστωτές ήταν πλήρως ενήμεροι για τη χρηματοπιστωτική κατάσταση της LOT. Εκείνη την περίοδο, δεν γνώριζαν ότι η LOT επρόκειτο να λάβει κρατική ενίσχυση, δεδομένου ότι η Πολωνία κοινοποίησε τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης μόλις στις 14 Δεκεμβρίου 2012.

([46]) Η εν λόγω αποτίμηση εκπονήθηκε από τον οίκο Deloitte Advisory Sp. z o.o. στις 8 Μαΐου 2012. Σύμφωνα με την αποτίμηση αυτή, η αγοραία τιμή του 49,0 % των μετοχών της Petrolot Sp. z o.o. εκτιμήθηκε σε ποσό της τάξης των […] εκατ. πολωνικών ζλότι.

([47]) Κοινοποίηση της πρόσκλησης σε διαπραγματεύσεις δημοσιεύθηκε στην ημερήσια εφημερίδα *Rzeczpospolita* της 24ης Ιουλίου 2012, ενώ τροποποιήθηκε αργότερα με κοινοποίηση στην ίδια ημερήσια εφημερίδα, την 21η Αυγούστου 2012.

([48]) Ο εμπειρογνώμονας αποφάνθηκε ότι η εκτιμώμενη αγοραία τιμή του 37,9 % των μετοχών της Eurolot κυμαινόταν μεταξύ των 118,0 και των 124,0 εκατ. πολωνικών ζλότι. Η εκτίμηση της αγοραίας τιμής του 37,9 % των μετοχών της Eurolot SA πραγματοποιήθηκε με τις ακόλουθες δύο μεθόδους: i) τη μέθοδο των προεξοφλημένων ταμειακών ροών (DCF), για την εκτιμώμενη τιμή των 124,0 εκατ. πολωνικών ζλότι, και ii) τη μέθοδο της αναπροσαρμοσμένης καθαρής αξίας του ενεργητικού, για την εκτιμώμενη τιμή των 118,0 εκατ. πολωνικών ζλότι. Η Πολωνία διαβίβασε σχετικά αποδεικτικά έγγραφα, τα οποία καταρτίστηκαν από τον οίκο Deloitte Advisory Sp. z o.o.: i) έκθεση, της 14ης Ιανουαρίου 2013, σχετικά με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς για την αγορά των μετοχών της Eurolot· ii) έκθεση, της 14ης Ιανουαρίου 2013, σχετικά με την αποτίμηση της Eurolot· iii) έκθεση, της 15ης Ιανουαρίου 2013, σχετικά με τον οικονομικό, φορολογικό και νομικό έλεγχο δέουσας επιμέλειας.

([49]) Επιπλέον, η Πολωνία διευκρίνισε ότι η τιμολόγηση και οι όροι πληρωμής σχετικά με την προμήθεια καυσίμων προτείνονται από τους προμηθευτές, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών της αγοράς, π.χ. τη δήλωση της ποσότητας του προϊόντος που πρόκειται να αγοραστεί. Η LOT, η οποία έχει την έδρα της στη Βαρσοβία, αποτελεί τον μεγαλύτερο πελάτη της Orlen/Petrolot στην εν λόγω αγορά. Ποσοστό άνω του […] % των καυσίμων που προμηθεύεται η LOT διοχετεύεται στην Πολωνία, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό διανέμεται σε άλλους διεθνείς σταθμούς. Οι εκπτώσεις όγκου για τους μεγάλους πελάτες αποτελούν στοιχείο των συνήθων εμπορικών σχέσεων μεταξύ των προμηθευτών και των αναδόχων. Οι τιμές των καυσίμων που ισχύουν στην Πολωνία παραμένουν υψηλότερες από εκείνες σε άλλους σταθμούς που χρησιμοποιεί η LOT, ακόμη και αν ο όγκος των καυσίμων που αγοράζονται στο εξωτερικό είναι πολύ μικρότερος.

(150) Η Πολωνία παρέσχε λεπτομερείς διευκρινίσεις σχετικά με τη μεθοδολογία που χρησιμοποίησε η LOT για τον υπολογισμό της αποδοτικότητας των δρομολογίων. Η Πολωνία υπενθύμισε επίσης στοιχεία έρευνας τα οποία υποδηλώνουν ότι η πλειονότητα των αερομεταφορέων χρησιμοποιούν παρόμοια μεθοδολογία με εκείνη που ακολούθησε η LOT.

(151) Όσον αφορά την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας και ειδικότερα τον ήδη υπερεκτιμημένο δείκτη απόδοσης του απασχολούμενου κεφαλαίου (δείκτης ROCE), η Πολωνία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η LOT προέβη σε ανάλυση του δείκτη ROCE μεταξύ 73 διεθνών αερογραμμών κατά τα τελευταία 6 έτη και διαπίστωσε ότι ο προβλεπόμενος δείκτης ROCE αυτής αντιστοιχεί περίπου στη διάμεση τιμή των ευρωπαϊκών αερομεταφορέων και είναι πολύ χαμηλότερος από τον δείκτη των πλέον αποδοτικών ευρωπαϊκών αερομεταφορέων κατά το τελευταίο οικονομικό έτος. Βάσει των ανωτέρω, η Πολωνία ισχυρίζεται ότι η εικαζόμενη τιμή του δείκτη ROCE δεν πρέπει να χαρακτηριστεί μη ρεαλιστική.

(152) Όσον αφορά τους ισχυρισμούς περί πλεονάζοντος δυναμικού της αγοράς, η Πολωνία επισημαίνει ότι, κατά την τελευταία τριετία, η αεροπορική μεταφορική ικανότητα στην Πολωνία, υπολογιζόμενη βάσει των προσφερόμενων θέσεων, αυξήθηκε κατά 6,2 % ετησίως κατά μέσο όρο, ενώ η συνολική ζήτηση των επιβατών αυξήθηκε κατά 7,3 % ετησίως. Βάσει των στοιχείων αυτών, η Πολωνία επισημαίνει ότι το 2014, η LOT θα διαθέσει […] % μικρότερο αριθμό θέσεων από/προς την Πολωνία από ό,τι πριν από την αναδιάρθρωση, ενώ εκτιμάται ότι οι ανταγωνιστές θα αυξήσουν τη δική τους προσφορά τουλάχιστον κατά 30 %.

(153) Όσον αφορά την εικαζόμενη επέκταση της LOT στην αγορά ναυλωμένων πτήσεων, η Πολωνία διευκρίνισε ότι η LOT μείωσε στην πραγματικότητα το μερίδιό της στο εν λόγω τμήμα της αγοράς από [> 3] % το 2012 σε [< 1,5] % το 2013 (μείωση από το [> 15] % το 2010). Η LOT δεν σκοπεύει να διατηρήσει την παρουσία της στην αγορά των ναυλωμένων πτήσεων μετά την αναδιάρθρωση.

VII. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

7.1 ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(154) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

7.1.1 **Ενίσχυση αναδιάρθρωσης**

(155) Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης πρόκειται να χορηγηθεί από το Υπουργείο Οικονομικών, επομένως είναι σαφές ότι συνεπάγεται τη χορήγηση κρατικών πόρων και πρέπει να καταλογιστεί στο κράτος.

(156) Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης πρόκειται να χορηγηθεί μόνο σε μία συγκεκριμένη επιχείρηση, δηλαδή στη LOT, υπό όρους τους οποίους η εταιρεία δεν θα ήταν σε θέση να εξασφαλίσει στην αγορά λόγω της δεινής οικονομικής της κατάστασης. Η Πολωνία επιβεβαιώνει το στοιχείο αυτό στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, στο οποίο επισημαίνει ότι η κρατική ενίσχυση αποτελεί τη μοναδική δυνατή πηγή χρηματοδότησης που θα επιτρέψει στην εταιρεία να συνεχίσει την άσκηση των δραστηριοτήτων της και να θέσει σε εφαρμογή τα μέτρα αναδιάρθρωσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι το μέτρο παρέχει στον δικαιούχο επιλεκτικό πλεονέκτημα.

(157) Επιπλέον, η ενίσχυση δύναται να βελτιώσει την ανταγωνιστική θέση της LOT στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών. Στο πλαίσιο του ανταγωνισμού στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ συμμετέχουν επιχειρήσεις από διάφορα κράτη μέλη, ιδίως μετά την έναρξη ισχύος του τρίτου σταδίου ελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών («τρίτη δέσμη μέτρων») από την 1η Ιανουαρίου 1993 ([50]). Κατά συνέπεια, η ενίσχυση νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(158) Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το κοινοποιηθέν μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.1.2 **Αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών και άλλες συναλλαγές**

Αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών

(159) Όσον αφορά τον καταλογισμό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι όλοι οι αερολιμένες που παραχώρησαν αναβολή πληρωμών στη LOT υπάγονται είτε άμεσα είτε έμμεσα στον έλεγχο του πολωνικού κράτους, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 103 ανωτέρω. Λαμβανομένου υπόψη ότι, σύμφωνα με την πάγια νομολογία, ([51])«το γεγονός και μόνο ότι μια δημόσια επιχείρηση τελεί υπό τον έλεγχο του Δημοσίου δεν αρκεί για να καταλογίζονται στο Δημόσιο τα μέτρα που λαμβάνει […]», η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει, στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, τον βαθμό της εποπτείας που ασκεί το κράτος επί της διαχείρισης των αερολιμένων. Επιπλέον, η Επιτροπή πρέπει να διακριβώσει εάν υπάρχει οποιαδήποτε

([50]) Η τρίτη δέσμη μέτρων περιελάμβανε τρία νομοθετικά μέτρα: i) τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1)· ii) τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8)· και iii) τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 15).

([51]) Υπόθεση C-482/99, *Γαλλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής* (*Stardust Marine*), Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψη 52.

άλλη ένδειξη από την οποία να συνάγεται το συμπέρασμα ότι έχει εμπλακεί το κράτος στην παραχώρηση της αναβολής της καταβολής των αερολιμενικών τελών στη LOT ή εάν οι σχετικές αποφάσεις ελήφθησαν από τους αερολιμένες αυτόνομα, χωρίς καμία κρατική παρέμβαση.

(160) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην έκθεση KPMG, η οποία υποβλήθηκε από την Πολωνία, περιγράφεται η διαδικασία λήψης αποφάσεων που ακολούθησε κάθε αερολιμένας σε καθεμία από τις συμφωνίες αναβολής πληρωμών, συμπεριλαμβανομένης της κίνησης της διαδικασίας είσπραξης της οφειλής, των εκκλήσεων για την καταβολή των πληρωμών και των διαπραγματεύσεων σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις της αναβολής των πληρωμών. Στην έκθεση KPMG αναφέρονται επίσης τα μέρη που συμμετείχαν στις διαπραγματεύσεις (π.χ. τα νομικά και οικονομικά τμήματα και τα τμήματα είσπραξης οφειλών των αερολιμένων). Στην έκθεση KPMG δεν περιλαμβάνεται καμία ένδειξη κρατικής παρέμβασης στην παραχώρηση της αναβολής της καταβολής των αερολιμενικών τελών στη LOT.

(161) Εντούτοις, όσον αφορά την PPL, την εταιρεία διαχείρισης του αερολιμένα Chopin της Βαρσοβίας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι διέπεται από τις διατάξεις του δημόσιου δικαίου και ανήκει εξ ολοκλήρου στην κυριότητα του Δημόσιου Ταμείου, το οποίο διορίζει και τον γενικό διευθυντή της. Η PPL υπόκειται σε μεγάλο βαθμό στην εποπτεία των δημόσιων αρχών ([52]), όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 103 και 105 ανωτέρω. Επιπλέον, ο αερολιμένας της Βαρσοβίας αποτελεί τον κυριότερο αερολιμένα της Πολωνίας, εξυπηρετεί περίπου 10 εκατ. επιβάτες ετησίως και είναι κεφαλαιώδους σημασίας για τη συνδεσιμότητα της Πολωνίας με τον υπόλοιπο κόσμο. Όσον αφορά τους περιφερειακούς αερολιμένες, η Επιτροπή επισημαίνει ότι πρόκειται για εταιρείες ιδιωτικού δικαίου, οι οποίες τελούν άμεσα ή έμμεσα υπό τον έλεγχο του κράτους και η PPL, ειδικότερα, αποτελεί σε κάθε περίπτωση έναν από τους δημόσιους μετόχους τους ([53]), όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 103 ανωτέρω. Επιπροσθέτως, η επιχειρησιακή λειτουργία κάθε περιφερειακού αερολιμένα έχει σημαντικό αντίκτυπο στην τοπική οικονομία και, επομένως, είναι απίθανο οι τοπικές αρχές να μην εμπλέκονται με κάποιον τρόπο στις σημαντικές αποφάσεις επιχειρησιακής λειτουργίας των εν λόγω αερολιμένων, τους οποίους και ελέγχουν.

(162) Λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις που θα μπορούσαν να έχουν οι αποφάσεις σχετικά με την αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών στη LOT και στις δραστηριότητες όλων των προαναφερθέντων αερολιμένων σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, το γεγονός ότι η LOT αποτελεί τον βασικό πελάτη της PPL, καθώς και τους ισχυρούς δεσμούς μεταξύ της PPL και του κράτους και, τέλος, το γεγονός ότι η PPL υπόκειται στις διατάξεις του δημοσίου δικαίου, είναι προφανώς απίθανο οι εν λόγω αποφάσεις να ελήφθησαν χωρίς να έχει εμπλακεί καθόλου το κράτος. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι, ακόμη και αν δεν μπορεί να καταδειχθεί με ακρίβεια ότι η Πολωνία προέτρεψε την PPL να αναβάλει την καταβολή των αερολιμενικών τελών που όφειλε η LOT, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι δημόσιες αρχές ενεπλάκησαν με τον έναν ή τον άλλο τρόπο στη λήψη των εν λόγω αποφάσεων. Συνοπτικά, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν επαρκή στοιχεία ώστε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών πρέπει να καταλογιστεί στο κράτος. Δεδομένου ότι η αναβολή των πληρωμών συνεπάγεται δυνητική απώλεια πόρων για τις δημόσιες επιχειρήσεις, τα εν λόγω μέτρα ενίσχυσης χορηγούνται μέσω κρατικών πόρων.

(163) Ωστόσο, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον τα μέτρα αυτά παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα στη LOT κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή πρέπει να εξακριβώσει εάν η PPL και οι περιφερειακοί αερολιμένες (με την αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών) επέδειξαν συμπεριφορά ανάλογη με τη συμπεριφορά που θα επιδείκνυε ένας ιδιώτης πιστωτής σε παρόμοια περίπτωση. Εάν ισχύει πράγματι αυτό, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η LOT απέκτησε πλεονέκτημα, το οποίο δεν θα μπορούσε να αποκτήσει υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς, και τα μέτρα δεν μπορούν, συνεπώς, να συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ («το κριτήριο του φορέα που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς»).

(164) Ειδικότερα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με την πάγια νομολογία ([54]), κατά την εξέταση του συμβιβάσιμου των μέτρων αυτών με την αγορά, πρέπει να ληφθεί υπόψη το χρονικό πλαίσιο εντός του οποίου παραχωρήθηκε η αναβολή των πληρωμών στη LOT, δηλαδή η οικονομική κρίση και άλλα συγκυριακά γεγονότα, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 108 ανωτέρω.

(165) Η Επιτροπή επισημαίνει ακόμη ότι η LOT αποτελεί τον βασικό πελάτη των αερολιμένων της Πολωνίας και δημιουργεί σημαντικό ποσοστό των εσόδων τους, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 109 ανωτέρω. Κατά συνέπεια, οι αερολιμένες έχουν ιδιαίτερο συμφέρον να συνεχίσουν τη συνεργασία τους με τη LOT.

(166) Επιπλέον, η Επιτροπή εξέτασε τα στοιχεία τα οποία υπέβαλε η Πολωνία και τα οποία αφορούν τη σύγκριση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων των πιθανών επιλογών για την ανάκτηση των οφειλών της LOT από τους αερολιμένες, δηλαδή της αναβολής της καταβολής των αερολιμενικών τελών, της άσκησης δικαστικής προσφυγής ή της κήρυξης αφερεγγυότητας. Ειδικότερα, όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η μέση προθεσμία αναβολής πληρωμών που παραχωρήθηκε από τους αερολιμένες στη LOT ήταν περίπου 6,5 μήνες. Η προθεσμία αυτή φαίνεται ευνοϊκή για τους αερολιμένες σε σύγκριση με το μέσο χρονικό διάστημα που απαιτείται για την αξίωση καταβολής εισπρακτέων απαιτήσεων στην Πολωνία (δηλαδή άνω των 2 ετών) ή με τη μέση χρονική διάρκεια της

([52]) Ο αρμόδιος υπουργός Μεταφορών: i) δύναται να επιβάλει στην PPL υποχρεώσεις, εφόσον απαιτείται για λόγους εθνικής άμυνας, σε περίπτωση φυσικής καταστροφής κ.λπ.· ii) δύναται να τροποποιήσει ή να ανακαλέσει απόφαση του γενικού διευθυντή της PPL εάν αντιβαίνει στη νομοθεσία· iii) δίδει τη συγκατάθεσή του για τη διάθεση πάγιων στοιχείων του ενεργητικού που αποτελούν μέρος των ενεργών συστημάτων ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας των αερολιμένων.

([53]) Κατά την περίοδο 2009-2013, η PPL κατείχε: περίπου το 30 % των μετοχών στον αερολιμένα του Γκντανσκ, το 77 % των μετοχών στον αερολιμένα της Κρακοβίας, περίπου το 45 % των μετοχών στον αερολιμένα του Πόζναν, περίπου το 16 % των μετοχών στον αερολιμένα του Κατοβίτσε και περίπου το 20 % των μετοχών στον αερολιμένα του Βρότσλαβ.

([54]) Υπόθεση C-482/99, *Γαλλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής* (*Stardust Marine*), Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψη 71 («για να εξακριβωθεί αν το Δημόσιο επέδειξε συμπεριφορά συνετού επενδυτή που ενεργεί υπό συνθήκες οικονομίας της αγοράς, το ζήτημα […] πρέπει να κριθεί εντός του χρονικού πλαισίου εντός του οποίου ελήφθησαν τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης»).

διαδικασίας αφερεγγυότητας στην Πολωνία (δηλαδή κατά μέσο όρο 3 έτη). Ευνοϊκή κρίνεται επίσης σε σύγκριση με την πλέον μακρά προθεσμία αναβολής πληρωμών που παραχωρήθηκε στη LOT και ανερχόταν περίπου σε ένα έτος. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι κατά τη χρονική στιγμή που ελήφθησαν οι αποφάσεις αναβολής των πληρωμών, η LOT διατηρούσε ακόμη στην κυριότητά της στοιχεία του ενεργητικού που θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως εξασφαλίσεις ([55]). Ως εκ τούτου, η αναβολή των πληρωμών ήταν ευνοϊκότερη για τους αερολιμένες από ό,τι η αίτηση υπαγωγής της εταιρείας σε διαδικασία αφερεγγυότητας, στο πλαίσιο της οποίας οι εισπρακτέες απαιτήσεις των αερολιμένων θα αποπληρώνονταν στην τελευταία κατηγορία των πιστωτών, πιθανώς με πολύ χαμηλότερο συντελεστή από ό,τι στην περίπτωση της αναβολής των πληρωμών, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 110 και 114 ανωτέρω.

(167) Όσον αφορά τους όρους και τις προϋποθέσεις της αναβολής των πληρωμών, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι οικονομικές επιβαρύνσεις που επέβαλαν οι αερολιμένες φαίνεται να αντικατοπτρίζουν τους όρους της αγοράς, δεδομένου ότι ορίστηκαν σε επίπεδο ανάλογο του μέσου επιτοκίου ([56]) που εφαρμοζόταν σε περιπτώσεις δανειοδότησης στον κλάδο κατά την αντίστοιχη περίοδο, παρότι οι αερολιμένες δεν ήταν υποχρεωμένοι να εφαρμόσουν τον νόμιμο τόκο. Πέραν τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στην πλειονότητά τους, τα ποσά των αναβληθεισών πληρωμών ήταν εξασφαλισμένα με στοιχεία του ενεργητικού της LOT. Στις υπόλοιπες περιπτώσεις, η LOT παρέσχε λευκές υποσχετικές και/ή αναγνώρισε το χρέος της έναντι του εκάστοτε αερολιμένα, στοιχείο που έθετε σε πολύ ευνοϊκότερη θέση τους αερολιμένες σε περίπτωση κίνησης διαδικασίας είσπραξης των οφειλών, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 112 και 113 ανωτέρω.

(168) Επιπροσθέτως, η Επιτροπή επισημαίνει ότι και ιδιώτες πιστωτές της LOT τής παραχώρησαν αναβολή της καταβολής των οφειλών της υπό παρόμοιους όρους και προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων χαμηλότερο επιτόκιο από τον νόμιμο τόκο ή άτοκα και, σε ορισμένες περιπτώσεις, ακόμη και χωρίς εξασφαλίσεις, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 115 ανωτέρω.

(169) Τέλος, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η LOT εξόφλησε πλήρως όλα τα αερολιμενικά τέλη για τα οποία της είχε εκχωρηθεί αναβολή της καταβολής τους, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 116 ανωτέρω.

(170) Όσον αφορά την έκθεση KPMG που διαβίβασε η Πολωνία, η Επιτροπή επισημαίνει ότι πρόκειται για ανάλυση του αγοραίου χαρακτήρα καθεμίας από τις συμφωνίες αναβολής των πληρωμών, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 117 ανωτέρω. Ειδικότερα, η μεθοδολογία που χρησιμοποίησε η KPMG, και βάσει της οποίας συγκρίνει το βασικό σενάριο της παραχώρησης στη LOT της αναβολής καταβολής των αερολιμενικών τελών με το εναλλακτικό σενάριο της μη παραχώρησης στη LOT αναβολής καταβολής των αερολιμενικών τελών και την κίνηση, αντ' αυτής, διαδικασίας αφερεγγυότητας, βασίζεται σε αντικειμενικά επαληθεύσιμα δεδομένα (στατιστικά στοιχεία, απτά παραδείγματα κ.λπ.). Τα εν λόγω σενάρια συγκρίθηκαν στο πλαίσιο τριών διαφορετικών υποσεναρίων, στοιχείο που συμβάλλει στη διασφάλιση αντικειμενικού αποτελέσματος. Προκειμένου να εξακριβωθεί το οικονομικό έρεισμα των συμφωνιών αναβολής πληρωμών, η σύγκριση μεταξύ του βασικού και του εναλλακτικού σεναρίου πραγματοποιήθηκε με βάση την τρέχουσα και την καθαρή παρούσα αξία. Με τη σύγκριση αυτών των δύο σεναρίων επιβεβαιώνεται ότι η αναβολή καταβολής των αερολιμενικών τελών ήταν, σε κάθε περίπτωση, οικονομικά ορθολογική και ευνοϊκότερη για τους αερολιμένες από ό,τι το εναλλακτικό σενάριο της κίνησης διαδικασίας αφερεγγυότητας. Η έκθεση KPMG βασίζεται σε ευρέως εφαρμοζόμενες μεθόδους αποτίμησης και δεν εγείρει αμφιβολίες ως προς τη μεθοδολογία και τις προδιαγραφές που χρησιμοποιήθηκαν. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα αποτελέσματα της έκθεσης παρέχουν αξιόπιστη επιβεβαίωση ως προς τη συμμόρφωση των συμφωνιών αναβολής των πληρωμών με τους όρους της αγοράς.

(171) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο πιστωτής που εξετάζει το ενδεχόμενο παραχώρησης αναβολής της καταβολής των εισπρακτέων απαιτήσεών του δεν μπορεί να συγκριθεί με έναν επενδυτή, διότι οι όροι και οι προϋποθέσεις της εμπορικής συναλλαγής διαφέρουν στις δύο περιπτώσεις, καθώς ο επενδυτής επιδιώκει να αποκομίσει κέρδη, προβαίνει σε εμπεριστατωμένη εκτίμηση της επικινδυνότητας, ζητεί ικανοποιητικές εξασφαλίσεις και, ελλείψει εξασφαλίσεων, μπορεί να αποχωρήσει από την επένδυση κ.λπ., ενώ η θέση του πιστωτή είναι διαφορετική, δεδομένου ότι οι εισπρακτέες απαιτήσεις του υφίστανται ήδη και δεν είναι εξασφαλισμένες. Κατά συνέπεια, ο πιστωτής μπορεί να επιλέξει μόνο μεταξύ της αξίωσης της καταβολής των εισπρακτέων απαιτήσεων ενώπιον του δικαστηρίου και της επίλυσης της διαφοράς μέσω φιλικού διακανονισμού και, επομένως, μπορεί να είναι πρόθυμος να δεχθεί διαφορετικούς, ενίοτε λιγότερο ευνοϊκούς όρους αποπληρωμής του χρέους σε σύγκριση με τον επενδυτή. Πιο συγκεκριμένα, ο πιστωτής μπορεί να δεχθεί ορισμένες παραχωρήσεις εκ μέρους του οφειλέτη για τη διευκόλυνση της εκτέλεσης (π.χ. αναγνώριση του χρέους, εκούσια υπαγωγή σε αναγκαστική εκτέλεση κ.λπ.) ή για την εξασφάλιση των απαιτήσεων, εφόσον αυτό είναι εφικτό. Επομένως, ο πιστωτής μπορεί να έχει συμφέρον να δεχθεί την αναβολή καταβολής των οφειλών εάν μπορεί σε μεταγενέστερο στάδιο να διευκολύνει, για παράδειγμα, τη διενέργεια αναγκαστικής εκτέλεσης ([57]).

(172) Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι, κατά την παραχώρηση της αναβολής καταβολής των αερολιμενικών τελών στη LOT, οι κρατικοί αερολιμένες ενήργησαν ως ιδιώτες πιστωτές στην οικονομία της αγοράς. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω συναλλαγές δεν παρείχαν στη LOT κανένα πλεονέκτημα το οποίο δεν θα μπορούσε να έχει αποκτήσει υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι περιπτώσεις αναβολής κατά την καταβολή των αερολιμενικών τελών που εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

([55]) Πιο συγκεκριμένα, είχαν εξασφαλιστεί όλες οι πληρωμές για τις οποίες η PPL παραχώρησε στη LOT την αναβολή της καταβολής τους. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων, οι εξασφαλίσεις συνιστούσαν υποθήκες και/ή πλασματικά ενέχυρα επί των στοιχείων ενεργητικού της LOT.

([56]) Βάσει στοιχείων της Εθνικής Τράπεζας της Πολωνίας.

([57]) Υπόθεση T-198/01, *Technische Glaswerke Ilmenau GmbH κατά Επιτροπής (Technische Glaswerke Ilmenau GmbH)*, Συλλογή 2004, σ. II-2717, σκέψη 99.

Άλλες συναλλαγές

(173) Σχετικά με τις συναλλαγές της LOT που αφορούν ακίνητα, βάσει των διευκρινίσεων που παρέσχε η Πολωνία, η Επιτροπή καταλήγει στα ακόλουθα συμπεράσματα.

(174) Αναφορικά με την πώληση των κεντρικών γραφείων της LOT στην εταιρεία PZU/PB1, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι ο αγοραστής αποτελεί εταιρεία ιδιωτικού δικαίου, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 139 και 140 ανωτέρω, και, ως εκ τούτου, οι πόροι του δεν συνιστούν κρατικούς πόρους. Κατά συνέπεια, η συναλλαγή αυτή δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(175) Όσον αφορά i) την πώληση του ακινήτου επί της οδού 17 Stycznia, αριθ. 39, στην εταιρεία TF Silesia, ii) την πώληση του τερματικού εμπορευματικού σταθμού στην εταιρεία LS Airport Services και iii) την πώληση των εγκαταστάσεων τροφοδοσίας στην εταιρεία LOT Catering, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο εκάστοτε αγοραστής συνιστούσε εταιρεία που τελούσε άμεσα ή έμμεσα υπό τον έλεγχο του κράτους. Στην περίπτωση της TF Silesia και της LS Airport Services, αμφότερες οι εταιρείες υπάγονται άμεσα στον έλεγχο του Δημόσιου Ταμείου. Όσον αφορά τη LOT Catering, ο μοναδικός της μέτοχος, το REF (περιφερειακό χρηματοδοτικό ταμείο), ανήκει επίσης εξ ολοκλήρου στην κυριότητα του Δημόσιου Ταμείου, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 139 ανωτέρω. Όλες αυτές οι εταιρείες συνιστούν εταιρείες ιδιωτικού δικαίου που υπόκεινται στις διατάξεις του κώδικα εμπορικών εταιρειών. Δυνάμει των διατάξεων του κώδικα, για την πώληση ή την αγορά ακινήτου απαιτείται η συναίνεση της γενικής συνέλευσης των μετόχων στην περίπτωση των εταιρειών περιορισμένης ευθύνης, όπως επίσης, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, και στην περίπτωση των ανώνυμων εταιρειών κατά μετοχές ([58]). Για τον λόγο αυτό, λαμβανομένου υπόψη του ότι το Δημόσιο Ταμείο ασκεί άμεσα ή έμμεσα όλα τα δικαιώματα ψήφου που διαθέτει στις γενικές συνελεύσεις των μετόχων της TFS, της LS Airport Services και της LOT Catering, το Δημόσιο συμμετείχε αναπόφευκτα στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων που αφορούσαν τις επίμαχες συναλλαγές. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αποφάσεις των εταιρειών TF Silesia, LS Airport Services και LOT Catering πρέπει να καταλογιστούν στο κράτος. Δεδομένου ότι οι εταιρείες αυτές είναι δημόσιες επιχειρήσεις, οι πόροι τους συνιστούν κρατικούς πόρους.

(176) Σε όλες τις προαναφερθείσες περιπτώσεις, η αξία του ακινήτου αποτέλεσε αντικείμενο ανεξάρτητης αποτίμησης, η οποία διενεργήθηκε με βάση γενικά αποδεκτούς δείκτες της αγοράς και προδιαγραφές εκτίμησης (λαμβανομένων, μεταξύ άλλων, υπόψη συγκριτικών συναλλαγών και όρων της τοπικής αγοράς). Οι εκτιμητές των στοιχείων ενεργητικού διέθεταν τα κατάλληλα προσόντα και τη δέουσα επαγγελματική πείρα. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι αποτιμήσεις πραγματοποιήθηκαν πριν από την εκτέλεση των συναλλαγών. Η Επιτροπή επισημαίνει ακόμη ότι οι εν λόγω συναλλαγές πληρούν τις απαιτήσεις διενέργειας ανεξάρτητης αποτίμησης, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με στοιχεία κρατικής ενίσχυσης στις πωλήσεις γηπέδων-οικοπέδων και κτιρίων από τις δημόσιες αρχές ([59]). Βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα πορίσματα των εν λόγω αποτιμήσεων αποτελούν κατάλληλη προσέγγιση των αγοραίων τιμών για τα προαναφερθέντα ακίνητα.

(177) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι οι συναλλαγές που αφορούν την πώληση των ως άνω περιγραφόμενων ακινήτων από τη LOT δεν παρείχαν στην εταιρεία κανένα πλεονέκτημα το οποίο δεν θα μπορούσε να έχει λάβει υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς και, κατά συνέπεια, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Δάνεια

(178) Σχετικά με τα δάνεια που χορηγήθηκαν στη LOT, κατόπιν των διευκρινίσεων που παρέσχε η Πολωνία, η Επιτροπή καταλήγει στα συμπεράσματα που παρατίθενται κατωτέρω.

(179) Όσον αφορά τα δάνεια που χορήγησαν στη LOT ο όμιλος PZU και η εταιρεία PKN Orlen, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 142 και 143 ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εν λόγω επιχειρήσεις είναι εταιρείες ιδιωτικού δικαίου. Επομένως, οι αποφάσεις τους δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος και οι πόροι τους δεν αποτελούν κρατικούς πόρους. Κατά συνέπεια, τα δάνεια αυτά δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(180) Όσον αφορά το δάνειο που χορήγησε η TF Silesia στη LOT, όπως συνάγεται ήδη στην αιτιολογική σκέψη 175 ανωτέρω, οι αποφάσεις της TF Silesia καταλογίζονται στο κράτος και οι πόροι της αποτελούν κρατικούς πόρους.

(181) Όσον αφορά το δάνειο που χορήγησε η OLPP στη LOT, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο μοναδικός της μέτοχος, δηλαδή η εταιρεία PERN, ανήκει εξ ολοκλήρου στην κυριότητα του Δημόσιου Ταμείου, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 142 ανωτέρω. Κατά συνέπεια, το Δημόσιο Ταμείο ασκεί όλα τα δικαιώματα ψήφου που διαθέτει στη γενική συνέλευση των μετόχων της εν λόγω εταιρείας και διορίζει όλα τα μέλη του διοικητικού της συμβουλίου. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι αποφάσεις της OLPP πρέπει να καταλογίζονται στο κράτος και ότι οι πόροι της αποτελούν κρατικούς πόρους.

(182) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω παρατηρήσεων, αναφορικά με τα δάνεια που χορήγησαν στη LOT οι εταιρείες TF Silesia και OLPP, η Επιτροπή όφειλε να αξιολογήσει εάν τα εν λόγω δάνεια χορηγήθηκαν υπό όρους της αγοράς. Δεδομένου ότι στην περίπτωση των δανείων αυτών, οι εξασφαλίσεις που παρασχέθηκαν ήταν αξιόπιστες και τα επιτόκια που επιβλήθηκαν ήταν παρόμοια με εκείνα που εφαρμόζουν οι ιδιώτες πιστωτές, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 144 ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα εν λόγω δάνεια χορηγήθηκαν υπό τους όρους της αγοράς.

([58]) Οι επιχειρήσεις LOT Catering και TF Silesia είναι εταιρείες περιορισμένης ευθύνης και η επιχείρηση LS Airport Services είναι ανώνυμη εταιρεία κατά μετοχές.

([59]) ΕΕ C 209 της 10.7.1997, σ. 3.

(183) Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα δάνεια που χορηγήθηκαν στη LOT δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Πώληση θυγατρικών εταιρειών

(184) Σχετικά με την πώληση θυγατρικών εταιρειών από τη LOT, η Επιτροπή συνάγει από τις διευκρινίσεις που παρείχε η Πολωνία τα ακόλουθα συμπεράσματα.

(185) Όσον αφορά την πώληση των εταιρειών LOT Services, LOT Catering, LOT AMS και LOT Cargo, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εν λόγω συναλλαγές αποτέλεσαν αντικείμενο της απόφασης της Επιτροπής στην υπόθεση SA 33337 ([60]), στο πλαίσιο της οποίας η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι οι συναλλαγές αυτές δεν εμπεριείχαν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Η εν λόγω απόφαση δεν αμφισβητήθηκε και κατέστη οριστική.

(186) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών, σύμφωνα με τις οποίες η LOT προέβη σε πώληση μετοχών της στις συγκεκριμένες θυγατρικές εταιρείες σε υψηλότερη τιμή από την αγοραία αξία τους, και ειδικότερα ότι η τιμή πώλησης των εταιρειών LOT AMS και LOT Services δεν αντικατόπτριζε το γεγονός ότι i) η LOT AMS ήταν μια εταιρεία που βρισκόταν σε ιδιαίτερα δεινή οικονομική κατάσταση και ii) ο προκάτοχος της LOT Services, η εταιρεία με την επωνυμία LOT Ground Services Sp. z o.o. («LOT Ground Services») είχε υπαχθεί σε διαδικασία αφερεγγυότητας, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 132 ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προαναφερθείσες συναλλαγές έχουν αποτελέσει ήδη αντικείμενο έρευνας από την Επιτροπή.

(187) Ειδικότερα, όσον αφορά την εταιρεία LOT AMS, η τιμή πώλησης των μετοχών της βασίστηκε σε τρεις ανεξάρτητες πρότερες αποτιμήσεις, οι οποίες περιγράφονται και εξετάζονται στην απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση SA 33337 ([61]). Ομοίως, οι συναλλαγές που αφορούν την εταιρεία LOT Cargo περιγράφονται και εξετάζονται επίσης στην απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση SA 33337 ([62]). Όσον αφορά τις εταιρείες LOT Ground Services και LOT Services, η Επιτροπή διερεύνησε κατά πόσον η LOT Services ήταν διάδοχος εταιρεία της LOT Ground Services και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι στην κατοχή της περιήλθαν ορισμένα μόνο στοιχεία ενεργητικού της εταιρείας που υποβλήθηκε σε εκκαθάριση ([63]). Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι δεν συντρέχουν λόγοι τροποποίησης της αξιολόγησης που διενήργησε στο πλαίσιο της απόφασής της στην υπόθεση SA 33337.

(188) Όσον αφορά την πώληση της εταιρείας Casinos Poland στη Vicco, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 145 ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Vicco είναι εταιρεία ιδιωτικού δικαίου. Κατά συνέπεια, οι αποφάσεις της Vicco δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος και οι πόροι της δεν αποτελούν κρατικούς πόρους.

(189) Όσον αφορά την πώληση της εταιρείας Petrolot στην PKN Orlen, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 145 ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 179 ανωτέρω στο συμπέρασμα ότι η PKN Orlen είναι εταιρεία ιδιωτικού δικαίου και, ως εκ τούτου, οι αποφάσεις της δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος και οι πόροι της δεν αποτελούν κρατικούς πόρους.

(190) Όσον αφορά την πώληση της εταιρείας Eurolot στην TF Silesia, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 145 ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε ήδη στο συμπέρασμα ότι οι αποφάσεις της δεν μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος και ότι οι πόροι της δεν αποτελούν κρατικούς πόρους. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, πριν από τη συγκεκριμένη συναλλαγή, είχε προηγηθεί δημόσια πρόσκληση για διεξαγωγή διαπραγματεύσεων. Επιπλέον, η τιμή των μετοχών της Eurolot ορίστηκε βάσει εκθέσεων αποτίμησης που προσκομίστηκαν προτού πραγματοποιηθεί η συναλλαγή. Οι αποτιμήσεις βασίστηκαν σε ευρέως εφαρμοζόμενες και αποδεκτές μεθοδολογίες (δηλαδή στη μέθοδο των προεξοφλημένων ταμειακών ροών (DCF) και στη μέθοδο της αναπροσαρμοσμένης καθαρής αξίας του ενεργητικού), καθώς και σε αξιόπιστες παραδοχές. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα πορίσματα των εν λόγω αποτιμήσεων αποτελούν κατάλληλη προσέγγιση των αγοραίων τιμών του μεριδίου της LOT στην εταιρεία Eurolot. Από τις ανωτέρω εκτιμήσεις, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι η συγκεκριμένη συναλλαγή είναι συμβιβάσιμη με την αγορά.

(191) Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι πωλήσεις των θυγατρικών εταιρειών της LOT δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

Παροχή υπηρεσιών

(192) Όσον αφορά την προμήθεια καυσίμων στη LOT από την εταιρεία PKN Orlen και τη θυγατρική της Petrolot σε μειωμένες τιμές, όπως εικάζεται, σύμφωνα με όσα περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 146 ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η PKN Orlen και η θυγατρική της είναι εταιρείες ιδιωτικού δικαίου. Κατά συνέπεια, λαμβανομένου υπόψη ότι οι πόροι της PKN Orlen δεν αποτελούν κρατικούς πόρους, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι συναλλαγές που αφορούν τις προμήθειες καυσίμων προς τη LOT δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

([60]) Βλέπε υποσημείωση αριθ. 8.
([61]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 29 έως 34 και 57 έως 60 της απόφασης της Επιτροπής στην υπόθεση SA 33337, βλέπε υποσημείωση αριθ. 8.
([62]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 17 έως 22 και 44 έως 50 της απόφασης της Επιτροπής στην υπόθεση SA 33337, βλέπε υποσημείωση αριθ. 8.
([63]) Βάσει των πληροφοριών που υπέβαλε η Πολωνία στο πλαίσιο της έρευνας που διεξήχθη στην υπόθεση SA 33337, στην κατοχή της εταιρείας LOT Services περιήλθαν ορισμένα στοιχεία του ενεργητικού (εξοπλισμός διακίνησης) και ορισμένοι εργαζόμενοι (μέσω εξωτερικού γραφείου εύρεσης εργασίας) από την εταιρεία LOT Ground Services που υποβλήθηκε σε εκκαθάριση. Η συναλλαγή αυτή δεν συνδεόταν με την ανάληψη του ελέγχου των δραστηριοτήτων της εταιρείας LOT Ground Services.

7.2 ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

(193) Σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της Συνθήκης ΕΚ ([64]), οι ενισχύσεις δεν τίθενται σε εφαρμογή παρά μόνον αφού η Επιτροπή λάβει, ή θεωρηθεί ότι έχει λάβει, απόφαση με την οποία εγκρίνει την εν λόγω ενίσχυση («υποχρέωση αναστολής της εφαρμογής»).

(194) Μέχρι στιγμής, η Πολωνία δεν έχει θέσει σε εφαρμογή την ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της LOT. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι έχει τηρηθεί η υποχρέωση αναστολής της εφαρμογής.

7.3 ΤΟ ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

(195) Το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ ορίζει ότι δύναται να επιτρέπονται κρατικές ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.

(196) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το εν λόγω μέτρο συνιστά ενίσχυση αναδιάρθρωσης, η οποία πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο των κατευθυντήριων γραμμών, ούτως ώστε να στοιχειοθετηθεί κατά πόσον είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

7.3.1 **Προβληματική επιχείρηση**

(197) Σύμφωνα με το σημείο 12 στοιχείο α) και το σημείο 14 των κατευθυντήριων γραμμών, επιλέξιμες για ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι μόνον οι προβληματικές επιχειρήσεις. Για να χαρακτηριστεί προβληματική μια επιχείρηση, πρέπει να πληροί τα κριτήρια που απαριθμούνται στο σημείο 10 ή στο σημείο 11 των κατευθυντήριων γραμμών.

(198) Κατά την έννοια του σημείου 10, μια επιχείρηση θεωρείται προβληματική στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) εάν πρόκειται για εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, εφόσον έχει απολεσθεί πάνω από το μισό του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού έχει απολεσθεί κατά τη διάρκεια των 12 τελευταίων μηνών·

β) ανεξάρτητα από τη μορφή της εν λόγω εταιρείας, εφόσον πληροί τις προϋποθέσεις του εθνικού δικαίου που τη διέπει όσον αφορά την υπαγωγή της σε συλλογική διαδικασία αφερεγγυότητας.

(199) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή επεσήμανε ότι, ως εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, η LOT πληρούσε τα κριτήρια του σημείου 10 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών, δεδομένου ότι, σύμφωνα με στοιχεία της 31ης Δεκεμβρίου 2012, είχε απολεσθεί πάνω από το μισό του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου (169,7 %) και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού είχε απολεσθεί κατά τη διάρκεια των 12 τελευταίων μηνών (89,3 %) ([65]).

(200) Λόγω των καθαρών κερδών που κοινοποιήθηκαν το 2013, θα μπορούσε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η LOT δεν πληροί επί του παρόντος το δεύτερο επιμέρους κριτήριο του σημείου 10 στοιχείο α). Ωστόσο, η επίτευξη καθαρών κερδών το 2013 κατέστη δυνατή μόνο χάρη στην ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Εάν η εταιρεία δεν είχε λάβει την ενίσχυση αυτή, δεν θα παρουσίαζε καθόλου κέρδη το 2013, διότι δεν θα είχε κατορθώσει να επιβιώσει. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι η LOT ήταν προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια του σημείου 10 στοιχείο α) όταν ξεκίνησε η διαδικασία αναδιάρθρωσης και παραμένει μέχρι σήμερα.

(201) Επιπλέον, τον Δεκέμβριο του 2012, η LOT βρέθηκε στα πρόθυρα έλλειψης ρευστότητας και αναγκάστηκε να ζητήσει ενίσχυση διάσωσης προκειμένου να αποφύγει την κήρυξη αφερεγγυότητας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 17 ανωτέρω). Η Πολωνία διαβεβαίωσε ότι εάν η εταιρεία δεν ελάμβανε την ενίσχυση διάσωσης, θα κήρυττε σύντομα πτώχευση.

(202) Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή εκτιμά ότι, ήδη από την έναρξη της διαδικασίας αναδιάρθρωσης, η LOT συνιστούσε προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια του σημείου 10 στοιχεία α) και γ) των κατευθυντήριων γραμμών.

(203) Επιπλέον, η Επιτροπή εξέτασε επίσης εάν η LOT πληροί τα κριτήρια του σημείου 11 των κατευθυντήριων γραμμών.

(204) Στο σημείο 11 των κατευθυντήριων γραμμών προβλέπεται ότι, ακόμα και στην περίπτωση που δεν συντρέχει καμία από τις περιστάσεις που αναφέρονται στο σημείο 10, μια εταιρεία μπορεί να συνεχίσει να θεωρείται προβληματική και απαριθμούνται ορισμένες από τις συνήθεις ενδείξεις μιας προβληματικής επιχείρησης, όπως μείωση του κύκλου εργασιών, αύξηση των ζημιών, διόγκωση των αποθεμάτων, πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, αυξανόμενη δανειοληψία, αύξηση των οικονομικών επιβαρύνσεων, καθώς και εξασθένιση ή εξαφάνιση της αξίας του καθαρού ενεργητικού.

([64]) ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

([65]) Σύμφωνα με τις οικονομικές καταστάσεις της LOT για το έτος 2012, το εγγεγραμμένο κεφάλαιο της εταιρείας ανερχόταν στις 31 Δεκεμβρίου 2012 στο ποσό των 447,7 εκατ. πολωνικών ζλότι, αφού η LOT είχε απολέσει έως την 31η Δεκεμβρίου 2012 κεφάλαιο ύψους 759,8 εκατ. πολωνικών ζλότι, εκ των οποίων τα 400 εκατ. πολωνικά ζλότι είχαν απολεσθεί μόνο κατά το έτος 2012.

(205) Οι οικονομικές καταστάσεις της εταιρείας παρουσιάζουν τις ακόλουθες ενδείξεις μιας προβληματικής επιχείρησης (βλέπε πίνακα 1 ανωτέρω):

— Μείωση του κύκλου εργασιών: το 2013, τα έσοδα από τις πωλήσεις μειώθηκαν σε 3,147 δισεκατ. πολωνικά ζλότι, δηλαδή στο χαμηλότερο ποσό που καταγράφηκε από το 2010, όταν είχαν ανέλθει σε 2,958 δισεκατ. πολωνικά ζλότι.

— Διόγκωση των αποθεμάτων: κατόπιν αρχικής μείωσης από 252,1 εκατ. πολωνικά ζλότι το 2010 σε 198,5 εκατ. πολωνικά ζλότι το 2012, τα αποθέματα αυξήθηκαν το 2013 στο ποσό των 216,6 εκατ. πολωνικών ζλότι.

— Πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα: η εταιρεία έχει μειώσει τις θέσεις απασχόλησης και το μέγεθος του στόλου και σκοπεύει να προβεί σε περαιτέρω περικοπές, στοιχείο που είναι ενδεικτικό του προβλήματος πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας που αντιμετωπίζει.

— Αυξανόμενο χρέος: οι βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις αυξήθηκαν από 1,606 δισεκατ. πολωνικά ζλότι το 2010 σε 3,223 δισεκατ. πολωνικά ζλότι το 2013.

— Αύξηση των δαπανών για τόκους: οι δαπάνες για τόκους αυξήθηκαν από 60,2 εκατ. πολωνικά ζλότι το 2010 σε 123,8 εκατ. πολωνικά ζλότι το 2013.

— Εξασθένιση ή εκμηδενισμός της αξίας του καθαρού ενεργητικού: το καθαρό ενεργητικό μειώθηκε από 500,1 εκατ. πολωνικά ζλότι το 2010 σε – 265,5 εκατ. πολωνικά ζλότι το 2012 και σε – 258,1 εκατ. πολωνικά ζλότι το 2013.

Επιπροσθέτως, από το 2008 και μετά, η εταιρεία παρουσίαζε σε κάθε οικονομικό έτος ζημίες. Η τάση αυτή αντιστράφηκε μόνο το 2013, όταν η LOT παρουσίασε καθαρά κέρδη χάρη στα οφέλη που αποκόμισε από την ενίσχυση διάσωσης. Η Επιτροπή εκτιμά ότι μια εταιρεία που παρουσιάζει ζημίες αυτού του μεγέθους επί σειρά ετών συνιστά κατά πάσα πιθανότητα προβληματική επιχείρηση.

(206) Επιπλέον, σύμφωνα με τη γνωμοδότηση του ελεγκτή σχετικά με τις οικονομικές καταστάσεις για το έτος 2013, διαπιστώνεται σημαντική αβεβαιότητα ως προς την ικανότητα της εταιρείας να συνεχίσει τις δραστηριότητές της λόγω της αρνητικής καθαρής θέσης της και του βραχυπρόθεσμου παθητικού της, το οποίο υπερβαίνει το κυκλοφορούν ενεργητικό. Σε προηγούμενες υποθέσεις ([66]), η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, εφόσον μια εταιρεία παρουσιάζει αρνητική καθαρή θέση, τεκμαίρεται εκ προοιμίου ότι πληρούνται τα κριτήρια του σημείου 10 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών, πράγμα που ισχύει και στην περίπτωση της LOT από το 2012 και μετά. Το Γενικό Δικαστήριο αποφάνθηκε επίσης ([67]) ότι μια εταιρεία που παρουσιάζει αρνητική καθαρή θέση θεωρείται προβληματική επιχείρηση.

(207) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η LOT αποτελεί προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια του σημείου 11 των κατευθυντήριων γραμμών.

(208) Δεδομένου ότι η LOT ιδρύθηκε το 1929 (καταχωρίστηκε υπό την παρούσα μορφή της το 2001) και δραστηριοποιείται έκτοτε στον τομέα των επιβατικών εναέριων μεταφορών, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί νεοσυσταθείσα επιχείρηση για τους σκοπούς του σημείου 12 των κατευθυντήριων γραμμών.

(209) Στο σημείο 13 των κατευθυντήριων γραμμών ορίζεται ότι μια εταιρεία που ανήκει ή έχει εξαγορασθεί από ευρύτερο επιχειρηματικό όμιλο δεν είναι καταρχήν επιλέξιμη για ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, εκτός εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι η εταιρεία έχει εγγενείς δυσχέρειες οι οποίες δεν έχουν προκύψει από την αυθαίρετη κατανομή των δαπανών στο εσωτερικό του ομίλου και ότι οι δυσχέρειες αυτές είναι τόσο σοβαρές ώστε να μην μπορούν να αντιμετωπιστούν από τον ίδιο τον όμιλο.

(210) Η LOT είναι η μητρική εταιρεία επιχειρηματικού ομίλου, αλλά οι δυσχέρειες που αντιμετωπίζει είναι εγγενείς της δραστηριότητάς της και δεν έχουν προκύψει από την αυθαίρετη κατανομή των δαπανών στο εσωτερικό του ομίλου LOT. Οι παράγοντες που προσδιορίστηκαν ως αίτιο των δυσχερειών που αντιμετωπίζει η εταιρεία περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 20 ανωτέρω.

(211) Οι θυγατρικές εταιρείες του ομίλου LOT είναι υπερβολικά μικρές και δεν δημιουργούν επαρκή ταμειακά πλεονάσματα για τη διάσωση της μητρικής εταιρείας. Τα συνολικά τους έσοδα για το έτος 2013 ανήλθαν μόλις στο 2,5 % περίπου των εσόδων της LOT, ενώ κατέγραψαν συνολική καθαρή ζημία ύψους 2 εκατ. πολωνικών ζλότι. Επιπλέον, διαπιστώνεται ότι και ο ίδιος ο όμιλος LOT αποτελεί πιθανότατα προβληματική επιχείρηση, διότι παρουσίασε συνολική καθαρή ζημία ύψους 164 εκατ. πολωνικών ζλότι για το έτος που έληξε την 31η Δεκεμβρίου 2011 (λόγω της αμελητέας χρηματοοικονομικής βαρύτητας των θυγατρικών της εταιρειών, η LOT απαλλάχτηκε έκτοτε από την υποχρέωση να καταρτίζει ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις) και συσσωρευμένες ζημίες της τάξης των 270 εκατ. πολωνικών ζλότι από την ημερομηνία αυτή και μετά. Κατά συνέπεια, οι δυσχέρειες της εταιρείας είναι τόσο σοβαρές ώστε να μην μπορούν να αντιμετωπιστούν από τον ίδιο τον όμιλο.

([66]) Απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση C 38/2007 *Arbel Fauvet Rail* (ΕΕ L 238 της 5.9.2008, σ. 27).

([67]) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-102/07 *Freistaat Sachsen κατά Επιτροπής* και T-120/07 *MB Immobilien Verwaltungs GmbH και MB System GmbH & Co. KG System κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2010, σ. II-585, σκέψεις 95 έως 106.

(212) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η LOT αποτελεί προβληματική επιχείρηση και είναι επιλέξιμη για ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

7.3.2 **Η αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης»**

(213) Σύμφωνα με το σημείο 73 των κατευθυντήριων γραμμών, εάν η ενδιαφερόμενη επιχείρηση έχει ήδη λάβει κατά το παρελθόν κρατική ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης, συμπεριλαμβανομένης οποιασδήποτε μη κοινοποιηθείσας ενίσχυσης, και όταν έχουν παρέλθει λιγότερα από 10 έτη από τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ή έχει λήξει η περίοδος αναδιάρθρωσης ή έχει διακοπεί η εφαρμογή του σχεδίου (όποιο είναι το πλέον πρόσφατο), η Επιτροπή δεν εγκρίνει άλλη ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης.

(214) Στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, η Επιτροπή εκτίμησε κατά πόσον η αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών, η οποία αποτέλεσε αντικείμενο τόσο της καταγγελίας της Ryanair που αναφέρεται στο σημείο 1.2 ανωτέρω όσο και των παρατηρήσεων που υπέβαλαν άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 130, 132, 133 και 135 ανωτέρω, είχε επιπτώσεις στην τήρηση της αρχής της «εφάπαξ ενίσχυσης» από την Πολωνία. Εφόσον προέκυψε το συμπέρασμα ότι η αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών δεν συνιστά κρατική ενίσχυση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 172 ανωτέρω), έπεται ότι οι εν λόγω συναλλαγές δεν έχουν καμία επίπτωση στην τήρηση της αρχής της «εφάπαξ ενίσχυσης» από την Πολωνία.

(215) Το ίδιο ισχύει και για τις άλλες συναλλαγές για τις οποίες τα ενδιαφερόμενα μέρη ισχυρίστηκαν ότι συνιστούν κρατική ενίσχυση, όσον αφορά δηλαδή i) την πώληση ακινήτων, ii) τη χορήγηση δανείων, iii) την πώληση θυγατρικών εταιρειών και iv) την παροχή των λοιπών υπηρεσιών που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 132 και 133 ανωτέρω, δεδομένου ότι η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 177, 183, 191 και 192 ανωτέρω).

(216) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι ούτε η αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών ούτε οι συναλλαγές που αναφέρουν τα ενδιαφερόμενα μέρη συνιστούν κρατική ενίσχυση. Επιπλέον, η Πολωνία διαβεβαίωσε ότι η εταιρεία δεν επωφελήθηκε από τη χορήγηση καμίας ενίσχυσης διάσωσης ή αναδιάρθρωσης κατά την τελευταία δεκαετία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι τηρήθηκε η αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης».

7.3.3 **Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας**

(217) Για να θεωρηθεί ότι ένα μέτρο κρατικής ενίσχυσης είναι συμβιβάσιμο κατά την έννοια των σημείων 34-37 των κατευθυντήριων γραμμών, το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να επιτρέπει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα και να βασίζεται σε ρεαλιστικές υποθέσεις όσον αφορά τις μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας. Το σχέδιο πρέπει να παρέχει στην επιχείρηση τη δυνατότητα να καλύπτει, μετά την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, όλα της τα έξοδα, και η προσδοκώμενη απόδοση των κεφαλαίων πρέπει να είναι επαρκής ώστε η αναδιαρθρωμένη επιχείρηση να μπορεί να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις. Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να περιγράφονται οι περιστάσεις που προκάλεσαν τις δυσχέρειες της επιχείρησης, ούτως ώστε να είναι δυνατόν να εξακριβωθεί κατά πόσον τα προτεινόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης είναι τα ενδεδειγμένα.

(218) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπεται αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας το 2015 (βλέπε πίνακα 4). Αναμένεται ότι η εταιρεία θα παρουσιάσει καθαρά κέρδη, εκτίμηση από την οποία συνεπάγεται ότι θα είναι σε θέση να καλύπτει, μετά την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, όλα της τα έξοδα, περιλαμβανομένων των υποτιμήσεων και των χρηματοοικονομικών δαπανών. Προβλέπεται ότι η προσδοκώμενη απόδοση του απασχολούμενου κεφαλαίου θα κυμαίνεται από [5-6] % έως [10-12] % κατά την περίοδο μετά την αναδιάρθρωση. Δεδομένου ότι η απόδοση των δεκαετών κρατικών ομολόγων της Πολωνίας, τα οποία θεωρούνται κατά κανόνα προσέγγιση ασφαλούς επένδυσης, ανέρχεται περίπου στο 3,4 %, η προσδοκώμενη απόδοση των κεφαλαίων εξασφαλίζει ευλόγως επαρκές επασφάλιστρο κινδύνου και μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι επαρκές για να επιτρέψει στη LOT να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις. Από την άλλη πλευρά, λόγω του γεγονότος ότι η διάμεση τιμή του δείκτη ROCE των ευρωπαϊκών αερογραμμών ανήλθε κατά το τελευταίο οικονομικό έτος σε 6,9 % (10,3 %, εάν ληφθούν υπόψη μόνον οι πλέον επικερδείς αερομεταφορείς) και ότι ο δείκτης ROCE των αποδοτικότερων ευρωπαϊκών αερομεταφορέων ανερχόταν σε 13,4 %, η τιμή-στόχος που έθεσε η LOT δεν φαίνεται να είναι ούτε εξωρεαλιστική ούτε υπερβολική μετά την επιτυχή αναδιάρθρωση της επιχείρησης.

(219) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης περιγράφονται αναλυτικά οι περιστάσεις που προκάλεσαν τις δυσχέρειες της LOT και προβλέπονται τα μέτρα που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση των εν λόγω δυσχερειών, οι οποίες περιγράφονται λεπτομερώς στο κεφάλαιο III ανωτέρω.

(220) Η Επιτροπή εξέτασε τις βασικές παραδοχές στις οποίες βασίστηκαν οι οικονομικές προβλέψεις που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης και προέβη σε αξιολόγηση των μέτρων αναδιάρθρωσης, καθώς και των ζητημάτων που έθιξαν τα ενδιαφερόμενα μέρη αναφορικά με την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας. Κατόπιν τούτου, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η LOT βρίσκεται σήμερα σε καλύτερη θέση για να διασφαλίσει την επιτυχή έκβαση της αναδιάρθρωσης από ό,τι κατά την περίοδο 2009-2012.

(221) Πρώτον, η LOT έθεσε το 2013 σε επιχειρησιακή λειτουργία τα από καιρό αναμενόμενα αεροσκάφη τύπου B787, τα οποία αποτελούν βασικό στοιχείο της νέας στρατηγικής και σημαντική κινητήριο δύναμη για τα οφέλη που προκύπτουν από την αναδιάρθρωση. Η Πολωνία είχε θεωρήσει ότι η καθυστέρηση στην παράδοση των αεροσκαφών τύπου B787

αποτελούσε ένα από τα βασικά αίτια των οικονομικών δυσχερειών της εταιρείας κατά το παρελθόν, καθώς και της αδυναμίας της να αποκαταστήσει τη βιωσιμότητά της. Η νέα στρατηγική της LOT βασίζεται, αφενός, στη χρήση των αεροσκαφών τύπου B787 σε δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων και, αφετέρου, στο αποτελεσματικό δίκτυο τροφοδοσίας από την Πολωνία και την Κεντρική Ευρώπη που έχει αναπτυχθεί με επίκεντρο τον αερολιμένα Chopin της Βαρσοβίας και το οποίο εκσυγχρονίστηκε πρόσφατα και βρίσκεται επί του παρόντος στο στάδιο της επέκτασης ([68]).

(222) Τα πρώτα ουσιαστικά αποτελέσματα της επιχειρησιακής λειτουργίας των αεροσκαφών τύπου B787 επιβεβαιώνουν την παραδοχή ότι θα επιτευχθούν σημαντικά οφέλη αναδιάρθρωσης από την απόκτηση των εν λόγω αεροσκαφών. Κατά την περίοδο Ιουνίου-Νοεμβρίου 2013, τα κέρδη που απέφερε ο στόλος των αεροσκαφών τύπου B787 ήταν κατά […] εκατ. πολωνικά ζλότι υψηλότερα από τα κέρδη που απέφερε ο στόλος των προκατόχων τους, δηλαδή τα αεροσκάφη τύπου B767, σε αντίστοιχη περίοδο του 2012. Επρόκειτο για καλύτερο αποτέλεσμα από ό,τι προβλεπόταν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Με βάση την παραδοχή ότι τα αεροσκάφη χρησιμοποιούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (σε αντίθεση με το έτος 2013, κατά τη διάρκεια του οποίου παρέμειναν καθηλωμένα για ένα εξάμηνο), ο προβλεπόμενος ετήσιος οικονομικός αντίκτυπος της τάξης των [135-165] εκατ. πολωνικών ζλότι μοιάζει εφικτός. Τα νέα αεροσκάφη απέφεραν επίσης σημαντικό ποσοστό εξοικονόμησης δαπανών, διότι το κόστος καυσίμων μειώθηκε κατά [> 15] % και οι συνολικές άμεσες δαπάνες μειώθηκαν κατά [> 25] %.

(223) Η Πολωνία προσκόμισε επίσης ποσοτικά αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι η έναρξη της επιχειρησιακής λειτουργίας των αεροσκαφών τύπου B787 δεν είχε θετικό αντίκτυπο μόνο στο τμήμα της αγοράς μεγάλων αποστάσεων, αλλά και σε ολόκληρο το δίκτυο πτήσεων, συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων της αγοράς μικρών και μεσαίων αποστάσεων, μέσω των οποίων πραγματοποιούνται συνδέσεις μετεπιβίβασης για τα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων. Τα κέρδη της LOT από τις αεροπορικές συνδέσεις που εξυπηρετούνται από τα αεροσκάφη τύπου B787 τα οποία υπολογίστηκαν βάσει του «περιθωρίου 2» ([69]) (περιλαμβανομένου, δηλαδή, και του αποτελέσματος της συμβολής για ολόκληρο το δίκτυο πτήσεων) ανήλθαν σε ποσό [> 100] εκατ. πολωνικών ζλότι κατά την περίοδο Ιουνίου-Νοεμβρίου 2013 και ήταν υψηλότερα κατά [> 100] % από τα κέρδη αντίστοιχης περιόδου του 2012, όταν η εταιρεία χρησιμοποιούσε τα παλαιά αεροσκάφη τύπου B767.

(224) Όσον αφορά το ζήτημα της ενδεχόμενης υποεκμετάλλευσης των αεροσκαφών τύπου B787 που θίγεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Πολωνία αποσαφήνισε ότι, έως το 2013, η LOT είχε θέσει σε επιχειρησιακή λειτουργία πέντε αεροσκάφη τύπου B767 στα δρομολόγια από την Πολωνία προς τις ΗΠΑ και τον Καναδά. Επί του παρόντος διαθέτει έξι αεροσκάφη τύπου B787, τα οποία μπορεί να θέσει σε λειτουργία για την εξυπηρέτηση των ίδιων δρομολογίων και ενός επιπλέον δρομολογίου με προορισμό το Πεκίνο. Μετά την περίοδο αναδιάρθρωσης, η LOT σκοπεύει να ξεκινήσει τη λειτουργία νέων δρομολογίων μεγάλων αποστάσεων με προορισμό την Ασία. Σύμφωνα με την IATA, οι υπερατλαντικές πτήσεις από την Πολωνία αναμένεται να αυξηθούν με ρυθμό 6,5 % ετησίως κατά την περίοδο 2013-2017 και η επιβατική κίνηση από την Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη προς την Ασία με ρυθμό 9,1 %-10,6 % ετησίως. Η Πολωνία χορήγησε στοιχεία από τα οποία καταδεικνύεται ότι διαθέτει μία από τις μεγαλύτερες και αναπτυσσόμενες τοπικές αγορές με προορισμό τη Βόρεια Αμερική, και μάλιστα μεγαλύτερη από ορισμένους καθιερωμένους κομβικούς αερολιμένες της Δυτικής Ευρώπης (Μόναχο, Βιέννη, Κοπεγχάγη και, για ορισμένα δρομολόγια, Ζυρίχη) και μεγαλύτερου μεγέθους από το σημερινό μέγεθος των συνδυασμένων αγορών της Πράγας και της Βουδαπέστης. Τα στοιχεία αυτά παρέχουν μεγαλύτερη βεβαιότητα για τη δυνατότητα της αποτελεσματικής και αποδοτικής εκμετάλλευσης των αεροσκαφών τύπου B787.

(225) Δεύτερον, η LOT κάλυψε τις αδυναμίες που παρουσίαζαν προγενέστερες απόπειρες αναδιάρθρωσης, εστιάζοντας σε προβλήματα που δεν είχαν επιλυθεί κατά το παρελθόν, π.χ. μη συνεκτική αναδιάρθρωση των θέσεων απασχόλησης. Έως τον Νοέμβριο του 2013, η LOT είχε ήδη πραγματοποιήσει περικοπές μεταξύ του προσωπικού εδάφους κατά το πρωτοφανές ποσοστό της τάξης του 35 % ενώ προβλέπονται περαιτέρω περικοπές. Η εταιρεία ενίσχυσε επίσης την παρακολούθηση της υλοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(226) Στο πλαίσιο των μέτρων που συνδέονται με τα έσοδα επιτεύχθηκε ποσοστό [> 100] % των προβλεπόμενων οικονομικών τους δυνατοτήτων το 2013. Τον Αύγουστο του 2013, η LOT εισήγαγε επιτυχώς την παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας επί πληρωμή και δεν βρέθηκε αντιμέτωπη με αρνητικές αντιδράσεις εκ μέρους των πελατών. Σύμφωνα με την έρευνα αγοράς που διενήργησε η LOT, οι επιβάτες της οικονομικής θέσης της δεν αναμένεται να εναντιωθούν στην παροχή άλλων υπηρεσιών επί πληρωμή, εκτός από τη χρέωση τελών για τις αποσκευές (που η LOT δεν σκοπεύει ούτως ή άλλως να επιβάλει). Οι επιβάτες στην πολωνική αγορά, στην οποία οι AXK κατέχουν μερίδιο άνω του 50 %, είναι εξοικειωμένοι με την παροχή υπηρεσιών επί πληρωμή.

(227) Όσον αφορά τα συμπληρωματικά έσοδα, διαφαίνονται προοπτικές αύξησης. Τα συμπληρωματικά έσοδα της LOT ισοδυναμούν με το […] % των συνολικών εσόδων και είναι χαμηλότερα από τον μέσο όρο των αντίστοιχων εσόδων των παραδοσιακών αερομεταφορέων (3,1 % και παρουσιάζουν αυξητική τάση) και πολύ χαμηλότερα από τα συμπληρωματικά έσοδα της Aer Lingus (13-14 %), την οποία η LOT χαρακτηρίζει στρατηγικό αερομεταφορέα αναφοράς (λόγω παρόμοιου μεγέθους και επιχειρηματικού μοντέλου). Η LOT έχει δημιουργήσει ειδική μονάδα, η οποία είναι αρμόδια για την αύξηση των συμπληρωματικών εσόδων. Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες στρέφονται προς την υιοθέτηση μεικτού επιχειρηματικού μοντέλου, το οποίο συνδυάζει τα αυξημένα συμπληρωματικά έσοδα με παραδοσιακά στοιχεία των οργανωμένων αερομεταφορέων σε δίκτυο, φαίνεται να συντρέχουν βάσιμοι λόγοι ώστε να θεωρηθεί ότι η μεταστροφή της LOT προς την ίδια κατεύθυνση δεν θα υπονομεύσει τη στρατηγική της (για τη διατήρηση της θέσης της ως παραδοσιακού αερομεταφορέα) ούτε θα αποθαρρύνει τους πελάτες.

([68]) Μετά τον εκσυγχρονισμό του δεύτερου τερματικού σταθμού επιβατών, η μεταφορική ικανότητα του αερολιμένα θα αυξηθεί σε περισσότερα από 20 εκατ. επιβάτες, διπλασιάζοντας το σημερινό της μέγεθος.

([69]) Για τον ορισμό του «περιθωρίου 2», βλέπε αιτιολογική σκέψη 248.

(228) Όσον αφορά την περαιτέρω υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, έως την 31η Δεκεμβρίου 2013, η LOT είχε ήδη πραγματοποιήσει το 69 % των προβλεπόμενων βελτιώσεων για το 2014. Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος που καθορίστηκε για το έτος που ολοκληρώνεται την 31η Δεκεμβρίου 2014 (κέρδη ύψους 71 εκατ. πολωνικών ζλότι από την κύρια δραστηριότητα), η LOT πρέπει να βελτιώσει περαιτέρω τις οικονομικές επιδόσεις της κατά 75 εκατ. πολωνικά ζλότι, ποσό που θεωρείται ρεαλιστικός στόχος.

(229) Ειδικότερα, η LOT προσδιόρισε τους πόρους για την εν λόγω απαιτούμενη βελτίωση, π.χ. οφέλη από τα μέτρα αναδιάρθρωσης που έχουν ήδη εφαρμοστεί και τα οποία έχουν επαναλαμβανόμενο οικονομικό αντίκτυπο ([> 100] εκατ. πολωνικά ζλότι το 2013)· απουσία του έκτακτου κόστους της καθήλωσης των αεροσκαφών τύπου B787 κατά το πρώτο εξάμηνο του 2013 ([> 25] εκατ. πολωνικά ζλότι)· συμπληρωματικά κέρδη από την εκμετάλλευση των αεροσκαφών τύπου B787, εάν χρησιμοποιηθούν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και όχι μόνο για ένα εξάμηνο, όπως συνέβη κατά το έτος 2013 ([> 50] εκατ. πολωνικά ζλότι)· εξοικονόμηση του κόστους καυσίμων ([> 75] εκατ. πολωνικά ζλότι). Η LOT αναμένεται να επιτύχει τον οικονομικό στόχο που έχει θέσει για το 2014, έστω και αν υλοποιηθεί στην πραγματικότητα μόνον ένα μικρό ποσοστό των εν λόγω δυνητικών βελτιώσεων.

(230) Τρίτον, βελτιώθηκε το μακροοικονομικό περιβάλλον, το οποίο είχε υπονομεύσει παλαιότερες απόπειρες αναδιάρθρωσης. Μετά την οικονομική ύφεση του 2009 και του 2012, η οικονομία της ΕΕ φαίνεται να ανακάμπτει, δεδομένων των προβλέψεων περί αύξησης του ρυθμού ανάπτυξής της κατά 1,6 % το 2014 και κατά 2,0 % το 2015. Η πολωνική οικονομία αναμένεται να σημειώσει ανάπτυξη κατά 3,2 % το 2014, δηλαδή με ρυθμούς ταχύτερους από ό,τι προβλεπόταν κατά τη χρονική στιγμή που καταρτίστηκε το σχέδιο (2,2 %), και κατά 3,4 % το 2015 ([70]). Βάσει των ιστορικών στοιχείων που παραθέτει η LOT, η ζήτηση υπηρεσιών επιβατικών εναέριων μεταφορών συνδέεται σε πολύ μεγάλο βαθμό με την οικονομική ανάπτυξη. Η IATA προβλέπει ότι, κατά την περίοδο 2013-2017, η διεθνής επιβατική κίνηση θα σημειώσει αύξηση της τάξης του 5,4 % ετησίως. Σύμφωνα με την Ένωση Ευρωπαϊκών Αερογραμμών, οι ζώνες της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης θα παρουσιάσουν κατά τη θερινή περίοδο του 2014 τη μεγαλύτερη ανάπτυξη (αύξηση των πτήσεων κατά 7 %) από όλες τις ευρωπαϊκές ζώνες. Η Πολωνία αντιπροσωπεύει χονδρικά το 25 % της συνολικής εναέριας κυκλοφορίας στην Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη.

(231) Κατά συνέπεια, το οικονομικό έτος που έληξε την 31η Δεκεμβρίου 2013, δηλαδή το πρώτο πλήρες έτος της περιόδου αναδιάρθρωσης, η LOT παρουσίασε καθαρά κέρδη ύψους 26 εκατ. πολωνικών ζλότι (ενώ προβλεπόταν ζημία της τάξης των 196 εκατ. πολωνικών ζλότι). Σύμφωνα με την ανάλυση της εταιρείας, αυτά τα πρώτα κέρδη που δημιουργήθηκαν μετά το 2007 οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην εφαρμογή των μέτρων αναδιάρθρωσης και όχι σε εξωτερικούς παράγοντες.

(232) Σημαντική βελτίωση σημείωσε επίσης η ρευστότητα της LOT. Οι πραγματικές ταμειακές ροές των συναλλαγών κατά το έτος 2013 ήταν κατά 285 εκατ. πολωνικά ζλότι υψηλότερες από τις προβλεπόμενες. Παρότι στο σχέδιο αναδιάρθρωσης θεωρήθηκε ότι η LOT θα χρειαζόταν ενίσχυση αναδιάρθρωσης τον Αύγουστο του 2013, η εταιρεία έχει κατορθώσει μέχρι στιγμής όχι μόνο να επιβιώσει χωρίς ενίσχυση, αλλά και να δημιουργήσει επιπλέον συμπληρωματικούς πόρους χρηματοδότησης, όπως […] από την εταιρεία Boeing ύψους […] εκατ. δολαρίων ΗΠΑ και καθαρά έσοδα συνολικού ύψους […] εκατ. δολαρίων ΗΠΑ από την πώληση και τη χρηματοδοτική επανεκμίσθωση του έκτου αεροσκάφους τύπου B787 ([71]). Ως εκ τούτου, παρά το γεγονός ότι η εταιρεία εξακολουθεί να χρειάζεται την ενίσχυση για να μπορέσει να επιβιώσει, έχει αυξηθεί το περιθώριο ασφαλείας όσον αφορά τη ρευστότητα, στοιχείο που τεκμηριώνει περαιτέρω τον ισχυρισμό περί αποκατάστασης της βιωσιμότητας.

(233) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή έθεσε υπό αμφισβήτηση ορισμένες παραδοχές επί των οποίων βασίστηκαν οι οικονομικές προβλέψεις, δηλαδή μια σχετικά μικρή απόκλιση των βασικών παραμέτρων στις οποίες ερείδονται οι οικονομικές προβλέψεις από το βασικό σενάριο (π.χ. μέσα μοναδιαία έσοδα ανά επιβάτη (απόδοση) — κατά 1 %, αριθμός επιβατών — κατά 1 %, συναλλαγματική ισοτιμία πολωνικού ζλότι/δολαρίου ΗΠΑ — 10 %), σταθερή τιμή καυσίμων κατά τον εξαετή χρονικό ορίζοντα των προβλέψεων, τιμή του δείκτη υλοποίησης των μέτρων αναδιάρθρωσης στο 85 %, ποσό των εσόδων που προβλέπεται να δημιουργηθούν από την υπεκμίσθωση των αεροσκαφών.

(234) Η Πολωνία υπέβαλε επικαιροποιημένη ανάλυση ευαισθησίας, στην οποία τεκμαίρονται ευρύτερες αποκλίσεις των βασικών παραμέτρων από το βασικό σενάριο, δηλαδή απόδοση — κατά 4 %, αριθμός επιβατών — κατά 3,5 %, υποτίμηση του πολωνικού ζλότι έναντι του δολαρίου ΗΠΑ — κατά 55 %. Σύμφωνα με την εν λόγω ανάλυση, σε όλα τα σενάρια αναμένεται ότι η LOT θα διατηρήσει τη βιωσιμότητά της καθ' όλη τη διάρκεια του χρονικού ορίζοντα των προβλέψεων για την περίοδο 2014-2018. Μολαταύτα, η Πολωνία υπογράμμισε ότι τα ποσοστά του βασικού σεναρίου είναι συντηρητικά. Η προβλεπόμενη απόδοση αιτιολογείται από ιστορικές τιμές και έχει επιβεβαιωθεί από πραγματικά αποτελέσματα (η απόδοση το 2013 αυξήθηκε με ταχύτερο ρυθμό από ό,τι προβλεπόταν). Ο αριθμός των επιβατών, ο οποίος εκτιμήθηκε ούτως ή άλλως σε αισθητά μειωμένα ποσοστά λόγω των μέτρων αναδιάρθρωσης και αντιστάθμισης, είναι μικρότερος από τον αριθμό των επιβατών που θα μπορούσε να αιτιολογηθεί από τη σύγκριση με εφάμιλλες αερογραμμές και από τις προβλέψεις για την οικονομική ανάπτυξη της πολωνικής αγοράς. Τέλος, σύμφωνα με τις προβλέψεις των χρηματοπιστωτικών οργανισμών που επικαλείται η LOT, τεκμαίρεται ότι η συναλλαγματική ισοτιμία πολωνικού ζλότι/δολαρίου ΗΠΑ θα διατηρηθεί κάτω από το επίπεδο που εικάζεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης έως το τέλος του χρονικού ορίζοντα των προβλέψεων, δηλαδή το 2016.

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

([71]) Στις […], η LOT υπέγραψε με την εταιρεία Boeing συμφωνία με την οποία ολοκληρώθηκαν οι διαπραγματεύσεις που ξεκίνησαν από […] αεροσκαφών τύπου B787 […]. Στη συμφωνία προβλέπεται […], με εκτιμώμενο αντίκτυπο στα ταμειακά διαθέσιμα ύψους […] εκατ. δολαρίων ΗΠΑ. Επιπροσθέτως, οι όροι της πώλησης και χρηματοδοτικής επανεκμίσθωσης του έκτου αεροσκάφους τύπου B787 είναι καλύτεροι από τους όρους της λειτουργικής μίσθωσης που προβλέπονταν αρχικά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Η παρούσα αξία των επιπρόσθετων ταμειακών ροών ανέρχεται στο ποσό των […] εκατ. δολαρίων ΗΠΑ.

(235) Η τιμή αναφοράς των καυσίμων που χρησιμοποιείται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης είναι υψηλότερη της δεκαετούς ιστορικά μέγιστης τιμής της LOT και κατά 12,1 % υψηλότερη από την τιμή αγοράς κατά τη χρονική στιγμή της κοινοποίησης, δηλαδή σχετικά υψηλότερη από τις τιμές που ανέλυσε η Επιτροπή σε προηγούμενες υποθέσεις αναδιάρθρωσης αεροπορικών εταιρειών ([72]) (π.χ. η μέγιστη τιμή καυσίμου που αποτέλεσε αντικείμενο ανάλυσης στις υποθέσεις των τσεχικών αερογραμμών και της Air Malta ήταν αντιστοίχως κατά 5 % και κατά 4,5 % υψηλότερη από τις τρέχουσες τιμές της αγοράς). Η LOT δύναται επί του παρόντος να αντισταθμίσει την τιμή καυσίμων σε ποσοστό […] % κάτω από την τιμή αναφοράς έως το 2015, πράγμα που σημαίνει ότι μπορεί να διασφαλίσει ότι η τιμή δεν θα υπερβεί το αντισταθμισμένο επίπεδο έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, σύμφωνα με ανάλυση ευαισθησίας, ακόμη και αν η εν λόγω ιδιαίτερα συντηρητική τιμή αναφοράς αυξηθεί κατά 15 %, η LOT θα είναι ακόμη σε θέση να διατηρήσει τη ρευστότητά της καθ' όλη τη διάρκεια του χρονικού ορίζοντα των οικονομικών προβλέψεων.

(236) Όσον αφορά τα έσοδα που προβλέπεται να δημιουργηθούν από την υπεκμίσθωση των αεροσκαφών, η LOT προέβη σε υπεκμίσθωση αεροσκάφους τύπου B787 σε τουριστικούς πράκτορες και βρίσκεται επί του παρόντος στο στάδιο προετοιμασίας της τελικής συμφωνίας με τον μισθωτή του δεύτερου αεροσκάφους. Η LOT εκτιμά ότι οι πιθανότητες σύναψης της συμφωνίας αυτής είναι υψηλές. Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που υπέβαλε ένα ενδιαφερόμενο μέρος, τα αεροσκάφη τύπου B787 είναι άκρως εμπορεύσιμα. Ως εκ τούτου, η παραδοχή σχετικά με την υπεκμίσθωση δύο αεροσκαφών τύπου B787 μπορεί να θεωρηθεί εφικτή.

(237) Η LOT εξακολουθεί να αναζητεί αγοραστές ή μισθωτές για […] αεροσκάφη τύπου E170. Ωστόσο, κατάρτισε ένα εναλλακτικό σενάριο για τον στόλο της βάσει της παραδοχής ότι θα συνεχίσει να χρησιμοποιεί τα αεροσκάφη, ούτως ώστε να διασφαλιστεί η αποκατάσταση της βιωσιμότητας, ακόμη και αν αποτύχουν οι εν λόγω απόπειρες. Η Επιτροπή εξέτασε τον τρόπο με τον οποίο το εναλλακτικό σενάριο θα μπορούσε να επηρεάσει τις οικονομικές προβλέψεις σε περίπτωση υλοποίησής του. Διαπίστωσε ότι οι συνολικές ταμειακές εκροές κατά την περίοδο 2014-2018 αναμένεται να αυξηθούν κατά [64-78] εκατ. πολωνικά ζλότι έναντι των προβλεπόμενων στο πλαίσιο του βασικού σεναρίου. Αυτή η αρνητική απόκλιση παραμένει εντός του περιθωρίου ασφαλείας που προβλέπεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Ακόμη και στο πλαίσιο του χειρότερου δυνατού σεναρίου, η LOT αναμενόταν να δημιουργήσει κατά την περίοδο 2014-2018 συνολικές ταμειακές ροές [> 150] εκατ. πολωνικών ζλότι.

(238) Επιπλέον, η LOT προέβλεψε τη λήψη περαιτέρω μέτρων αναδιάρθρωσης (τα οποία δεν περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης) για την αντιμετώπιση των πιθανών επιπτώσεων του εναλλακτικού σεναρίου σχετικά με τον στόλο της. Ο εκτιμώμενος οικονομικός αντίκτυπος των εν λόγω συμπληρωματικών μέτρων ανέρχεται στο ποσό των [> 50] εκατ. πολωνικών ζλότι ετησίως και υπερβαίνει μακράν το ενδεχόμενο χρηματοδοτικό έλλειμμα των [64-78] εκατ. πολωνικών ζλότι κατά την περίοδο 2014-2018. Σύμφωνα με τις οικονομικές προβλέψεις στο πλαίσιο του εναλλακτικού σεναρίου για τον στόλο, σε συνδυασμό με τα συμπληρωματικά μέτρα αναδιάρθρωσης, η ταμειακή κατάσταση της LOT προβλέπεται να παρουσιάσει μάλιστα και ελαφρά βελτίωση σε σύγκριση με την εκτιμώμενη ταμειακή κατάσταση στο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

(239) Όσον αφορά τον δείκτη υλοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή θεωρεί, βάσει της προαναφερθείσας ανάλυσης, ότι ο εκτιμώμενος δείκτης υλοποίησης των μέτρων αναδιάρθρωσης της τάξης του 85 % είναι ρεαλιστικός. Επιπλέον, επισημαίνει ότι η LOT αποκόμισε το 2013 το 137 % των προβλεπόμενων οφελών της αναδιάρθρωσης.

(240) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εκτιμά ότι η επικαιροποιημένη ανάλυση ευαισθησίας καταδεικνύει περαιτέρω ότι τα προτεινόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης είναι ικανά να αποκαταστήσουν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της εταιρείας.

(241) Επιπροσθέτως, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης περιορίζεται σε τρία έτη και τρεις μήνες, αρχής γενομένης από το τελευταίο τρίμηνο του 2012 και έως το τέλος του 2015, χρονικό διάστημα που κρίνεται κατάλληλο στην προκειμένη περίπτωση, εάν ληφθούν υπόψη τα μέτρα αναδιάρθρωσης που προβλέπονται στο σχέδιο, το χρονοδιάγραμμα εντός του οποίου πρέπει να υλοποιηθούν, καθώς και τα πρώτα αποτελέσματα των εν λόγω μέτρων. Η διάρκεια είναι βραχύτερη από ό,τι στις υποθέσεις αναδιάρθρωσης αερογραμμών που είχαν εγκριθεί κατά το παρελθόν ([73]), στις οποίες η περίοδος αναδιάρθρωσης ήταν πενταετής.

(242) Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το κοινοποιηθέν σχέδιο αναδιάρθρωσης φέρει την ημερομηνία της 14ης Ιουνίου 2013, ενώ η διαδικασία αναδιάρθρωσης ξεκίνησε στο τέλος του 2012. Πράγματι, η αναδιάρθρωση μιας προβληματικής επιχείρησης προϋποθέτει κατά κανόνα τη λήψη πληθώρας μέτρων, ορισμένα από τα οποία μπορεί να τίθενται άμεσα σε εφαρμογή, ενώ κάποια άλλα ενδέχεται να απαιτούν περισσότερο χρόνο για τον καθορισμό και την υλοποίησή τους. Θα ήταν επομένως ατελέσφορο να επιβληθεί ο όρος ότι, για να θεωρηθούν μέρος της ίδιας διαδικασίας αναδιάρθρωσης, τα μέτρα της πρώτης κατηγορίας δεν μπορούν να υλοποιηθούν εάν δεν καθοριστούν προηγουμένως με ακρίβεια όλα τα επιμέρους στοιχεία των μέτρων της δεύτερης κατηγορίας. Η εν λόγω απαγόρευση της υλοποίησης μέτρων που θα μπορούν να τεθούν άμεσα σε εφαρμογή θα συνεπαγόταν την αύξηση των δυσχερειών της εταιρείας και την ανάγκη χορήγησης περαιτέρω κρατικής ενίσχυσης.

(243) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα προτεινόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης είναι ικανά να αποκαταστήσουν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της εταιρείας μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα και βασίζονται σε ρεαλιστικές υποθέσεις.

([72]) Απόφαση C(2012) 6352 final της Επιτροπής, της 19ης Σεπτεμβρίου 2012, σχετικά με την υπόθεση SA.30908 (ΕΕ L 92 της 3.4.2013, σ. 16)· απόφαση C(2012) 4198 final της Επιτροπής, της 27ης Ιουνίου 2012, σχετικά με την υπόθεση SA.33015 (ΕΕ L 301 της 30.10.2012, σ. 29).

([73]) Βλέπε υποσημείωση αριθ. 72.

7.3.4 **Αποτροπή αθέμιτων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού (αντισταθμιστικά μέτρα)**

(244) Σύμφωνα με τα σημεία 38 έως 42 των κατευθυντήριων γραμμών, πρέπει να ληφθούν αντισταθμιστικά μέτρα για να διασφαλισθεί ότι θα μετριαστούν όσο το δυνατόν περισσότερο τα αποτελέσματα της ενίσχυσης που αλλοιώνουν τις συναλλαγές. Η ενίσχυση δεν πρέπει να επισύρει αθέμιτες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Τα μέτρα αυτά συνεπάγονται κατά κανόνα περιορισμό της παρουσίας της επιχείρησης στις αγορές της κατά το πέρας της περιόδου αναδιάρθρωσης. Τα αντισταθμιστικά μέτρα πρέπει να είναι ανάλογα με τις στρεβλωτικές επιπτώσεις που έχει η ενίσχυση και ιδίως με το μέγεθος και το σχετικό βάρος της επιχείρησης στην αγορά ή τις αγορές της. Το κλείσιμο ζημιογόνων δραστηριοτήτων δεν μπορεί να θεωρηθεί κατάλληλο αντισταθμιστικό μέτρο. Ο βαθμός των αντισταθμιστικών μέτρων πρέπει να αποφασίζεται για κάθε περίπτωση χωριστά και με γνώμονα τον στόχο της αποκατάστασης της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης. Επιπλέον, σύμφωνα με το σημείο 7 των κατευθυντήριων γραμμών, η Επιτροπή θα απαιτεί αντισταθμιστικά μέτρα για να ελαχιστοποιεί τα αποτελέσματα που συνεπάγεται η ενίσχυση για τους ανταγωνιστές.

(245) Σύμφωνα με το σημείο 56 των κατευθυντήριων γραμμών, οι προϋποθέσεις για την έγκριση ενίσχυσης είναι λιγότερο αυστηρές όσον αφορά την εφαρμογή αντισταθμιστικών μέτρων στις ενισχυόμενες περιοχές. Ως προς αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η LOT είναι εγκατεστημένη σε ενισχυόμενη περιοχή κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ.

(246) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η LOT αποτελεί επιχείρηση σχετικά μικρού μεγέθους, η οποία βρίσκεται αντιμέτωπη με τον ανταγωνισμό παραδοσιακών αερομεταφορέων και ΑΧΚ. Το μερίδιό της σε ολόκληρο τον κλάδο των ευρωπαϊκών επιβατικών εναέριων μεταφορών εκτιμάται σε ποσοστό χαμηλότερο του 1 %. Κατέχει σχετικά ισχυρότερη (αν και αποδυναμούμενη) θέση στα διεθνή δρομολόγια προς/από την Πολωνία και το μερίδιό της στον κλάδο εκτιμάται σε ποσοστό της τάξης του 27 %. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή κρίνει απαραίτητη τη λήψη αντισταθμιστικών μέτρων. Ωστόσο, το σχετικά μικρό μέγεθος και η περιορισμένη βαρύτητα της LOT στην αγορά επιτρέπουν στην Επιτροπή να θεωρήσει ότι οι στρεβλωτικές επιπτώσεις της ενίσχυσης θα είναι περιορισμένες. Η εκτίμηση αυτή πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη κατά την αξιολόγηση των αντισταθμιστικών μέτρων.

(247) Στο πλαίσιο των αντισταθμιστικών μέτρων, η LOT σκοπεύει να καταργήσει 19 συνδέσεις και να μειώσει τη συχνότητα των πτήσεων σε 5 συνδέσεις (βλέπε αναλυτικά στοιχεία στο σημείο 3.4). Τα προτεινόμενα μέτρα ισοδυναμούν με μείωση της μεταφορικής ικανότητας κατά [13,5-16,5] % υπό όρους ΔΘΧ σε σύγκριση με την περίοδο Νοεμβρίου 2011-Οκτωβρίου 2012 προ αναδιάρθρωσης. Η LOT ισχυρίζεται ότι καμία από τις εν λόγω συνδέσεις δεν ήταν ζημιογόνος πριν από την αναδιάρθρωση.

(248) Η LOT υπολογίζει την αποδοτικότητα των δρομολογίων με τη χρήση δύο μονάδων μέτρησης, δηλαδή το «περιθώριο 1» και το «περιθώριο 2». Στο «περιθώριο 1» λαμβάνονται υπόψη τα έσοδα και το μεταβλητό κόστος ενός δρομολογίου, π.χ. οι πωλήσεις, καθώς και το κόστος επιβατών και πτήσεων. Στο «περιθώριο 2» λαμβάνονται επιπλέον υπόψη η λεγόμενη «συνεισφορά στα κέρδη» (ο οικονομικός αντίκτυπος ενός δρομολογίου σε ολόκληρο το δίκτυο πτήσεων της LOT) και το έμμεσο κόστος που συνδέεται με ένα δρομολόγιο (π.χ. λειτουργική μίσθωση, υποτίμηση, πάγιες δαπάνες προσωπικού, μάρκετινγκ και διαφήμιση). Βάσει του «περιθωρίου 1», τα συγκεκριμένα δρομολόγια ήταν όλα αποδοτικά.

(249) Κατά την πάγια πρακτική της Επιτροπής, δρομολόγια θεωρούνται αποδοτικά εάν είχαν θετική συνεισφορά στα κέρδη κατά το έτος πριν από την παράδοσή τους ([74]). Η συνεισφορά στα κέρδη (η οποία αντιστοιχεί στο «περιθώριο 1» της LOT) λαμβάνει υπόψη τα έσοδα από τις πωλήσεις και το μεταβλητό κόστος (π.χ. το κόστος πτήσεων, επιβατών και διανομής) που συνδέονται με το κάθε επιμέρους αεροπορικό δρομολόγιο. Το περιθώριο συνεισφοράς στα κέρδη αποτελεί το κατάλληλο μέτρο, εφόσον λαμβάνει υπόψη όλα τα στοιχεία κόστους που συνδέονται με το συγκεκριμένο δρομολόγιο. Τα δρομολόγια τα οποία έχουν θετική συνεισφορά στα κέρδη δεν καλύπτουν μόνο τα μεταβλητά στοιχεία του κόστους ενός δρομολογίου, αλλά συμβάλλουν επίσης στην κάλυψη των πάγιων εξόδων της εταιρείας.

(250) Κατά τη συνήθη πρακτική των επιχειρήσεων, οι δραστηριότητες που καλύπτουν τα μεταβλητά στοιχεία του κόστους σε βραχυπρόθεσμο έως μεσοπρόθεσμο ορίζοντα συνεχίζονται. Οι πάγιες δαπάνες καταρχήν δεν μεταβάλλουν τον όγκο των δραστηριοτήτων και πρέπει να καλύπτονται ανεξάρτητα από το εάν εκτελείται ή όχι μια αεροπορική σύνδεση. Κατά συνέπεια, μια αεροπορική εταιρεία έχει μεγαλύτερο συμφέρον να διατηρήσει την εν λόγω σύνδεση, εφόσον καλύπτει τουλάχιστον μέρος των πάγιων δαπανών, από ό,τι να διακόψει τη λειτουργία της. Το στοιχείο αυτό αναγνωρίστηκε εμμέσως από ένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη, το οποίο επεσήμανε στις παρατηρήσεις που υπέβαλε ότι η μέτρηση της αποδοτικότητας αποκλειστικά με βάση τα μεταβλητά στοιχεία του κόστους δεν είναι κατάλληλη για τη διαμόρφωση εκτιμήσεων σε *μακροπρόθεσμο ορίζοντα*.

(251) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα συγκεκριμένα δρομολόγια συνιστούν κατάλληλα αντισταθμιστικά μέτρα, διότι δεν ήταν ζημιογόνα πριν από την αναδιάρθρωση.

(252) Όσον αφορά τον ισχυρισμό του ενδιαφερόμενου μέρους ότι, χάρη στη χορήγηση της κρατικής ενίσχυσης, η LOT αύξησε τη μεταφορική της ικανότητα στην πολωνική αγορά των ναυλωμένων πτήσεων, η Επιτροπή επισημαίνει πρωτίστως ότι η LOT έχει λάβει μέχρι στιγμής μόνο την ενίσχυση διάσωσης, η οποία χρησιμοποιήθηκε εξ ολοκλήρου για την αποπληρωμή ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων και για την κάλυψη ενός ταμειακού ελλείμματος που προέκυψε από δραστηριότητες εκμετάλλευσης κατά την περίοδο διάσωσης. Επομένως, η LOT δεν είχε πλεονάζοντες πόρους από την κρατική ενίσχυση ώστε να τους διαθέσει για τη χρηματοδότηση της εικαζόμενης επέκτασης στην αγορά ναυλωμένων πτήσεων. Ούτε η μελλοντική ενίσχυση αναδιάρθρωσης προβλέπεται να δαπανηθεί για τον σκοπό αυτό, διότι θα διατεθεί αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση των μέτρων αναδιάρθρωσης.

([74]) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση SA.30908, βλέπε υποσημείωση 72, αιτιολογικές σκέψεις 130 και 131.

(253) Δεύτερον, η LOT δεν αύξησε τη μεταφορική της ικανότητα στην πολωνική αγορά ναυλωμένων πτήσεων. Απεναντίας, η LOT περιόρισε την παρουσία της στην αναπτυσσόμενη πολωνική αγορά ναυλωμένων πτήσεων από [> 3] % το 2012 σε [< 1,5] % το 2013 (η LOT κατείχε ιστορικά πολύ ισχυρότερη θέση, με μερίδιο [> 15] % στην εν λόγω αγορά το 2010). Οι δραστηριότητες της LOT στην αγορά ναυλωμένων πτήσεων είναι προσωρινού χαρακτήρα και εκτελούνται με αποκλειστικό σκοπό την εξασφάλιση της αποδοτικής χρήσης του στόλου της, όπως προβλεπόταν και στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Η LOT δεν σκοπεύει να διατηρήσει την παρουσία της στην αγορά ναυλωμένων πτήσεων μετά το πέρας της περιόδου αναδιάρθρωσης.

(254) Τρίτον, η δραστηριότητα στον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων είναι αμελητέας σημασίας για τη LOT, δεδομένου ότι αντιπροσωπεύει ποσοστό μόλις [< 1] % της συνολικής της δραστηριότητας. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, απαιτείται μείωση του παραγωγικού δυναμικού στην κύρια αγορά, δηλαδή, στην περίπτωση της LOT, στις υπηρεσίες τακτικών πτήσεων.

(255) Συνοπτικά, το συνολικό ποσοστό της μείωσης του παραγωγικού δυναμικού που προκύπτει από τα αντισταθμιστικά μέτρα τα οποία προτείνει η LOT ανέρχεται στο [13,5-16,5] % και είναι υψηλότερο από το ποσοστό που είχε εγκρίνει η Επιτροπή στις προαναφερθείσες υποθέσεις αναδιάρθρωσης, δηλαδή των τσεχικών αερογραμμών και της Air Malta. Είναι επίσης σκόπιμο να επισημανθεί ότι η πραγματική μείωση του παραγωγικού δυναμικού που σημείωσε η LOT το 2013 ήταν κατά 1,6 εκατοστιαίες μονάδες υψηλότερη από την προβλεπόμενη.

(256) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η LOT ακύρωσε διάφορα δρομολόγια που εκτελούσε από τους πλήρως συντονισμένους ([75]) αερολιμένες της Φραγκφούρτης, του Μονάχου, του Ντίσελντορφ, της Βιέννης, της Ζυρίχης, του Ελσίνκι, του Παρισιού, της Νίκαιας, της Ρώμης, του Άμστερνταμ και της Στοκχόλμης. Κατά συνέπεια, αποδεσμεύτηκαν τα ζεύγη διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους εν λόγω αερολιμένες, εξέλιξη που δημιουργεί νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες για τις ανταγωνιστικές αερογραμμές όσον αφορά την εκτέλεση δρομολογίων από και προς τους εν λόγω αερολιμένες και την ενίσχυση της παρουσίας τους σε αυτούς.

(257) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, τα προτεινόμενα αντισταθμιστικά μέτρα κρίνονται επαρκή για να διασφαλισθεί ότι θα ελαχιστοποιηθούν τα αποτελέσματα της κρατικής ενίσχυσης που αλλοιώνουν τις συναλλαγές. Ως εκ τούτου, τα προτεινόμενα αντισταθμιστικά μέτρα συνάδουν με τα σημεία 38 έως 42 των κατευθυντήριων γραμμών.

7.3.5 **Ενίσχυση περιοριζόμενη στο ελάχιστο, ίδια συμμετοχή**

(258) Σύμφωνα με τα σημεία 43-45 των κατευθυντήριων γραμμών, η ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στο απολύτως ελάχιστο που απαιτείται για την υλοποίηση της αναδιάρθρωσης. Οι αποδέκτες της ενίσχυσης πρέπει καταρχήν να συμβάλλουν σημαντικά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης με δικούς τους πόρους, περιλαμβανομένης της πώλησης στοιχείων του ενεργητικού που δεν είναι απαραίτητα για την επιβίωση της επιχείρησης, ή με εξωτερική χρηματοδότηση που εξασφαλίζουν υπό όρους της αγοράς. Αυτή η συμβολή πρέπει να είναι πραγματική, δηλαδή ουσιαστική, αποκλείοντας κάθε μελλοντικό κέρδος, όπως οι ταμειακές εισροές, και αποτελεί ένδειξη ότι οι αγορές πιστεύουν στο εφικτό της επιστροφής στη βιωσιμότητα. Για μεγάλες επιχειρήσεις, όπως στην περίπτωση της LOT, το ποσοστό της ίδιας συμμετοχής πρέπει να ισούται τουλάχιστον προς το 50 % των δαπανών αναδιάρθρωσης.

(259) Η ίδια συμμετοχή που δήλωσε η LOT ανέρχεται στο ποσό των [1,2-1,6] δισεκατ. πολωνικών ζλότι και αντιστοιχεί στο [60-67] % των δαπανών αναδιάρθρωσης. Συνίσταται δε i) στη χρηματοδοτική μίσθωση των αεροσκαφών τύπου B787 ύψους […] εκατ. πολωνικών ζλότι και ii) στην πώληση πάγιων στοιχείων του ενεργητικού που προβλέπεται να αποφέρει […] εκατ. πολωνικά ζλότι.

(260) Η χρηματοδοτική μίσθωση χορηγήθηκε από την ιδιωτική αμερικανική τράπεζα […] για τη χρηματοδότηση της απόκτησης πέντε αεροσκαφών τύπου B787 και εξασφαλίζεται, μεταξύ άλλων, από την εγγύηση της Ex-Im Bank και την ενεχυρίαση επί των αεροσκαφών.

(261) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, η ίδια συμμετοχή μπορεί να προέρχεται «από εξωτερική χρηματοδότηση που εξασφαλίζεται υπό όρους της αγοράς». Η παρούσα χρηματοδοτική μίσθωση πληροί την εν λόγω απαίτηση. Κατά πρώτον, χορηγήθηκε από ιδιωτική τράπεζα. Κατά δεύτερον, η LOT επέλεξε την προσφορά της […] στο πλαίσιο διαγωνισμού μεταξύ 24 εμπορικών προσφορών που έλαβε από την αγορά. Κατά τρίτον, η μίσθωση αεροσκαφών αποτελεί βασική μορφή χρηματοδότησης (συμπεριλαμβανομένου του τύπου των εξασφαλίσεων) στον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών, η οποία χρησιμοποιείται επίσης από τους ανταγωνιστές της LOT. Σύμφωνα με στοιχεία που διαβίβασε η Πολωνία, κατά την τελευταία τριετία αρκετές αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ απέκτησαν αεροσκάφη με εγγυήσεις του ΟΑΕΠ, μεταξύ των οποίων οι εταιρείες Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian και KLM. Το 2012, ποσοστό περίπου 30 % των συναλλαγών χρηματοδότησης αεροσκαφών σε παγκόσμια κλίμακα συνήφθησαν με τη συμμετοχή του ΟΑΕΠ. Τέλος, η χρηματοδότηση καλύπτει μέρος μόνο της τιμής αγοράς ενός αεροσκάφους ([75-90] %), ενώ το υπόλοιπο ποσό πρέπει να καλύπτεται από τη LOT.

(262) Από την άλλη πλευρά, οι κατευθυντήριες γραμμές ορίζουν ότι η ίδια συμμετοχή «αποτελεί ένδειξη ότι οι αγορές πιστεύουν στο εφικτό της επιστροφής σε βιωσιμότητα». Λόγω της υψηλής ποιότητας των εξασφαλίσεων και του εμφανώς ελάχιστου ή μηδενικού κινδύνου αθέτησης των υποχρεώσεων, η Επιτροπή διατύπωσε επιφυλάξεις στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας σχετικά με το κατά πόσον η παρούσα μίσθωση μπορεί να θεωρηθεί απόδειξη ότι οι αγορές πιστεύουν στην αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της LOT.

([75]) Ο ορισμός των πλήρως συντονισμένων αερολιμένων παρέχεται στο άρθρο 2 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1). Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, οι εν λόγω αερολιμένες υπόκεινται, τουλάχιστον για ορισμένες περιόδους, σε περιορισμούς όσον αφορά τη χωρητικότητα.

(263) Ανταποκρινόμενη στον προβληματισμό αυτό, η Πολωνία υπέβαλε συμπληρωματικές διευκρινίσεις και αποδεικτικά στοιχεία. Πριν από την έκδοση της εγγύησης, η Ex-Im Bank προέβη σε έλεγχο δέουσας επιμέλειας και ανάλυση της οικονομικής επάρκειας και των πράξεων της LOT. Αποφάνθηκε δε ότι το επιχειρηματικό μοντέλο της LOT ήταν βιώσιμο και ότι η εταιρεία θα ήταν σε θέση να αποπληρώσει τη χρηματοδοτική μίσθωση σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

(264) Επιπλέον, το γεγονός ότι 24 εταιρείες ιδιωτικού δικαίου υπέβαλαν προσφορές με διαφορετικούς όρους χρηματοδότησης για την ίδια συναλλαγή υποδηλώνει ότι, παρά τις εξασφαλίσεις υψηλής ποιότητας, εξακολουθούσαν να θεωρούν ότι η χρηματοδότηση της LOT ενείχε ορισμένους κινδύνους (διαφορετικά όλοι οι προσφέροντες θα είχαν υποβάλει προσφορές με τον ίδιο συντελεστή μηδενικού κινδύνου). Ένας συνετός πιστωτής της αγοράς θα προέβαινε σε εκτίμηση του σχετικού κινδύνου και θα ελάμβανε υπόψη τη βιωσιμότητα της LOT, δεδομένου ότι πρόκειται για βασικό παράγοντα που επηρεάζει την ικανότητα του οφειλέτη να αποπληρώσει τη χρηματοδοτική μίσθωση.

(265) Επιπλέον, ένας από τους προσφέροντες υπέβαλε προσφορά χρηματοδότησης χωρίς την εγγύηση του ΟΑΕΠ, στοιχείο που καταδεικνύει ότι η αγορά ήταν πρόθυμη να προσφέρει χρηματοδότηση, ακόμη και χωρίς την παρέμβαση του ΟΑΕΠ. Βάσει της ανάλυσης που εκπόνησε εξωτερικός σύμβουλος, η LOT επέλεξε την προσφορά της […], διότι έκρινε ότι είναι περισσότερο ανταγωνιστική.

(266) Ο κίνδυνος που αντιπροσωπεύει η LOT αποτέλεσε επίσης αντικείμενο εκτίμησης από την κεφαλαιαγορά των ΗΠΑ, όπου η μίσθωση αναχρηματοδοτήθηκε επιτυχώς το 2013 από την αρχική χρηματοδοτική δομή με βάση μηχανισμό δανείου σε χρηματοδοτική δομή με βάση την έκδοση ομολόγων. Τα ομόλογα αγοράστηκαν από ιδιώτες επενδυτές, οι οποίοι αποδέχθηκαν τον συνεπαγόμενο κίνδυνο, εκφράζοντας με τον τρόπο αυτό σιωπηρά την πεποίθηση ότι οι υποκείμενες υποχρεώσεις της μίσθωσης επρόκειτο να εκπληρωθούν.

(267) Κατά τη συνήθη πρακτική της αγοράς, οι εκμισθωτές ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο επιδιώκοντας να λάβουν εξασφαλίσεις με την υψηλότερη δυνατή ποιότητα και ενδεχομένως κάποια εγγύηση. Ως εκ τούτου, το γεγονός ότι η […] χορήγησε τη χρηματοδότηση βάσει της εγγύησης του ΟΑΕΠ δεν αποτελεί απόδειξη ότι οι αγορές δεν πίστευαν στη βιωσιμότητα της LOT. Από την άλλη πλευρά, ένας εκμισθωτής ο οποίος είναι πεπεισμένος ότι ο μισθωτής δεν θα είναι σε θέση να αποπληρώσει τη μίσθωση, δεν θα χορηγούσε τη χρηματοδότηση απλώς και μόνο λόγω της υψηλής ποιότητας των εξασφαλίσεων. Ο εκμισθωτής διατρέχει σε κάθε περίπτωση πιστωτικό κίνδυνο ορισμένου βαθμού, δεδομένου ότι θα υποστεί ζημίες σε περίπτωση αθέτησης των υποχρεώσεων εκ μέρους του μισθωτή (δηλαδή την άμεση απώλεια εισοδήματος από το μίσθωμα, το οποίο συνεχίζει να τρέχει έως ότου καταστεί δυνατή η επανεκμίσθωση των αεροσκαφών σε νέο πελάτη, καθώς και τις δαπάνες που προκύπτουν κατά την αναδιαμόρφωση των αεροσκαφών για άλλον φορέα εκμετάλλευσης και τις δαπάνες που προκύπτουν για την εκτέλεση των εξασφαλίσεων και της εγγύησης).

(268) Βάσει των ανωτέρω, μπορεί να θεωρηθεί ότι η χρηματοδοτική μίσθωση αποτελεί ένδειξη ότι οι αγορές πίστευαν στην επιστροφή της LOT σε βιωσιμότητα. Η Επιτροπή επισημαίνει εν προκειμένω ότι είχε ήδη κάνει δεκτή χρηματοδοτική μίσθωση ως βάσιμη πηγή πόρων ίδιας συμμετοχής στις υποθέσεις αναδιάρθρωσης των τσεχικών αερογραμμών και της airBaltic ([76]).

(269) Όσον αφορά τη δεύτερη πηγή πόρων της κοινοποιηθείσας ίδιας συμμετοχής, δηλαδή την πώληση πάγιων στοιχείων του ενεργητικού, η Πολωνία διευκρίνισε ότι τα έσοδα που έχουν αντληθεί μέχρι στιγμής ανέρχονται στο ποσό των […] πολωνικών ζλότι. Επιπλέον, η Πολωνία προσκόμισε αποτιμήσεις ανεξάρτητων εμπειρογνωμόνων, με τις οποίες επιβεβαιώνεται η αγοραία τιμή των επιπρόσθετων ακινήτων στο ποσό των […] πολωνικών ζλότι. Η Επιτροπή προέβη σε ανάλυση των εν λόγω αποτιμήσεων και δεν διαπίστωσε σφάλματα. Οι αποτιμήσεις αυτές χρησιμοποιούν αποδεκτές μεθοδολογίες και βασίζονται σε αξιόπιστες παραδοχές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα πορίσματα των εν λόγω αποτιμήσεων αποτελούν κατάλληλη προσέγγιση των αγοραίων τιμών των στοιχείων ενεργητικού προς πώληση. Όσον αφορά την αξία των υπόλοιπων στοιχείων ενεργητικού ([77]) που προβλεπόταν να χρησιμοποιηθούν ως πόροι ίδιας συμμετοχής, είτε δεν επιβεβαιώθηκε από ανεξάρτητη αποτίμηση ή από άλλα ενδεχομένως αξιόπιστα αποδεικτικά στοιχεία είτε δεν έχουν επικαιροποιηθεί οι σχετικές αποτιμήσεις. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πόροι ίδιας συμμετοχής ύψους 30 650 928 πολωνικών ζλότι (δηλαδή τα έσοδα που δημιουργήθηκαν πραγματικά και τα προβλεπόμενα έσοδα που τεκμηριώνονται από αποτιμήσεις ανεξάρτητων εμπειρογνωμόνων) είναι αποδεκτοί σε σχέση με την πώληση των εν λόγω στοιχείων ενεργητικού.

(270) Βάσει των προαναφερθεισών εκτιμήσεων, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι οι πόροι ιδίας συμμετοχής ύψους [1,2-1,6] δισεκατ. πολωνικών ζλότι πληρούν τα κριτήρια των κατευθυντήριων γραμμών. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί στο [60-67] % των συνολικών δαπανών αναδιάρθρωσης και υπερβαίνει σαφώς το κατώτατο όριο του 50 % που απαιτείται για τις μεγάλες επιχειρήσεις. Μόνον η χρηματοδοτική μίσθωση ισοδυναμεί με το [60-67] % των συνολικών δαπανών αναδιάρθρωσης και, επομένως, θα ήταν επαρκής για την κάλυψη του απαιτούμενου κατώτατου ορίου.

(271) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το κοινοποιηθέν μέτρο πληροί τα κριτήρια περί του συμβιβάσιμου που περιλαμβάνονται στις κατευθυντήριες γραμμές.

VIII. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(272) Η Επιτροπή αποφαίνεται ότι το κοινοποιηθέν μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η οποία είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με τις κατευθυντήριες γραμμές.

([76]) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση SA.30908 (βλέπε υποσημείωση 72), αιτιολογικές σκέψεις 119 και 145· απόφαση C(2014) 4552 final της Επιτροπής, της 9ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την υπόθεση SA.34191 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη), αιτιολογική σκέψη 212.

([77]) Τα εν λόγω στοιχεία ενεργητικού είναι τα εξής: ένα ακίνητο που βρίσκεται στην τοποθεσία Bledzewo k/Sierpca woj. mazowieckie· ένα ακίνητο επί της οδού Płocka, αριθ. 47, στη Βαρσοβία, και 2 χώροι φύλαξης αυτοκινήτων που βρίσκονται στον αερολιμένα της Κρακοβίας.

(273) Η Επιτροπή αποφαίνεται επίσης ότι η αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 90 και οι λοιπές συναλλαγές που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 132 και 133 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(274) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Πολωνία αποδέχθηκε την έκδοση και την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης στην αγγλική γλώσσα.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση την οποία προτίθεται να χορηγήσει η Πολωνία υπέρ των πολωνικών αερογραμμών LOT Polish Airlines SA, και η οποία ανέρχεται στο ποσό των 804,29 εκατ. πολωνικών ζλότι, είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης.

Άρθρο 2

Τα ακόλουθα μέτρα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

1. Η αναβολή της καταβολής των αερολιμενικών τελών στους κρατικούς αερολιμένες που παραχωρήθηκε στη LOT κατά την περίοδο μεταξύ Μαΐου 2009 και Απριλίου 2013.
2. Οι συναλλαγές επί των ακόλουθων ακινήτων:
   α) η πώληση και η χρηματοδοτική επανεκμίσθωση των κεντρικών γραφείων της LOT βάσει συμφωνίας που υπεγράφη στις 10 Μαΐου 2011 μεταξύ της LOT και της PZU/PB1 έναντι τιμής πώλησης […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ)·
   β) η πώληση ακινήτου επί της οδού 17 Stycznia, αριθ. 39, βάσει συμφωνίας που υπεγράφη στις 31 Ιουλίου 2012 μεταξύ της LOT και της TF Silesia έναντι τιμής πώλησης […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ)·
   γ) η πώληση του τερματικού εμπορευματικού σταθμού βάσει συμφωνίας που υπεγράφη στις 25 Νοεμβρίου 2011 μεταξύ της LOT και της LS Airport Services S.A έναντι τιμής πώλησης […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ)·
   δ) η πώληση των εγκαταστάσεων τροφοδοσίας βάσει συμφωνίας που υπεγράφη στις 8 Δεκεμβρίου 2011 μεταξύ της LOT και της LOT Catering έναντι τιμής πώλησης […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ).
3. Οι ακόλουθες δανειακές συμβάσεις:
   α) δύο δάνεια τα οποία χορηγήθηκαν στη LOT από τις εταιρείες που ανήκουν στην κυριότητα του ομίλου PZU: το πρώτο, ύψους […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ), στις 14 Δεκεμβρίου 2009 και το δεύτερο, ύψους […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ), στις 17 Φεβρουαρίου 2010·
   β) δάνειο, ύψους […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ), το οποίο χορηγήθηκε στη LOT από την PKN Orlen στις 28 Ιουνίου 2012·
   γ) δάνειο, ύψους […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ), το οποίο χορηγήθηκε στη LOT από την TF Silesia στις 30 Μαρτίου 2009·
   δ) δάνειο, ύψους […] εκατ. πολωνικών ζλότι (περίπου […] εκατ. ευρώ), το οποίο χορηγήθηκε στη LOT από την OLPP στις 9 Μαρτίου 2012.
4. Η πώληση των ακόλουθων θυγατρικών εταιρειών της LOT:
   α) πώληση στην εταιρεία Vicco του 33,3 % των μετοχών της Casinos Poland που ανήκαν στην κυριότητα της LOT βάσει συμφωνίας που υπεγράφη στις 8 Απριλίου 2013 έναντι ποσού ύψους […] εκατ. πολωνικών ζλότι (περίπου […] εκατ. ευρώ)·
   β) πώληση στην εταιρεία PKN Orlen του 49 % των μετοχών της Petrolot που ανήκαν στην κυριότητα της LOT βάσει συμφωνίας που υπεγράφη στις 21 Δεκεμβρίου 2012 έναντι ποσού ύψους […] πολωνικών ζλότι (περίπου […] ευρώ)·
   γ) πώληση στην εταιρεία TF Silesia του 37,90 % των μετοχών της Eurolot που ανήκαν στην κυριότητα της LOT βάσει συμφωνίας που υπεγράφη στις 27 Φεβρουαρίου 2013 έναντι ποσού [> 118 εκατ.] πολωνικών ζλότι (περίπου [> 29 εκατ.] ευρώ).
5. Οι συναλλαγές που αφορούν την προμήθεια καυσίμων στη LOT από την PKN Orlen και τη θυγατρική της εταιρεία Petrolot.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Δημοκρατία της Πολωνίας.

Βρυξέλλες, 29 Ιουλίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος