II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2015/119,

29. juuli 2014,

mis käsitleb riigiabi nr SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), mida Poola kavatseb anda äriühingule LOT Polish Airlines S.A., ja riigiabi nr SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP), mida Poola andis äriühingule LOT Polish Airlines S.A.

(teatavaks tehtud numbri C(2014) 5429 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku ([1]),

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

võttes arvesse otsust, millega komisjon otsustas algatada riigiabi nr SA.36874 (2013/C, ex 2013/N) suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikega 2 ettenähtud menetluse ([2]),

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt nimetatud sätetele ([3]) ja võttes neid märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

I. **MENETLUS**

1.1. MENETLUS SA.36874 — ÜMBERKORRALDUSABIST TEATAMINE

(1) 20. juuni 2013. aasta kirjaga teatas Poola komisjonile 804,29 miljoni zloti (ligikaudu 200 miljoni euro) suuruse ümberkorraldusabi andmisest äriühingule LOT Polish Airlines S.A. (edaspidi „LOT" või „äriühing"). Teatamisele eelnes 400 miljoni zloti suuruse päästmislaenu andmine 20. detsembril 2012, mille komisjon tunnistas 15. mail 2013 siseturuga kokkusobivaks, ([4]) tingimusel et Poola kohustub edastama komisjonile 20. juuniks 2013 LOTi ümberkorralduskava.

([1]) Alates 1. detsembrist 2009 muutusid EÜ asutamislepingu artiklid 87 ja 88 vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliteks 107 ja 108. Mõlemal juhul on artiklid sisult identsed. Käesolevas otsuses tuleb viiteid Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitele 107 ja 108 käsitada vajaduse korral vastavalt viidetena Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklitele 87 ja 88. Euroopa Liidu toimimise lepinguga tehti terminoloogiasse teatavaid muudatusi: „ühendus" asendati „liiduga" ja „ühisturg" „siseturuga". Käesolevas otsuses kasutatakse läbivalt Euroopa Liidu toimimise lepingu terminoloogiat.

([2]) Komisjoni otsus C(2013) 7044 *(final)*, 6. november 2013, milles käsitletakse juhtumit nr SA.36874 (ELT C 37, 7.2.2014, lk 55).

([3]) Vt allmärkus nr 2.

([4]) Komisjoni otsus C(2013) 2747 *(final)*, 15. mai 2013, milles käsitletakse juhtumit nr SA.35900 (ELT C 204, 18.7.2013, lk 4).

(2) 6. novembri 2013. aasta kirjaga teatas komisjon Poolale, et ta on otsustanud algatada ümberkorraldusabi suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „EL toimimise leping") artikli 108 lõikega 2 ettenähtud menetluse ([5]) (edaspidi „algatamisotsus"). Poola esitas 10. jaanuari ja 12. veebruari 2014. aasta kirjadega selle otsuse kohta märkused. 8. mai 2014. aasta kirjaga küsis komisjon lisateavet ning Poola vastas 20. mail 2014.

(3) Algatamisotsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([6]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama märkusi.

(4) Komisjonile esitas märkusi seitse huvitatud isikut. Komisjon edastas märkused Poolale, kellele anti võimalus neile vastata. Poola esitas oma tähelepanekud 28. märtsi 2014. aasta kirjas.

1.2. MENETLUS SA.36752 — RYANAIRI KAEBUS

(5) 23. mail 2013 esitas Ryanair komisjonile kaebuse, mille kohaselt on riigi omanduses olevad lennujaamad andnud äriühingule lennujaamatasude katteks tähtajatu krediidiliini, mis kahjustab kõiki teisi lennuettevõtjaid ja kujutab endast riigiabi. Komisjon registreeris kaebuse numbri SA.36752 all.

(6) Komisjon edastas kaebuse koos teabe andmise taotlusega 19. juunil 2013 Poolale ning Poola vastas sellele 13. augustil 2013.

(7) Vastavalt algatamisotsuse põhjendusele 99 peab komisjon hindama kõnealust kaebust käesoleva uurimise raames.

1.3. KEELEÕIGUSEST LOOBUMINE

(8) 26. juuni 2014. aasta kirjaga nõustus Poola EL toimimise lepingu artikliga 342 ja määruse nr 1 ([7]) artikliga 3 antud õigusest loobumisega ning käesoleva otsuse vastuvõtmisega ja teatavakstegemisega inglise keeles.

II. **KIRJELDUS**

2.1. ABISAAJA

(9) LOT on Poola riiklik lennuettevõtja, mis asutati 1929. aastal. Äriühing on registreeritud Masoovia vojevoodkonnas, mis on EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti a tähenduses regionaalabikõlblik piirkond. Äriühingu omanikud on riigikassa (67,97 %), riiklik investeerimisfond Towarzystwo Finansowe „Silesia" Sp. z o.o. (edaspidi „TF Silesia") (25,1 %) ja LOTi enda töötajad (6,93 %).

(10) LOT on LOTi kontserni emaettevõtja. Kontserni kuulub (seisuga 31. detsember 2013) neli tütarettevõtjat, kes tegutsevad turismi (LOT Travel Sp. z o.o.), lennujaama- ja käitlemisteenuste (GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.) ning õhusõidukite hoolduse (Central European Engine Services Sp. z o.o.) turgudel.

(11) LOTi kontserni struktuur on viimastel aastatel oluliselt muutunud, sest LOT müüs mitu tütarettevõtjat, et keskenduda põhitegevusalale ja teenida raha. 2012. aastal uuris komisjon kolme LOTi tütarettevõtja müüki ajavahemikul 2010–2012 ja vabastas selle ebaseadusliku riigiabi kahtlusest; need tütarettevõtjad olid LOT Services Sp. z o.o. (edaspidi „LOT Services"), LOT Catering Sp. z o.o. (edaspidi „LOT Catering") ja LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o. (edaspidi „LOT AMS") ([8]). Hiljuti, aastatel 2012–2013, müüs LOT kogu oma osaluse äriühingutes Petrolot Sp. z o.o. (edaspidi „Petrolot"), Eurolot Sp. z o.o. (edaspidi „Eurolot") ja Casinos Poland Sp. z o.o. (edaspidi „Casinos Poland").

(12) 1. detsembri 2013. aasta seisuga oli LOTil 1 661 töötajat (võrreldes 2 130 töötajaga 31. oktoobril 2012 on töötajate arv vähenenud) ([9]). Äriühingu käive 31. detsembril 2013 lõppenud majandusaastal oli 3 147 miljonit zlotti (ligikaudu 787 miljonit eurot) ning tegu on seega suurettevõtjaga.

([5]) ELT C 115, 9.5.2008, lk 92.
([6]) Vt allmärkus nr 2.
([7]) Nõukogu määrus nr 1, millega määratakse kindlaks Euroopa Majandusühenduses kasutatavad keeled (EÜT 17, 6.10.1958, lk 385).
([8]) Komisjoni otsus C(2012) 8212 *(final)*, 20. november 2012, milles käsitletakse juhtumit nr SA.33337 (ELT C 81, 20.3.2013, lk 4).
([9]) Täistööajale taandatuna.

(13) LOT on Star Alliance'i liige ning käitab 47 lennukist koosnevat õhusõidukiparki. Enne ümberkorraldamist (2011. aasta novembrist 2012. aasta oktoobrini) pakkus äriühing regulaarlennuühendusi 70 sihtkohta Euroopas, Põhja-Ameerikas, Lähis-Idas ja Aasias, sealhulgas 51 ühendust Euroopa sihtkohtadesse, 11 ühendust väljapoole Euroopat ja kaheksat siseriiklikku ühendust.

(14) Poola hinnangul oli LOTi osa reisijate lennutranspordi sektoris Euroopas 2012. aastal alla 1 %. Poola rahvusliku lennuettevõtjana oli LOTil varem kõnealuses liikmesriigis tugev positsioon. Viimastel aastatel on ta aga pidanud üha enam konkureerima nii odavlennuettevõtjatega kui ka traditsiooniliste lennuettevõtjatega. Tema osakaal Poola kasvavas lennureisijateveo sektoris vähenes 55 %lt 2000. aastal 27 %le 2013. aastal. 2012. aastal vedas LOT ligikaudu viit miljonit reisijat, ent 2013. aastal — praeguse ümberkorraldamise esimesel täisaastal — ligikaudu 4,7 miljonit reisijat.

(15) LOTi peamised konkurendid on Ryanair, Wizzair ja Lufthansa. LOTi sõlm- ja baaslennujaam on Chopini lennujaam Varssavis. Äriühing pakub rahvusvahelisi ühendusi ka viiest Poola piirkondlikust lennujaamast.

(16) LOTi peamised tegevusalad on järgmised:

— siseriiklik ja rahvusvaheline reisijate, pagasi, posti ja kauba lennutransport;

— õhusõidukite rentimine;

— lennutranspordiga seotud teenuste osutamine.

LOTi põhitegevusala on reisijate regulaarne lennutransport. Suurima osa reisijateveost moodustavad lühilennud, mis annavad ka suurima osa äriühingu müügitulust.

(17) Viimastel aastatel on LOTil olnud tõsiseid finantsraskusi, mille peamised põhjused on ebatõhus majandustegevus, halvenev konkurentsikeskkond ning ülemaailmne majandus- ja finantskriis. Äriühingu põhitegevusala on teeninud kahjumit kõikidel majandusaastatel alates 2008. aastast. Hoolimata tütarettevõtjate ja muude varade järkjärgulisest müümisest (millega teeniti alates 2009. aastast [1 200–1 400] (*) miljonit zlotti) ([10]) on LOTil olnud rahavoogudega pidevalt probleeme; need tipnesid 2012. aasta detsembris, kui äriühingut ähvardas mittelikviidsus ja ta oli sunnitud küsima maksejõuetuse vältimiseks päästmisabi. Tabelis 1 on esitatud valik äriühingu finantsandmeid.

Tabel 1

Valik LOTi finantsandmeid ajavahemikul 2010–2013 (miljonites zlottides)

	2013	2012	2011	2010
Müügitulu	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Põhitegevusala kahjum	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Puhaskasum/-kahjum	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Laovarud	216,6	198,5	230,8	252,1
Netovara	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Laen ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Intressikulu	123,8	87,4	81,4	60,2
Rahavoog majandustegevusest	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Allikas: 2013., 2012., 2011. ja 2010. aasta finantsaruanded.
([1]) Lühi- ja pikaajalised kohustused.

(*) Ärisaladus.
([10]) Ettevõtja peamised investeeringust väljumised 2009. aasta juunist 2013. aasta aprillini.

(18) 2012. aastal oli äriühingul rekordiline puhaskahjum — 400 miljonit zlotti –, märkimisväärne negatiivne rahavoog majandustegevusest, kasvav laenukoormus ja negatiivne omakapital.

2.2. ABIMEEDE

(19) Teatatud ümberkorraldusabi annab riigivaraministeerium omakapitaliinvesteeringuna. Abi on kavandatud päästmislaenu konverteerimisena omakapitaliks 423 miljoni zloti ulatuses, sealhulgas kuni 20. juunini 2013 kogunenud intress (tegelik intressisumma arvutatakse uuesti konverteerimispäeval), ja aktsiakapitali suurendamisena 381,29 miljoni zloti võrra. Poola teatas komisjonile ümberkorraldusabist 20. juuni 2013. aasta kirjaga ja esitas ümberkorralduskava, vt põhjendus 1. Ümberkorralduskavaga nähakse ette ümberkorraldusperiood, mis algab 2012. aasta viimases kvartalis ja lõpeb 2015. aastal.

III. **ÜMBERKORRALDUSKAVA**

(20) LOT tegi oma raskuste peamiste põhjustena kindlaks järgmised tegurid: viivitused B787 tüüpi lennukite tarnimises ja käitamises; ülemaailmne majanduskriis, mille tõttu äri- ja institutsionaalsed kliendid vähendasid reisikulusid; odavlennuettevõtjate positsiooni tugevnemine ja turu konsolideerumine; siseturul toimunud hinnalangus, mille põhjustas kohaliku odavlende pakkuva konkurendi OLT Express lühiajaline tegutsemine; nõudluse vähenemine kaubaveoturul; lennukikütuse hinnatõus; vahetuskursside kõikumine; tarnijate tugev läbirääkimispositsioon; krediitkaardipakkujate rangem arvelduspoliitika; erastamisvõimalusi piiravad õiguslikud tõkked; pikaajalise strateegia ja stabiilse juhtimise puudumine; ebaoptimaalne lennukipark ja vahendite ebatõhus kasutamine; tugevad ametiühingud ja madal töötõhusus; ebatõhus tulude haldamine; madala konkurentsivõimega toode kauglendudel ja suutmatus meelitada ligi kõrgete hindadega liiklust; kõrge marginaaliga abistava käibe vähene osakaal; ebatõhusad müügikanalid; ebapiisav kapitalisatsioon, alainvesteerimine ja finantsstabiilsuse puudumine; ebatõhus riskijuhtimine.

(21) Nende probleemide käsitlemiseks hakkas LOT 2012. aasta viimases kvartalis ellu viima ümberkorralduskava, mille eesmärk on taastada pikaajaline elujõulisus 2015. aasta lõpuks.

3.1. ÜMBERKORRALDUSMEETMED

(22) Ümberkorralduskavaga nähakse ette mitu ümberkorraldusmeedet, mille võib jagada järgmistesse peamistesse valdkondadesse: i) lendudevõrgu ja lennukipargi ajakohastamine; ii) tulude haldamine; iii) toode, turustamine ja abistav käive; iv) organisatsiooni tõhusus ja sisemine optimeerimine; v) suhete optimeerimine väliste äripartneritega; vi) toetavad lisaalgatused. Alljärgnevalt kirjeldatakse iga valdkonda täpsemalt.

3.1.1. **Lendudevõrk ja lennukipargi ajakohastamine**

Lennukipargi ajakohastamine

(23) Lennukipargi ajakohastamine on ümberkorralduskava nurgakivi ning sellega loodetakse vähendada märkimisväärselt tegevuskulusid. LOTi lennukipargi praegust koosseisu peetakse liiga diferentseerituks, aegunuks ja kulukaks. Olulisim muudatus on praegu kasutatavate B767 tüüpi lennukite vahetamine uute B787 tüüpi lennukite vastu kaugliinidel. Lisaks kavatseb LOT ümber korraldada ka ülejäänud lennukipargi, et vähendada lennukite tüüpe ja alltüüpe ning tagada nende tõhus kasutamine. Lennukipargi ajakohastamine ei suurenda pakutavate istekohtade arvu ega seega ka läbilaskevõimet. Lennukipargi koosseisu on vähendatud 59 lennukilt 2012. aasta detsembris praegusele 47 lennukile ning ümberkorraldusperioodi lõpuks kavatsetakse vähendada seda täiendavalt 38 lennukile.

Boeing 787

(24) LOT tellis kaheksa B787 tüüpi lennukit, millest kuus tarniti 30. aprilliks 2014. Ülejäänud kaks lennukit tarnitakse kavakohaselt pärast ümberkorraldusperioodi lõppu. Nelja B787 tüüpi lennukit kavatsetakse ümberkorraldusperioodil kasutada ning ülejäänud kaks on plaanis edasi rentida hinnaga […].

(25) LOT peab uute B787 tüüpi lennukite kasutuselevõttu elujõulisuse taastamise peamiseks teguriks. Äriühingu hinnangul pakub B787-tüüpi lennuk võrreldes B767 tüüpi lennukiga olulisi kulueeliseid. Need eelised on muu hulgas järgmised:

— ligikaudu 8–11 % väiksem kütusekulu blokkaja tunni kohta ja pakutava istekohtkilomeetri kohta, mis koos lühema sõiduajaga vähendab kütusekulu lennu kohta ligikaudu 15 %;

— suurem reisilennukiirus ja sellest tulenev lühem sõiduaeg (keskmiselt 5 % võrra kogu LOTi kaugliinide võrgu peale), mis võimaldab optimeerida meeskondade tööaega ([11]);

— umbes 30 % väiksemad tehnilise hoolduse kulud;

— suurem tõhusus kaubaveol, mis annab umbes 15 % suuruse tulueelise;

— standardne lennukipark võrreldes praeguse diferentseeritud B767 tüüpi lennukite pargiga, mis koosneb erineva konfiguratsiooni ja varustusega lennukitest.

(26) B787 tüüpi lennukite kasutuselevõtt parandab LOTi finantstulemust võrreldes B767 tüüpi lennukite tulemusega hinnanguliselt umbes [135–165] miljoni zloti võrra aastas (alates 2015. aastast).

Boeing 737–400

(27) Kooskõlas ümberkorralduskavaga vähendati B737-400 tüüpi lennukite arvu üheksalt kolmele. Kavaga nähti ka ette, et allesjäänud B737-400 tüüpi lennukid asendatakse alates […] hooajast uuema põlvkonna ühe vahekäiguga lennukitega (B737NG või A319/A320). Kavandatud ajal lennukeid siiski ei asendatud, sest LOT nõustus hiljem allesjäänud B737-400 tüüpi lennukite rendilepingu pikendamisega veel […] aastaks, ehk kuni aastani […]. Rendimäära vähendatakse järk-järgult […] USA dollarilt lennuki kohta kuus […] USA dollarile lennuki kohta kuus lepingu viimasel aastal.

Embraer 170

(28) Äriühing kavatses kõrvaldada oma lennukipargist kõik kümme Embraer 170 (edaspidi „E170") tüüpi lennukit ja asendada need Bombardier Q400 tüüpi lennukitega (edaspidi „DH4"). Täpsemalt nähti ümberkorralduskavaga ette, et […] E170 tüüpi lennukit müüakse või renditakse edasi alates […] hooajast ja ülejäänud […] kõrvaldatakse alates […] hooajast. Esimesed […] lennukit ei ole seni veel müüdud ega edasi renditud. Äriühing otsib kõnealustele lennukitele küll endiselt aktiivselt ostjaid või rendilevõtjaid, kuid on lennukipargi jaoks koostanud ka nende kasutussejäämist eeldava alternatiivse stsenaariumi, et vähendada kõrvaldamise viibimise mõju rahalisele elujõulisusele. Kõnealust alternatiivset stsenaariumi järgitakse juhul, kui LOTil ei õnnestu Embraere müüa või edasi rentida ja/või DH4 tüüpi lennukitele läbirääkimistel piisavalt madalat rendimäära saavutada.

Embraer 175

(29) LOT kavatses alates 2014. aasta talvehooajast kõrvaldada oma lennukipargist […] 14st Embraer 175 (edaspidi „E175") tüüpi lennukist. E175 tüüpi lennukite arvu vähendamist kavandati eeldusel, et LOT rendib kõrvaldatud lennukite asemele veel DH4 tüüpi lennukeid. Kuna selgus, et täiendavaid DH4 lennukeid ei pruugi olla võimalik rentida, kaalub LOT kõikide neljateistkümne E175 lennuki kasutamist kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni.

(30) LOT on võtnud ka muid lennukipargi ümberkorraldamise meetmeid, et leevendada lennukipargi alternatiivse stsenaariumi mõju rahalisele elujõulisusele. Esiteks, nagu juba märgitud põhjenduses 27, vähendas ta kolme B737-400 tüüpi lennuki kasutusrendi määra; sel teel säästetakse pikendatud rendiperioodi jooksul eeldatavalt kuni […] miljonit USA dollarit (ligikaudu […] miljonit zlotti). Teiseks kavatseb LOT teenida täiendavalt […] miljonit zlotti aastas tänu kaubaveo tõhususe suurendamisele (ainuüksi 2013. aastal oli kaubaveo panus EBITisse […] miljonit zlotti rohkem võrreldes kavaga).

Lendudevõrk

(31) Äriühing kavatseb sulgeda viis ühendust, mis ei vastanud kasumlikkuse kriteeriumidele: […].

([11]) Nt kui lennuaeg New Yorgist Varssavisse langeb alla kaheksa tunni, võib nõutavat pilootide arvu vähendada kolmelt kahele, kui teatavad muud tingimused on täidetud.

(32) LOTi hinnangul parandab mittekasumlike ühenduste sulgemine finantstulemust ligikaudu [2,2–2,6] miljoni zloti võrra aastas.

3.1.2. **Tulude haldamine**

(33) Tulude haldamise valdkonnas keskenduvad ümberkorraldusmeetmed tariifistruktuuri muutmisele.

(34) Ümberkorralduskava kohaselt suurendab LOT üle [76–94] % täituvusega lendudel kõrgema klassi reisijate osakaalu [9–11] % võrra praegusest tasemest ühe tariifi võrra kõrgemas klassis ja [4–6] % võrra praegusest tasemest kahe tariifi võrra kõrgemas klassis. Samuti muudetakse ärikliendi tariifi määratlust lühilendudel ([12]). LOT loodab tulu suurendada ka agressiivsemate tariifide kehtestamisega valitud kaugliinidel. Selle meetmega loodetakse teenida 2015. aastal hinnanguliselt […] miljonit zlotti.

(35) Äriklassi täituvuse analüüs näitas, et 2012. aastal jäi tühjaks […] istekohta. Äriühing hakkab seetõttu pakkuma reisijatele võimalust lasta end enne lendu tasu eest kõrgemasse teenindusklassi üle viia. Selle meetmega loodetakse täita 10 % nendest istekohtadest, mis muidu oleksid tühjaks jäänud, ning parandada finantstulemust umbes […] miljoni zloti võrra 2015. aastal.

(36) LOTi pakutava soodusprogrammi „First Minute" tariifistruktuuri muudetakse, et kaotada varasemad liiga madalad hinnad, mis ei olnud majanduslikult põhjendatud. See peaks aitama tulusid täiendavalt suurendada.

(37) Siselendudel kaotatakse äriklass. Selle meetme eesmärk on parandada lennuki istekohtade kasutamise tõhusust. Praegu on DH4 tüüpi lennukis reserveeritud kolm istekohta äriklassi reisijatele, kellele aga ei pakuta ühtegi lisateenust. Nende istekohtade vabastamine parandab finantstulemust 2015. aastal hinnanguliselt umbes […] miljoni zloti võrra.

(38) LOTi siseaudit näitas, et nõrga sisekontrollisüsteemi tõttu pakuti varem põhjendamatult soodsaid tariife. See tegevus keelatakse. Sellest meetmest oodatav tulu on 2015. aastal hinnanguliselt […] miljonit zlotti.

(39) Tulude haldamise meetmete kogutulemusena loodab äriühing parandada müügitulemust 2015. aastal ligikaudu [62–76] miljoni zloti võrra.

3.1.3. **Toode, turustamine ja abistav käive**

(40) Selle ümberkorraldamisvaldkonna põhieesmärk on suurendada tulu suure kasumimarginaaliga lisateenustelt, mis ei ole otseselt seotud piletimüügiga. Abistava käibe osakaal LOTi kogutulus on madalam kui teistel samalaadsetel ettevõtjatel ja palju madalam kui odavlennuettevõtjatel. LOT näeb selles valdkonnas kasvuvõimalust.

(41) Kesksete uuendustena selles valdkonnas võetakse lühilendudel kasutusele nn SkyBar (tasuline toitlustamine), vähendatakse turistiklassi reisijatele pakutavaid pardateenuseid ja hakatakse pakkuma mitut tasulist lisateenust, näiteks tollimaksuvaba müük, lisapagas, suurem istmevahe, istekoha valimine, eelisjärjekorras lennukisseminek, kindlustus, autorent ja hotelli broneerimine.

(42) Veel üks eesmärk selles valdkonnas on müügikulu vähendamine. Müügikulu osakaal LOTi kogukulus on […] % ning see on oluliselt suurem kui teistel traditsioonilistel lennuettevõtjatel, keda äriühing analüüsis.

(43) Praegu toimub ainult umbes […] % LOTi kogumüügist veebisaidi LOT.com kaudu. Võrdluseks võib tuua veebimüügi keskmise osakaalu teistel traditsioonilistel lennuettevõtjatel, mis on 40 %, ja odavlennuettevõtjatel, mis on 80 %. Veebimüügis nähakse tulevikus suurt kasvuvõimalust tänu selle suhteliselt madalatele kuludele ja heale kontrollile müügiprotsessi üle. Äriühing kavatseb arendada veebimüüki eesmärgiga suurendada selle osa kogumüügis vähemalt […] % võrra aastas.

([12]) Siiani kohaldati reisijatele eraldi tariifi juhul, kui nad lendasid tagasi varem kui kolm päeva pärast väljumist; uue tariifi puhul loetakse reisijat ärireisijaks juhul, kui ta lendab tagasi varem kui esimesel pühapäeval pärast saabumist.

(44) Seoses LOTi müügiesindajate võrgustikuga võetakse kasutusele uus motivatsiooniprogramm, […]. Samuti korraldab LOT ümber omaenda kodu- ja välismaise lennujaamades ja linnakeskustes asuvate müügibüroode võrgustiku. Nende kulukust arvestades otsustas äriühing vähendada seda turustuskanalit hädavajaliku miinimumini.

(45) LOT kavatseb arendada oma võimet teenida tulu turundusvaldkonnas, näiteks pakkudes reklaamipinda (lennukis või lennukikerel) kolmandate isikute reklaamikampaaniate jaoks.

(46) Äriühing kavatseb ka suurendada müüki äriklientidele. Selleks hakkab ta osalema suurte asutuste ja ettevõtjate reisiteenuste hangetel tütarfirma LOT Travel (IATA agent) kaudu, pakkudes lisaks enda teenustele ka teiste lennuettevõtjate teenuseid ning elektroonilise kindlustuse, hotelliteenuste ja rongipiletite müüki. Samuti loodab äriühing saada ärikliente juurde tänu VKEdele suunatud soodusprogrammile „LOT for Business".

(47) Kokku loodetakse põhjendustes 41–46 kirjeldatud ümberkorraldusmeetmetega parandada LOTi finantstulemust 2015. aastal ligi [76–94] miljoni zloti võrra.

3.1.4. **Organisatsiooni tõhusus ja sisemine optimeerimine**

(48) Selle ümberkorraldusvaldkonna olulisimad meetmed on i) kütusekulude vähendamine, ii) tööjõukulude vähendamine ja iii) põhivara müük.

(49) Kütusekulud moodustavad […] % äriühingu kogukuludest. LOT kavatseb võtta kasutusele uue tarkvara lennuprofiili optimeerimiseks. Lennuprofiil seotakse ka dünaamilise kuluindeksi kasutuselevõtuga, mis võimaldab valida kütusetarbimise minimeerimise ja sõiduplaanijärgse lennuaja realiseerimise vahel. Kogu programmiga loodetakse parandada finantstulemust 2015. aastal täiendavalt […] miljoni zloti võrra.

(50) Ümberkorralduskavaga nähakse ette töötajate arvu vähendamine 833 täistööajale taandatud töötaja võrra, st 39 % võrreldes töötajate arvuga 31. oktoobril 2012. Vähendamine mõjutab kavakohaselt kõiki töötajate kategooriaid, nii maapealset personali (vähendamine […] täistööajale taandatud töötaja võrra) kui ka lennumeeskonda ja salongipersonali (vähendamine […] täistööajale taandatud töötaja võrra). Vähendamise eesmärk on viia töötajate arv kooskõlla kahandatud lendudevõrgu ja lennukipargiga ning suurendada töötõhusust. Töötajate arvu vähendamise mõju äriühingu finantstulemusele on 2015. aastal hinnanguliselt […] miljonit zlotti.

(51) LOT on muutnud ka lennumeeskonna ja salongipersonali tasustamispoliitikat (uute eeskirjade kohaselt on iga piloodi ja salongipersonali liikme palk rangelt vastavuses tegelikult õhus oldud ajaga), millega loodetakse säästa kuni […] miljonit zlotti aastas, ja näinud ette täiendavad koondamised juhtkonnas, millega võidetakse aastas hinnanguliselt […] miljonit zlotti. Samuti on LOT otsustanud tsentraliseerida oma hankepoliitika eesmärgiga säästa kuni […] miljonit zlotti aastas.

(52) Äriühing kavatseb müüa põhivara (maad, hooneid ja kinnisvara), millest loodetakse saada ühekordset tulu summas […] miljonit zlotti ja säästa lisaks aastas […] miljonit zlotti.

(53) Muudel selles ümberkorraldusvaldkonnas võetavatel meetmetel (nt turundus-, ärireiside, jäätõrje-, koolitus-, kirjatarvete, puhastus- jne kulude vähendamine) on väiksem finantspotentsiaal.

(54) Kokku parandavad selles ümberkorraldusvaldkonnas kavandatud meetmed LOTi finantstulemust 2015. aastal prognoosi kohaselt enam kui [156–190] miljoni zloti võrra.

3.1.5. **Suhete optimeerimine väliste äripartneritega**

(55) Äriühing kavatseb pidada läbirääkimisi ärilepingute üle kõikide oma peamiste tarnijatega, et vähendada kulusid ja optimeerida osutatud teenuste ulatust.

(56) Esiteks kavatseb LOT rääkida uuesti läbi ärisuhted äriühinguga Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze (riigiettevõte Poola lennujaamad; edaspidi „PPL"), mis haldab Varssavi Chopini lennujaama. Kuna Varssavi Chopini lennujaama ametlikke tasusid peetakse kõrgemaks kui võrreldavate lennujaamade keskmisi tasusid, ([13]) kavatseb äriühing pidada läbirääkimisi lennujaamatasude muutmiseks, võttes arvesse LOTi ulatuslikku majandustegevust oma baaslennujaamas.

(57) Teiseks kavatseb LOT rääkida uuesti läbi ärisuhted agentuuriga Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (Poola aeronavigatsiooniteenuste agentuur; edaspidi „agentuur"). […]

(58) Kolmandaks on LOT väljendanud kavatsust pidada läbirääkimisi lepingute muutmiseks äriühinguga LOT AMS, mis pakub remondi- ja tehnilisi teenuseid. Läbirääkimistel keskendutakse peamiselt teeninduse, remondi ja arveldamise optimeerimise viisidele.

(59) Viimaks jätkab LOT läbirääkimisi Eurolotiga eesmärgiga […].

(60) Äriühing loodab, et suhete optimeerimine väliste äripartneritega parandab finantstulemust 2015. aastal enam kui [54–66] miljoni zloti võrra.

3.1.6. **Toetavad lisaalgatused**

(61) Ümberkorralduskavaga ette nähtud toetavad lisaalgatused on näiteks i) organisatsioonikultuuri ja juhtimissüsteemi muutmine, ii) rahavoogude juhtimise parandamine, iii) uue riskijuhtimispoliitika rakendamine, et kaitsta äriühingut kütusehindade ootamatute kõikumiste vastu, ja iv) ostuprotsessi parandamine muu hulgas uute toetavate IT-vahendite kasutuselevõtuga. Nende meetmete mõju on raske arvuliselt hinnata ning seda ei ole finantsprognoosides arvesse võetud.

3.1.7. **Ümberkorraldusmeetmete kokkuvõte**

(62) Kõikide ümberkorralduskavaga ette nähtud ümberkorraldusmeetmete elluviimise oodatav finantsmõju 2015. aastal (ümberkorraldusperioodi viimasel aastal) on kokku võetud järgnevas tabelis:

Tabel 2

Ümberkorraldusmeetmete hinnanguline finantsmõju 2015. aastal

Ümberkorraldusvaldkond	miljonit zlotti
Lendudevõrk ja lennukipargi ajakohastamine	[132,8–167,6] ([1])
Tulude haldamine	[62–76]
Toode, turustamine ja abistav käive	[76–94]
Organisatsiooni tõhusus ja sisemine optimeerimine	[156–190]
Suhete optimeerimine väliste äripartneritega	[54–66]
Toetavad lisaalgatused	—

Allikas: ümberkorralduskava.

([1]) Lendudevõrguga ja lennukipargi ajakohastamisega seotud meetmete rakendamine avaldab positiivset mõju ka teistele ümberkorraldusvaldkondadele ja osa selle finantsmõjust sisaldub nende finantspotentsiaalis. Seetõttu ei saa lendudevõrguga ja lennukipargi ajakohastamisega seotud meetmete mõju liita ülejäänud ümberkorraldusmeetmete mõjuga.

([13]) Äriühingu kohaselt on Varssavi Chopini lennujaama tasud (sealhulgas maandumis- ja võimalik, et ka starditasud, keskkonnatasud, reisiplatvormide ehk sildtrappide kasutamise tasud, parkimistasud ja muud lennundustegevusega seotud taristukulud) 2–47 % kõrgemad kui võrreldavates ELi lennujaamades.

3.1.8. **Seni tehtud ümberkorraldused**

(63) LOT oli juba varem püüdnud teha ümberkorraldusi, mida rahastati omavahenditest (tütarettevõtjate, maa, hoonete, kinnisvara ja finantsvarade müük). Hiljuti, aastatel 2009–2012, viis äriühing ellu ümberkorraldusplaani, milles nähti muu hulgas ette töötajate arvu ja lennukipargi vähendamine, muud kulude vähendamise meetmed, mittepõhivara müük ja võla restruktureerimine. See parandas küll mõnevõrra LOTi finantstulemust ja rahavooge, kuid osutus eriti kulude vähendamise puhul ebapiisavaks ega taastanud kasumlikkust. Samal ajal vähendas varade müümine kõnealuste ümberkorralduskatsete rahastamiseks oluliselt LOTi sisemisi rahastusallikaid, mida saaks kasutada praeguse ümberkorralduskava finantseerimiseks.

(64) 20. juunil 2013 komisjonile teatavaks tehtud ümberkorralduskavas tõdeti, et varasemad ümberkorralduskatsed tehti positiivsemas turuolukorras. 2012. aastal avaldas finantskriisi teine faas lennundussektorile negatiivset mõju. Sellele lisandusid kütusehindade ja vahetuskursside negatiivsed suundumused. Turu üha suureneva konsolideerumise ning odavlennuettevõtjate ja Euroopa-väliste lennuettevõtjate positsiooni tugevnemise tõttu oli väikesel traditsioonilisel lennuettevõtjal nagu LOT veelgi raskem üksi edukalt tegutseda.

(65) 2013. aastal ehk pärast ümberkorralduskava elluviimise esimest täisaastat LOTi finantstulemus paranes. Eelkõige teenis ta esimest korda pärast 2007. aastat puhaskasumit. Enamgi veel, tegelik finantstulemus oli palju parem kui ümberkorralduskava prognoos (26 miljoni zloti suurune puhaskasum kavandatud 196 miljoni zloti suuruse kahjumi asemel). Rahavoog majandustegevusest suurenes 2012. aastaga võrreldes märkimisväärselt, peamiselt tänu parematele finantstulemustele.

(66) Finantstulemuse paranemisest hoolimata jäi LOTi olukord raskeks. Äriühingu omakapital oli endiselt tugevalt negatiivne ning põhitegevusala (st lennutransport) teenis kahjumit. Äriühingu võlg suurenes, peamiselt (ümberkorralduskavas ette nähtud) uute lennukite soetamisest tulenevate rendikohustuste tõttu.

(67) Lennukipargi ajakohastamise valdkonnas hilines kõikide B787 tüüpi lennukite tarnimine. Lisaks oli esimesel kahel lennukil tehnilisi probleeme ning need olid 2013. aasta jaanuarist juunini maa peal. LOT kandis erakorralist kahjumit, sest pidi rahastama asenduslennukeid. […] sõlmis LOT Boeinguga lepingu, milles nähakse ette […].

(68) LOT viis jätkuvalt ellu ka uut strateegiat muutunud turuolukorrale reageerimiseks. Tema eesmärk on saavutada finantsstabiilsus, kujundades klientide pikaajalist lojaalsust, saades üheks Euroopa kulutõhusaimaks rahvusvahelise lendudevõrguga lennuettevõtjaks, taastades kasvu ja müües äriühingu lõppkokkuvõttes erainvestoritele.

(69) Eelkõige peab LOT keskenduma otseühenduste pakkumisele Poolast peamistesse ärisihtkohtadesse Euroopas ja maailmas ning suurimatesse Poola kogukonna keskustesse Põhja-Ameerikas. Ta soovib saada kliente ka Kesk- ja Ida-Euroopast, et pakkuda neile kauglennuühendusi Varssavi sõlmlennujaamast. Äriühing ei ole huvitatud sellistest otselendudest turismimarsruutidel nagu pakuvad odavlennuettevõtjad. LOT näeb kasvuvõimalust Poolast väljuvates ja Poolasse suunduvates kauglennuühendustes ning on väljendanud kavatsust laiendada tegevust sellel turul pärast ümberkorraldamist, kasutades selleks oma uusi B787 tüüpi lennukeid, mida ta peab ümberkorraldamise ja uue strateegia alustalaks.

(70) Seoses äriühingu kavandatava müügiga erainvestoritele muutis Poola õigusakte, et lihtsustada äriühingu erastamist. Uue seaduse kohaselt võivad Euroopa Liidu investorid omandada LOTis enamusosaluse.

3.2. ÜMBERKORRALDAMISE KULUDE JA RAHASTUSALLIKATE ÜLEVAADE

(71) LOTi ümberkorraldamise kogukulu on [2 000–2 400] miljonit zlotti ja see koosneb järgmistest komponentidest: i) viie B787 tüüpi lennuki soetamine ([…] miljonit zlotti), ii) lennukite B737-400 ja Embraer kasutusest kõrvaldamise maksumus ([…] miljonit zlotti), iii) tegevuskahjumi ja rahastamise puudujäägi osaline katmine ([…] miljonit zlotti), iv) töötajaskonna ümberkorraldamise maksumus ([…] miljonit zlotti) ja v) päästmislaenu tagasimaksmine koos kogunenud intressiga (423 miljonit zlotti).

(72) Ümberkorraldamise kulud kavatsetakse katta järgmistest allikatest: i) omapanus summas [1 200–1 600] miljonit zlotti, mis koosneb viie B787 tüüpi lennuki kapitalirendist ja põhivara müügist, ii) riigiabi summas 804 miljonit zlotti. Omapanus moodustab ümberkorralduskuludest [60–67] %. Ümberkorralduskulud ja rahastamisallikad on võetud kokku järgnevas tabelis.

Tabel 3

Ümberkorralduskulud ja rahastamisallikad (miljonites zlottides)

Ümberkorralduskulud	**[2 000–2 400]**
Viie B787 tüüpi lennuki soetamine	[…]
B737-400 ja Embraer-tüüpi lennukite kasutusest kõrvaldamine	[…]
Tegevuskahjumi ja rahastamise puudujäägi osaline katmine	[…]
Töötajaskonna ümberkorraldamine	[…]
Päästmislaenu tagasimaksmine (koos kogunenud intressiga)	423
Rahastamisallikad	**[2 000–2 400]**
Viie B787 tüüpi lennuki kapitalirent	[…]
Põhivara müük	[…]
Omapanus kokku	[1 200–1 600]
Riigiabi	804

Allikas: ümberkorralduskava.

Ümberkorralduskulud

(73) LOT on sõlminud Boeinguga lepingu kokku kaheksa B787 tüüpi lennuki soetamiseks. Ümberkorralduskava kohaselt loetakse äriühingu kulutusi esimese viie lennuki ostmiseks summas […] miljonit zlotti ümberkorralduskuluks.

(74) Lennukipargi ajakohastamise meetmete raames kavatseb äriühing kõrvaldada kasutusest kuus B737-400 tüüpi lennukit, […] lennukit E170 ja […] lennukit E175. Ta kannab rendikohustuste ja hoolduskulud kasutusest kõrvaldamise perioodil enne lennukite tagastamist, müümist või edasirentimist. Lennukite kasutusest kõrvaldamise kogukulu on hinnanguliselt […] miljonit zlotti.

(75) Ümberkorraldusperioodi alguses on äriühing eeldatavalt kahjumis ja tema rahavood on negatiivsed. Kahjumi korvamiseks ja likviidsuse säilitamiseks vajab ta hinnanguliselt […] miljonit zlotti.

(76) Ümberkorralduskavaga nähakse ette töötajate arvu vähendamine 833 täistööajale taandatud töötaja võrra. LOTi hinnangul on töötajate arvu vähendamise kogukulu ligikaudu […] miljonit zlotti ning see koosneb järgmistest komponentidest: i) vabatahtlikku töölt lahkumist soodustav motivatsioonikava ([…] miljonit zlotti), ii) kollektiivne koondamine ([…] miljonit zlotti), iii) hüvitised välismaal asuvatele töötajatele, kellele kohalduvad kohalikud õigusnormid ([…] miljonit zlotti), ja iv) töölt lahkumine muul viisil, nt ennetähtaegselt pensionile jäämine ([…] miljonit zlotti).

Rahastamisallikad

(77) 2012. aasta sügisel sai äriühing Ameerika Ühendriikide äripangalt […] viie B787 tüüpi lennuki ostmiseks kapitalirendilepingu, millest ta teatas kui omapanuse allikast. LOT valis […] pakkumise välja 24 turult saadud pakkumise hulgast. Valik tehti nüüdispuhasväärtuse ja kaalutud keskmise intressimäära analüüsi põhjal.

(78) Rendilepingu tagasimakseperiood on 12 aastat alates lennukite tarnimise päevast. Äriühing peab maksma lennukite tarnimise päeval algtasu ja kord kvartalis rendimakseid, mis tuleb tasuda ette intressimääraga kolme kuu LIBOR + […] % esimese lennuki puhul ja fikseeritud intressimääraga […]–[…] % järgmise nelja lennuki puhul. Kapitalirent on üles ehitatud eriotstarbelisele majandusüksusele, Ameerika Ühendriikides asutatud äriühingule, mis toimib […] ja LOTi vahendajana ([14]).

(79) Rendilepingul on järgmised tagatised: i) ekspordigarantii, mille andis Export Import Bank of the United States (edaspidi „Ex-Im Bank") vastavalt kokkuleppe „Large Aircraft Sector Understanding" (suurte õhusõidukite sektori kokkulepe, edaspidi „LASU") ([15]) eeskirjadele, ii) lennukile seatud pant, iii) kindlustuslepingutest tulenevate õiguste üleandmine ja iv) eriotstarbelise majandusüksuse aktsiatele seatud pant.

(80) Ex-Im Banki garantii kestus ja summa on piiratud, st see hõlmab viie B787 tüüpi lennuki ostmist kapitalirendiga, mille kestus on 12 aastat. Garantii katab osa lennuki ostuhinnast ([75–90] %). Ülejäänud osa peab katma LOT. Ex-Im Bank lähtus garantii andmisel LOTi tehingueelsest analüüsist (*due diligence* analüüs), milles hinnati äriühingu finantsolukorda ja võimet rendikohustusi täita.

(81) Teine omapanuse allikas lisaks rendile on põhivara müük, millest loodetakse saada tulu […] miljonit zlotti.

(82) Riigiabi seisneb päästmislaenu konverteerimises omakapitaliks 423 miljoni zloti ulatuses ja veel 381,29 miljoni zloti investeerimises omakapitali, nagu on kirjeldatud põhjenduses 19.

3.3. PIKAAJALISE ELUJÕULISUSE TAASTAMINE

(83) Ümberkorralduskava kohaselt taastatakse pikaajaline elujõulisus 2015. aastal. Koostatud on finantsprognoosid ajavahemikuks 2013–2018, lähtudes halvimast, alus- ja parimast stsenaariumist. Prognoosi kohaselt hakkab äriühingu põhitegevusala kasumit tootma ning rahavood majandustegevusest ja investeeritud kapitali tootlus (edaspidi „ROCE") muutuvad positiivseks alates 2014. aastast. Puhaskasumisse jõutakse prognoosi kohaselt alates 2015. aastast. Alljärgnevas tabelis esitatakse valik prognoositud finantsandmeid alusstsenaariumi korral.

Tabel 4

Valik prognoositud finantsandmeid alusstsenaariumi korral (arvud miljonites zlottides).

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Müügitulu	[2 900–3 400]	[2 900–3 400]	[2 650–3 150]	[3 300–3 800]	[4 050–4 550]	[4 300–4 800]
Põhitegevusala kasum või kahjum	[– 157 kuni – 130]	71,0	[113–137]	[200–240]	[210–250]	[175–215]
Puhaskasum või -kahjum	196,1	[– 20 kuni – 16]	[67–80]	[155–190]	[180–220]	[140–170]

([14]) Iga lennuki jaoks luuakse omaette eriotstarbeline majandusüksus; seda teeb sellistele tehingutele spetsialiseerunud äriühing Wells Fargo Delaware Trust Company, mille valis välja LOT. Eriotstarbeline majandusüksus jääb lennuki omanikuks ja osutab eriteenuseid kõikidele tehingu osalistele.

([15]) Lennukite rahastamise põhimõtted, mis olid lennuettevõtluses üldkasutatavad kuni 2007. aastani, kui need asendati OECD raames sõlmitud kokkuleppega „Aircraft Sector Understanding" (õhusõidukite sektori kokkulepe). Kuna LOT alustas B787 tüüpi lennukite ostmist enne 2007. aastat, kehtisid veel LASU eeskirjad.

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

Allikas: ümberkorralduskava.

(84) Finantsprognoosi aluseks on eeldused lennukipargi, lendudevõrgu, äriühingu sisemise korralduse, majandustegevuse ja finantsparameetrite, makromajanduslike näitajate, kütusehinna ja ümberkorraldusmeetmete rakendamise määra kohta. Alljärgnevalt on võetud kokku peamised eeldused.

— Ümberkorraldusmeetmete rakendamine (arvestatuna potentsiaalse finantsmõju kaudu): 85 % potentsiaalist.

— Kütusehind: 1,153 USA dollarit tonni kohta kogu prognoosiperioodi vältel.

— Zloti ja USA dollari vahetuskurss: 3,22.

— Täituvus: alla [67–83] % talvehooajal ja ligikaudu [76–94] % suvehooajal.

— Lennureisijate arv: 2012/2013 – 4 766 000; 2013/2014: [4 300 000–5 300 000]; 2014/2015 – [3 800 000–4 600 000]; 2015/2016 – [4 200 000–5 100 000]; 2016/2017 – [4 800 000–5 900 000]; 2017/2018 – [5 100 000–6 300 000].

— Ühikutulu kasv reisija kohta kogu LOTi lennuühenduste võrgu ulatuses: keskmiselt 2,5 % aastas (võttes arvesse mõju, mida avaldab lendude arvu kasv kaugliinidel aastatel 2016–2018 ning täituvuse suurenemine äri- ja kõrgemas turistiklassis).

3.4. KOMPENSATSIOONIMEETMED

(85) Kompensatsioonimeetmena kavatseb LOT sulgeda 19 ühendust ja vähendada sagedust viiel ühendusel ([16]). Kavandatud meede vähendab võimsust võrreldes ümberkorralduseelse ajavahemikuga novembrist 2011 oktoobrini 2012 [13,5–16,5] % arvestatuna pakutavates istekohtkilomeetrites. LOTi kohaselt ei olnud ükski kõnealustest ühendustest enne ümberkorraldamist kahjumlik, mis on kooskõlas raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste ([17]) (edaspidi „suunised") punktiga 40.

(86) LOT kavatseb sulgeda veel viis ühendust, ([18]) mis vähendab võimsust täiendavalt [1,4–1,7] % võrra, kuid ei loe seda kompensatsioonimeetmeks, sest kõnealused ühendused olid LOTi hinnangul enne ümberkorraldamist kahjumlikud.

(87) Ümberkorraldusperioodil ei ole kavas suurendada võimsust kaugliinidel.

(88) Oma lendudevõrgu muutmise tulemusena vabastab LOT ka teatava hulga teenindusaegu.

3.5. ALGATAMISOTSUS

(89) 6. novembril 2013 algatas komisjon ametliku uurimismenetluse. Algatamisotsuses väljendas komisjon kahtlust ühekordse abi põhimõttega, pikaajalise elujõulisuse taastamisega, kompensatsioonimeetmetega ja omapanusega seotud küsimustes.

([16]) Ühendused, mis suletakse: […]; ühendused, millel vähendatakse sagedust: […].
([17]) Ühenduse suunised raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta, ELT C 244, 1.10.2004, lk 2.
([18]) […].

Ühekordse abi põhimõte

(90) Komisjon väljendas kahtlust, et LOT sai ühekordse abi põhimõtte vastaselt päästmis- või ümberkorraldusabi lennujaamatasude tähtaja edasilükkamise kujul, mida talle võimaldasid riigi omanduses olevad lennujaamad ([19]). Sellele asjaolule juhiti komisjoni tähelepanu Ryanairi esitatud kaebuses, milles väideti, et riigi omanduses olevad lennujaamad on andnud äriühingule lennujaamatasude katteks tähtajatu krediidiliini, mis kahjustab kõiki teisi lennuettevõtjaid (vt punkt 1.2).

(91) Komisjon väljendas eelkõige kahtlust Poola argumendi suhtes, et riigi omanduses olevate lennujaamade ressursid ei ole riigi ressursid. Samuti väljendas komisjon kahtlust, kas riigi omanduses olevad lennujaamad lükkasid LOTi lennujaamatasusid edasi tõepoolest turutingimustel, võttes arvesse seda, et edasilükkamisperioodid olid pikad, intress sageli väike ja tagatis tihti nõrk ([20]). Peale selle tundus, et kõiki edasilükatud kohustusi ei ole tagasi makstud.

Pikaajalise elujõulisuse taastamine

(92) Komisjon oli skeptiline küsimuses, kas praegune ümberkorralduskava taastab LOTi elujõulisuse, ja palus Poolal seda väidet paremini põhjendada. Ta märkis, et LOT oli ka varem püüdnud ümberkorraldusi teha, kuid need meetmed ei olnud elujõulisust taastanud, ehkki need viidi ellu näiliselt paremas majandusolukorras.

(93) Muret tekitas ka LOTi likviidsusolukord. Äriühing muutus mittelikviidseks 2012. aasta detsembris ja pidi prognoosi kohaselt 2013. aasta augustis uuesti rahapuudusse sattuma (kuigi oli saanud päästmisabi). See prognoos ei läinud küll täide, kuid kindlusvaru jäi siiski napiks, sest LOT oli pärast varade müüki ammendanud sisemised rahastamisallikad ning raske finantsolukorra tõttu puudus tal võimalus saada rahastust väljastpoolt (välja arvatud rent).

(94) Komisjon kahtles, kas uute B787 tüüpi lennukite kasutuselevõtt lahendab suure osa LOTi pikaajalistest struktuursetest probleemidest. LOT kavatses saavutada ligikaudu 30 % kogu ümberkorraldamise hinnangulisest finantsmõjust B787 lennukite käitamisega. Komisjon juhtis tähelepanu, et kõnealuste B787 tüüpi lennukite käitamine mõjutab otseselt ainult kauglendude turulõiku (mis andis 2012. aastal ainult [< 25] % LOTi regulaarlendude tulust) ning et uute lennukite tõhusaks kasutamiseks ei pruugi olla piisavalt nõudlust.

(95) Eeldus, et üle 30 % ümberkorraldamisega saadavast kasust saavutatakse tänu tuludega seotud meetmetele (nt abistav käive, tulude haldamine), tundus olevat liiga optimistlik, kuivõrd nende edukus sõltub osaliselt välistest teguritest, nagu klientide käitumise muutumine. Peale selle tundus, et mõni kavandatud meetmetest (nt tasulise toitlustamise kasutuselevõtt), mida tavaliselt seostatakse odavlennuettevõtjatega, võib olla vastuolus LOTi strateegiaga jääda traditsiooniliseks lennuettevõtjaks.

(96) LOTi eeldus, et põhitegevusala tulemus paraneb [130–157] miljoni zloti suuruselt kahjumilt 2013. aastal [64–78] miljoni zloti suurusele kasumile 2014. aastal, st suureneb 12 kuuga [194–235] miljoni zloti võrra, tundus ebarealistlik, arvestades tema varasemaid finantstulemusi (äriühing ei olnud saanud põhitegevusalalt kasumit 2008. aastast saadik) ja 2013. aasta esimese nelja kuuga tekkinud märkimisväärset esialgset kahjumit.

(97) Komisjon seadis kahtluse alla ka mitu ümberkorralduskavas esitatud finantsprognoosi aluseks olnud eeldust, eelkõige järgmised:

a) võtmeparameetrite suhteliselt väike erinevus (keskmine ühikutulu reisija kohta – 1 %, reisijate arv – 1 %, zloti ja USA dollari vahetuskurss – 10 %) tundlikkusanalüüsis kasutatud lähteväärtusest ning kuueaastase prognoosiperioodi jooksul muutumatuks jääv kütusehind, mis tundus hindade senist volatiilsust arvestades küsitav;

([19]) Ajavahemikul 22. maist 2009 kuni 10. aprillini 2013 sõlmis LOT riigi omanduses olevate lennujaamadega 23 lepingut lennujaamatasude tähtaja edasilükkamiseks kogusummas ligikaudu [285–349] miljonit zlotti (ligikaudu [70–85] miljonit eurot); nende hulgas oli üheksa lepingut Varssavi lennujaamaga, kolm lepingut Gdanski, Krakówi, Poznańi ja Katowice lennujaamadega ja kaks lepingut Wrocławi lennujaamaga.

([20]) St tähtaega lükati edasi 48–396 päeva, viivis oli enamasti Poola seadusjärgsest määrast madalam ja kolmes lepingus ei olnud viivist üldse ette nähtud ning tagatis oli tihti nõrk, nt blankoveksel; kuue edasilükkamislepingu puhul ei olnud tagatist üldse.

b) LOTi võime saada 2013.–2018. aastal B787 ja Embraer-tüüpi lennukite edasirentimisest kavandatud tulu;

c) finantsprognoosi alusstsenaariumi eeldus, et ümberkorraldamise kavandatud mõjust realiseeritakse 85 %.

Põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimine (kompensatsioonimeetmed)

(98) Komisjon väljendas kahtlust metoodika suhtes, mida LOT kasutas liinide kasumlikkuse arvutamiseks. Suuniste punkti 40 kohaselt ei loeta kahjumit tekitavast tegevusest loobumist nõuetekohaseks kompensatsioonimeetmeks. Kõnealuse kahtluse tõttu ei olnud komisjon piisavalt kindel, et see tingimus on täidetud.

Miinimumiga piirduv abi, omapanus

(99) Komisjon väljendas kahtlust, kas ekspordikrediidi agentuuri Ex-Im Bank garantiiga tagatud B787 lennukite kapitalirenti saab pidada nõuetekohaseks omapanuse allikaks. Kuivõrd rendileandja saab tänu niivõrd tugevale tagatisele LOTi makseviivituse korral tõenäoliselt kogu võla tagasi, ei tundunud rendileping olevat märk sellest, et turul on kindlustunne LOTi elujõulisuse taastumise suhtes, nagu on ette nähtud suuniste punktiga 43.

IV. **POOLA MÄRKUSED**

(100) Poola esitas märkusi ja tõendeid kõikide algatamisotsuses tõstatatud küsimuste kohta. Ta jõudis järeldusele, et teatatud meede vastab kõikidele suuniste tingimustele. Poola andis ka ajakohastatud ülevaate ümberkorralduskava rakendamisest, mis näitab, et LOT oli teinud ümberkorraldamisel märkimisväärseid edusamme ning tema tegelikud finantstulemused 2013. aastal olid palju paremad, kui oli kavandatud.

Ühekordse abi põhimõte

(101) Ühekordse abi põhimõttele vastavuse küsimuses kinnitas Poola, et LOTi kohustused seoses lennujaamatasudega lükkasid edasi riigi omanduses olevad lennujaamad. Samas jäi Poola seisukohale, et edasilükkamine ei olnud riigiabi.

(102) Poola väitel ei ole lennujaamade ressursid riigi ressursid ja lennujaamade otsuseid ei saa omistada riigile. Ent isegi kui lennujaamade võimaldatud edasilükkamist rahastataks riigi ressurssidest, vastavad lennujaamatasude edasilükkamise juhud eraõigusliku võlausaldaja testi nõuetele ega ole seega riigiabi.

(103) Otsuste omistatavuse küsimuses kinnitas Poola, et kõiki LOTile edasilükkamist võimaldanud lennujaamu kontrollib otseselt või kaudselt Poola riik. Varssavi lennujaama haldav äriühing PPL on täielikult riigikassa omanduses. Gdanski, Krakówi, Poznańi, Katowice ja Wrocławi piirkondlikud lennujaamad (edaspidi „piirkondlikud lennujaamad") kuuluvad PPLile, piirkondlikele ametiasutustele ja ühele riigi omanduses olevale äriühingule.

(104) Sellest hoolimata kordas Poola väidet, et lennujaamade otsuseid ei saa omistada riigile, sest see, et riik saab lennujaamu kontrollida, ei õigusta automaatselt eeldust, et nende tegevus on omistatav riigile. Poola viitas selles küsimuses uuesti Stardust Marine'i kohtuotsusele ([21]). Poola rõhutas, et lennujaamad ei ole riiklikud haldusorganid ning nad juhivad oma äritegevust igasugusest riigi sekkumisest sõltumatult.

(105) Eelkõige selgitas Poola, et PPL on juriidiline isik ja tegutseb vastavalt 23. oktoobri 1987. aasta seadusele riigiettevõtte Lennujaamad kohta ([22]) (edaspidi „PPLi seadus"). PPLi seaduse kohaselt tegutseb PPL sõltumatult ja kooskõlas ratsionaalsete äripõhimõtetega ning on oma tegevuses finantsiliselt iseseisev. PPL ei ole osa riigi rahandusest; teda ei rahastata riigieelarvest ja ta katab oma tegevuskulud omaenda majandustegevusest saadud tulust. PPLi tegevust kontrollib ja selle üle teeb järelevalvet transpordiminister, kellel on õigus PPLi peadirektori otsuseid muuta või tühistada üksnes juhul, kui need on vastuolus seadustega. Poola leiab, et ministril ei ole mingeid volitusi PPLi ärisuhetega seotud otsustusprotsessi sekkumiseks.

([21]) Kohtuasi C-482/99, Prantsuse Vabariik *vs.* komisjon (Stardust Marine), EKL 2002, I-4397.
([22]) Ametlik väljaanne 1987, nr 33, jaotis 185 ja selle muudatused.

(106) Piirkondlike lennujaamade kohta selgitas Poola, et need on kõik eraõiguslikud äriühingud ([23]) ning neile on kohaldatavad tavapärased äriühingutele kehtivad õigusnormid, st Poola äriühingute koodeks ([24]) (edaspidi „koodeks"). Nad on kapitaliühingud, kes on omaette juriidilised isikud, kellel on eraldi varad ja kes tegutsevad väljaspool riigi haldusorganeid. Poola piirkondlikke lennujaamu haldavate äriühingute juhtorganid on aktsionäride või osanike koosolek, nõukogu ja juhatus. Riigi ametiasutuste esindajad osalevad aktsionäride/osanike koosolekutel ja kuuluvad ka nõukogudesse. Koodeksi kohaselt juhib juhatus äriühingu igapäevast tegevust ja võtab sõltumatult vastu otsuseid muudes küsimustes kui need, mis on antud teiste juhtorganite pädevusse. Poola leiab seega, et kuna juhtkond ei vaja tähtaegade edasilükkamist käsitlevate lepingute sõlmimiseks nõukogu või aktsionäride/osanike koosoleku nõusolekut, tegid lennujaamad edasilükkamist käsitlevad otsused sõltumatult, ilma riigi sekkumiseta.

(107) Eraõigusliku võlausaldaja testi küsimuses esitas Poola mitut laadi argumente selle tõestuseks, et lennujaamatasude edasilükkamine lepiti kokku turutingimustel.

(108) Esiteks viitas Poola majandusolukorrale, milles lennujaamad otsustasid LOTi lennujaamatasud edasi lükata: 2009. aasta tõsisele majanduslangusele ([25]) ja muudele erakorralistele sündmustele (Eyjafjallajökulli vulkaanipurse 2010. aasta aprillis). Seetõttu võisid lennujaamad Poola väitel edasilükkamise ajal eeldada, et LOTi probleemid on ajutised.

(109) Teiseks rõhutas Poola, et LOT kui lennujaamade võtmeklient andis märkimisväärse osa nende tulust, samas kui edasilükatud tasud moodustasid üksnes väikese osa lennujaamade ja LOTi vahelisest käibest ([26]). Pooled olid seetõttu huvitatud koostöö jätkamisest. Vastupidise stsenaariumi korral oleks LOTi maksejõuetus avaldanud lennujaamade majandustegevusele negatiivset mõju ([27]).

(110) Kolmandaks selgitas Poola, et lennujaamade seisukohalt oli osa LOTi maksete edasilükkamine parem kui lennuettevõtja maksejõuetuks muutumine. Seda eelkõige seetõttu, et edasilükkamise otsustamise ajal oli LOTil veel varasid, mida oleks saanud kasutada tagatisena. Maksejõuetuse korral seevastu oleks lennujaamade nõuded välja makstud võlausaldajate viimases kategoorias ja palju väiksemas ulatuses kui edasilükkamise korral ([28]). Peale selle kestavad maksejõuetusmenetlused Poolas keskmiselt 3–3,5 aastat, mis ületab oluliselt lennujaamade poolt LOTile võimaldatud keskmist, ligikaudu 6,5 kuu pikkust edasilükkamisperioodi, vt põhjendus 114.

(111) Neljandaks vastasid edasilükkamise tingimused Poola väitel täielikult turutingimustele nii i) intressimäära, ii) tagatise kui ka iii) edasilükkamisperioodide poolest.

(112) Täpsemalt märgib Poola intressimäära küsimuses, ([29]) et edasilükkamislepingutes kasutatud intressimäära tuleb eristada seadusjärgsest viivisest, ([30]) mis on karistus makse hilinemise eest, samas kui edasilükkamislepingute otstarve on võimaldada võlgnikul täita oma kohustused mõistliku aja jooksul.

(113) Tagatise küsimuses rõhutab Poola, et kahes kolmandikus edasilükkamislepingutest oli edasilükatud summa tagatud LOTi varadele seatud hüpoteekide ja pantidega. Suuremas osas ülejäänud edasilükkamislepingutest oli

([23]) Gdanski, Krakówi ja Poznańi piirkondlikud lennujaamad on osaühingud ning Katowice ja Wrocławi piirkondlikud lennujaamad on aktsiaseltsid.
([24]) 15. septembri 2000. aasta äriühingute koodeks; konsolideeritud versioon: ametlik väljaanne 2013, jaotis 1030.
([25]) Kriis tõi kaasa suure languse lennutranspordi nõudluses koos lennuettevõtjate kulude suurenemisega, vt Poola 2009. aasta lennutransporditurru analüüs (tsiviillennuamet 2010) ja tulemuslikkuse hindamise aruanne „Hinnang lennuliikluse korraldamise kohta Euroopas 2010. kalendriaastal" (Eurocontrol 2011).
([26]) 2009.–2013. aastal andis LOT ligikaudu 40 % Varssavi lennujaama tulust. Piirkondlike lennujaamade edasi lükatud tasude kogusumma moodustas keskmiselt 17,7 % äriühingu ja kõnealuste lennujaamade vahelisest käibest.
([27]) See oleks eriti märgatav Varssavi lennujaama puhul. Kuna LOT on ainus lennuettevõtja, kelle baaslennujaam on Varssavi lennujaam, põhjustaks tema tegevuse lõppemine seal märkimisväärse languse lennujaama käibes. Poola toob selle tõenduseks asjakohased andmed sarnaste olukordade kohta, mis on tekkinud Zürichi lennujaamas, Brüsseli Zaventemi lennujaamas ja Budapesti lennujaamas.
([28]) Keskmine nõuete väljamaksmise määr maksejõuetusmenetlustes lennujaamatasude edasilükkamise ajal oli Poolas tehtud uuringute järgi ligikaudu 15–17,75 % ja Maailmapanga statistika järgi ligikaudu 34 %.
([29]) Nt Varssavi lennujaamaga sõlmitud edasilükkamislepingutes kehtestatud intressimäär oli […] % aastas.
([30]) Seadusjärgseks viiviseks on Poolas kehtestatud praegu 13 %.

edasilükatud summa ([31]) tagatud blankovekslitega, mis kiirendavad võla sissenõudmist. Tagatis puudus ainult kuue lepingu puhul. Kõikidel nendel juhtudel tunnistas aga LOT oma võlga lennujaama ees, mistõttu viimasel on vajaduse korral lihtne nõuet kohtusse anda.

(114) Edasilükkamisperioodi kohta rõhutab Poola, et keskmine edasilükkamisperiood oli ligikaudu 6,5 kuud, mis on soodsam kui kohtumenetluste kestus Poolas (üle kahe aasta) ([32]) või maksejõuetusmenetluste kestus (keskmiselt 3–3,5 aastat) ([33]).

(115) Samuti väitis Poola, et ka muud LOTi eraõiguslikud võlausaldajad võimaldasid tal lükata edasi võlgade tasumist sadade miljonite zlottide ulatuses sarnasteks perioodideks ja sarnastel tingimustel, kaasa arvatud seadusjärgsest viivisest madalama intressimääraga või ilma intressita ning mõnel juhul ka ilma tagatiseta ([34]).

(116) Viimaks kinnitas Poola, et kõik edasilükatud maksed on täielikult tasutud.

(117) Lisaks esitas Poola põhjendustes 101–116 kirjeldatud seisukoha toetuseks aruande, mille koostas KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. (edaspidi „KPMG" ja „KPMG aruanne"). KPMG aruandes kirjeldatakse iga edasilükkamislepinguni viinud otsustusprotsessi lennujaamades. Aruandes esitatakse ka iga edasilükkamislepingu turuanalüüs. Metoodika, mida KPMG turuanalüüsis kasutas, põhineb alusstsenaariumi ([35]) (st lennujaamatasud lükatakse edasi) võrdlusel alternatiivse stsenaariumiga ([36]) (st LOTile ei võimaldata edasilükkamist). Edasilükkamislepingute majandusliku põhjendatuse kontrollimiseks võrreldi alus- ja alternatiivset stsenaariumi jooksva väärtuse ja nüüdispuhasväärtuse põhjal. Nende kahe stsenaariumi võrdlus näitas, et lennujaamatasude edasilükkamine oli kõikidel juhtudel majanduslikult mõistlik ja lennujaamadele kasulikum kui alternatiivne stsenaarium, mille kohaselt oleks algatatud maksejõuetusmenetlus.

Pikaajalise elujõulisuse taastamine

(118) Poola väitis, et LOTil on praegu paremad eeldused elujõulisuse taastamiseks kui eelmiste ebaõnnestunud ümberkorralduskatsete ajal. Esiteks on ta saanud kätte kauaoodatud B787 tüüpi lennukid, mis on ümberkorralduskava tugisammas. Teiseks on LOT tegelenud varasemate katsete nõrkade kohtadega, keskendudes varem lahendamata jäänud probleemidele (nt järjekindlam töötajate arvu vähendamine). Kolmandaks on makromajanduslik olukord paranenud. Viimaks on LOTi tegelikud finantstulemused pärast viiekvartalilist ümberkorralduskava rakendamist palju paremad kui kavandatud.

([31]) Mis moodustas 26,4 % edasilükatud summast.

([32]) Maailmapanga andmete kohaselt (http://www.doingbusiness.org) oli keskmine võlgnevuste kohtu kaudu väljanõudmise aeg Poolas 2009.–2012. aastal 830 päeva (üle kahe aasta ja kolme kuu), langedes 2013. aastal 685 päevale.

([33]) Maailmapanga andmetel võtavad maksejõuetusmenetlused Poolas keskmiselt kolm aastat (http://www.doingbusiness.org). Neid järeldusi toetab 94 maksejõuetusjuhtumist koosneval valimil põhinev uuring (avaldatud 2009. aastal), mis näitab, et maksejõuetusmenetluste keskmine pikkus on 3,5 aastat (Andmed: D. Baran, „Efektywność postępowań upadłościowych" [„Maksejõuetusmenetluste tõhusus"] väljaandes E. Mączyńska (toim), „Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa" [„Äriühingu maksejõuetuse labürindi läbimine. Needus või teine võimalus?"], Varssavi 2009, lk 145).

([34]) See käib eelkõige riske maandavate pankade ([…]) ja rendileandjate ([…]) kohta. Mõni eraõiguslik võlausaldaja ei võtnud LOTilt intressi (enamik rendileandjaid, […]). Lisaks nõustus mõni LOTi eraõiguslik võlausaldaja (nt […]) oma nõuete tähtaega edasi lükkama ilma muu tagatiseta peale LOTi võlatunnistuse.

([35]) Alusstsenaariumis eeldatakse, et edasilükkamist võimaldatakse, pooled jätkavad koostööd ja võlg makstakse tagasi vastavalt edasilükkamislepingus kehtestatud tingimustele. Selles võetakse arvesse ka pikaajalise koostöö ja tulubaasi säilimise väljavaateid, LOTi raskuste ajutist iseloomu ja tema tulevikuväljavaateid, samuti LOTi antud tagatiste tüüpe ja muid edasilükkamislepingu tingimusi (intress jne).

([36]) Alternatiivses stsenaariumis eeldatakse, et edasilükkamist ei võimaldata, lennujaam algatab maksejõuetusmenetluse, LOT lõpetab oma tegevuse lennujaamas ja lennujaam on sunnitud tema asemele uusi lennuettevõtjaid otsima. Selles võetakse arvesse ka seda, et võlg lennujaamade ees (kui osa ärikohustustest) kuulub viimasesse võlgade kategooriasse, mis kuulub tagasimaksmisele pärast selliseid eelisnõudeid nagu maksejõuetusmenetluse kulud, kohustused töötajate ees, kaasa arvatud sotsiaalkindlustus, ja maksukohustused (nagu on sätestatud Poola õigusnormides maksejõuetuse kohta). Selles võetakse arvesse ka maksejõuetusmenetluste keskmist kestust (ligikaudu 3,5 aastat — KPMG lähtus LLC Nowy Przewoznik Sp. z o.o. (mis tegutses kaubamärgi Centralwings all) maksejõuetusmenetluse kestusest, mis oli üle 3,5 aasta, maist 2009 veebruarini 2013), keskmist tagasisaadud summat, tulu kaotamist ja LOTi teiste lennuettevõtjatega asendamise väljavaadet (võttes arvesse kolme võimalikku allstsenaariumi — 3, 4 ja 5 aastat).

(119) LOTi likviidsusolukord on paranenud. Lisaks sellele, et ta ei muutunud 2013. aasta augustis mittelikviidseks, nagu oli ümberkorralduskavas prognoositud, sai ta ka juurde täiendavaid rahastusallikaid, nt […] Boeingult […]. Tegelikud rahavood majandustegevusest olid 2013. aastal kavandatust paremad.

(120) Samuti osutus lennukite B787 kasutuselevõtu tegelik finantsmõju kavandatust paremaks. See ei avaldanud positiivset mõju mitte ainult kaugliinide segmendile, vaid kogu lendudevõrgule. LOTi pikaajalisi struktuurseid probleeme ei loodeta lahendada ainuüksi lennukitega, vaid kombinatsioonis teiste ümberkorraldusmeetmetega. B787 lennukitega teenindatud liinidel (Põhja-Ameerika, Kirde- ja Kagu-Aasia) prognoositakse reisijate arvu kasvu 6,5 %–10,6 % võrra aastas, mistõttu lennukid ei ole alakasutatud.

(121) Tuluga seotud meetmed andsid 2013. aastal [> 100] % ümberkorralduskavas eeldatud finantspotentsiaalist. Augustis 2013 võttis LOT edukalt kasutusele tasulise toitlustamise, saamata klientidelt negatiivset reaktsiooni. Turu-uuringute kohaselt ei ole kliendid tasuliste teenuste vastu. Abistava käibe suurendamine vastab praegusele turusuundumusele, mis seisneb traditsiooniliste lennuettevõtjate liikumises kombineeritud ärimudeli poole, võttes üle odavlennuettevõtjate tunnuseid; seetõttu ei tohiks see LOTi kaubamärki kahjustada ega kliente peletada.

(122) 2013. aasta tegelik finantstulemus oli palju parem, kui ümberkorralduskavas eeldati. LOT on leidnud võimalikke allikaid edasiseks täiustamiseks. See näitab, et 2014. aastaks prognoositud kasum põhitegevusest on saavutatav.

(123) Poola esitas tundlikkusanalüüsi, mis näitab, et isegi kui võtmeparameetrid erinevad alusstsenaariumist suuremal määral kui ümberkorralduskavas eeldatud, säilitab LOT likviidsuse kogu finantsprognoosi perioodil 2014–2018. Ei ole tõenäoline, et kütusehind, mille eeldatud tase on juba niigi väga konservatiivne (üle LOTi varasema kümne aasta maksimumi ja 12,1 % kõrgem kui turuhind teatamise ajal), järsult tõuseb. Lennukite edasirentimisest kavandatud tulu küsimuses on LOT koostanud ka alternatiivse lennukipargi stsenaariumi, mille kohaselt mõnda lennukit kasutatakse kauem. Poola esitas finantsprognoosid, mis näitavad, et kui see stsenaarium tõepoolest rakendub, taastub LOTi elujõulisus sellegipoolest. Poola osutas ka sellele, et 2013. aastal saavutas äriühing [> 100] % ümberkorraldamise kavandatud tulust (kavas eeldatud 85 % asemel).

Põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimine (kompensatsioonimeetmed)

(124) Poola selgitas täiendavalt viisi, kuidas LOT arvutab liinide kasumlikkust (vt punkt 7.3.4). Ta rõhutas, et metoodika vastab sektori standardile.

Miinimumiga piirduv abi, omapanus

(125) Poola esitas tõendeid selle kohta, et Ex-Im Bank tegi enne garantii andmisega nõustumist LOTi tehingueelse analüüsi, ja selgitas, et 2012. aastal tehti ligikaudu 30 % lennukite rahastamise tehingutest kogu maailmas ekspordikrediidi agentuuri osalusel. Poola teavitas komisjoni ka sellest, et üks pakkuja oli nõus rahastama LOTi ilma ekspordikrediidi agentuuri garantiita. Peale selle hinnati LOTi riski Ameerika Ühendriikide kapitaliturul, kus erainvestorid rendilepingu 2013. aastal refinantseerisid.

(126) Lisaks osutas Poola sellele, et kapitalirent on komisjoni varasemate otsuste järgi lubatav omapanuse vorm, ja kordas, et see on tavapärane lennukiostu rahastamise viis. Poola kohaselt on LOTi omaga sarnastel tingimustel (kaasa arvatud tagatise tüüp; vt põhjendused 77–80) antud uue lennuki kapitalirent lennuettevõtluses tavapärane rahastamisvorm ja seda on hiljuti kasutanud paljud teised Euroopa lennuettevõtjad, nt Ryanair, KLM, Norwegian Air, Czech Airlines, Austrian Airlines ja Alitalia.

V. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

(127) Komisjonile esitas märkusi seitse huvitatud isikut: Ryanair, International Airlines Group (edaspidi „IAG”), kaks isikut, kes ei soovinud oma nime avalikustada, PPLi ametiühing NSZZ Solidarność 80 (edaspidi „ametiühing”), PPL ise ja Poola tööandjaid koondav ettevõtjate ühendus (edaspidi „ettevõtjate ühendus”).

(128) Ryanair kordas oma algselt kaebuses esitatud väidet, et LOT oli juba saanud riigiabi lennujaamatasude edasilükkamise kujul Poola riigi omanduses olevates lennujaamades. Lisaks väljendas Ryanair kahtlust LOTi elujõulisuse taastumise suhtes, tuues põhjenduseks varasemate ümberkorralduskatsete ebaõnnestumise, B787 tüüpi lennukite kasutuselevõtust loodetud tulu liigse optimistlikkuse ja selle, et LOTil ei pruugi ametiühingute võimaliku surve tõttu õnnestuda tööjõukulusid vähendada.

(129) IAG väitel tuleks ümber korraldada ka LOTi kaugliinide võrk. Täpsemalt usub IAG, et LOTis Ameerika Ühendriikide turul kasutatud võimsuse jaoks ei ole piisavalt nõudlust. IAG toob näiteks Malévi, kes püüdis ebaõnnestunult pakkuda otseühendust Budapesti ja New Yorgi vahel. B787 lennukite kapitalirendi kohta märkis IAG, et Ex-Im Banki ja laenu andnud äripanga hinnangud pidid olema koostatud kas enne praegusi likviidsusprobleeme või tulevase riigiabiga arvestades.

(130) Esimene huvitatud isik, kes ei soovinud oma nime avalikustada, märkis, et LOTi ümberkorralduskava ei ole ei usutav ega teostatav ega taasta LOTi pikaajalist elujõulisust. Ta osutas sellele, et prognoositud ROCE on liiga optimistlik, ja märkis, et LOT kavatseb suurendada võimsust ajal, kui Poola turg kannatab ülevõimsuse all. Ta leidis ka, et lennujaamatasude edasilükkamine on riigiabi. Samuti märkis ta, et kompensatsioonimeetmena esitatud liinide kasumlikkuse mõõtmine ainult muutuvkulude põhjal on pikas perspektiivis ebasobiv. Kõnealuse huvitatud isiku kohaselt tuleks pikas perspektiivis hinnata kõiki liine selle põhjal, mida LOT nimetab „marginaal 2". Ta väljendas ka seisukohta, et B787 lennukite kapitalirenti ei tohiks aktsepteerida omapanuse allikana, sest see ei tõenda turu usku LOTi elujõulisuse taastumisse.

(131) Teine huvitatud isik, kes ei soovinud oma nime avalikustada, märkis, et LOT on tänu riigiabile suurendanud oma võimsust Poola tšarterlennuturul, mis on väidetavalt kahjustanud kõnealuse huvitatud isiku konkurentsipositsiooni ja rikkunud ELi riigiabieeskirju. Huvitatud isik väljendas ka kahtlust LOTi elujõulisuse taastumise suhtes, väites muu hulgas, et B787 lennukitest saadav tulu on üle hinnatud ja et finantsprognoosid tunduvad ebarealistlikud. Samuti seadis ta kahtluse alla kompensatsioonimeetmena esitatud liinide kasumlikkuse. Lõpetuseks usub ta, et kapitalirenti ei tohiks arvestada omapanusena, sest sellega ei kaasne laenu andnud pankade jaoks peaaegu mingit riski.

(132) Kõnealune huvitatud isik tõstatas ka lennujaamatasude edasilükkamise küsimuse ([37]). Samuti juhtis ta komisjoni tähelepanu mitmele muule LOTi tehingule, mis kujutavat endast riigiabi. Need tehingud on järgmised:

a) kinnisvara müük, täpsemalt i) aadressil 17 Stycznia tn 43 asuva LOTi büroohoone ja maa (edaspidi „peakorter") müümine 2011. aastal riigi omanduses olevale äriühingule Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A./PB1 (edaspidi „PZU", „PZU/PB1") […] miljoni zloti (ligikaudu […] miljoni euro) eest ja ii) aadressil 17 Stycznia tn 39 asuva LOTi kinnisvara müümine 2012. aastal riigi omanduses olevale TF Silesiale […] miljoni zloti (ligikaudu […] miljoni euro) eest;

b) LOTi tütarettevõtjate müümine riigi omanduses olevatele äriühingutele; täpsemalt äriühingu LOT Services müümine 2010. aastal turuhinnast kõrgema hinnaga hoolimata sellest, et äriühing oli maksejõuetu, LOT AMSi müümine hoolimata sellest, et see oli „väga halvas finantsolukorras", Petroloti müük 2012. aasta detsembris, Euroloti müük 2012. aasta septembris ning LOT Cargo S.A. (edaspidi „LOT Cargo") ja Casinos Polandi müük 2009.–2010. aastal.

(133) Ametiühing väidab eelkõige, et ümberkorraldusabi rikub ühekordse abi põhimõtet, sest LOT oli juba saanud riigiabi mitme meetme kujul, millest olulisim on lennujaamatasude edasilükkamine. Ametiühing juhtis komisjoni tähelepanu veel mitmele LOTi tehingule, mis kujutavat endast riigiabi. Need tehingud on järgmised:

a) LOTi kinnisvara müük riigi omanduses olevatele äriühingutele (st LOTi peakorteri müük, aadressil 17 Stycznia tn 39 asuva kinnisvara müük, investeerimiskinnisvara müük koos kaubaterminali põhivaraga (edaspidi „kaubaterminal") ja investeerimiskinnisvara müük koos toitlustamisrajatiste põhivaraga (edaspidi „toitlustamisrajatised");

b) LOTi tütarettevõtjate müük turuhinnast kõrgema hinnaga muudele riigi omanduses olevatele äriühingutele (st äriühingute LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. (edaspidi „LOT Catering"), LOT AMS, Petrolot ja Eurolot müük);

c) LOTile laenude andmine riigi omanduses olevatelt äriühingutelt, kelle peamine tegevusala ei ole laenuandmine (st kaks laenu kogusummas […] zlotti (ligikaudu […] eurot), mille andsid PZU kontserni kuuluvad äriühingud 2009. aasta detsembris ja 2010. aasta veebruaris); TF Silesia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. (edaspidi „OLPP") ja Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. (edaspidi „PKN Orlen") antud laenud kogusummas […] zlotti (ligikaudu […] eurot);

([37]) Eelkõige asjaolu, et LOT vabastati 13 % suurusest Poola ametlikust seadusjärgsest viivisest, milleks oleksid pidanud loa andma transpordiministeerium ja rahandusministeerium.

d) muude teenuste osutamine: PKN Orlen ja tema tütarettevõtja Petrolot tarnisid LOTile väidetavalt soodushinnaga kütust.

(134) Lisaks sellele väljendas ametiühing seisukohta, et ümberkorralduskava ei taasta LOTi pikaajalist elujõulisust ning et rendileping ei ole märk turu usust elujõulisuse taastumisse.

(135) Varssavi Chopini lennujaama omanik PPL märkis, et tema tegevust ei saa omistada riigile, sest ta langetab oma majandusotsused iseseisvalt. LOTiga lennujaamatasude edasilükkamiseks sõlmitud lepingud vastasid turutingimustele ja olid majanduslikult igati ratsionaalsed. PPL teatas, et sarnaseid lepinguid on sõlmitud ka teiste lennuettevõtjatega, ehkki väiksemas mahus, ning neid on pakutud ka odavlennuettevõtjatele. LOT on PPLi strateegiline partner ning tal on oluline mõju Varssavi Chopini lennujaama pikaajalisele arengule. LOTi võimalik maksejõuetus vähendaks Varssavisse suunduvat ja Varssavist väljuvat liiklust ja avaldaks negatiivset mõju Poola majandusele.

(136) Ettevõtjate ühendus loodab, et komisjon kiidab ümberkorraldusabi heaks. Ta usub, et LOT on elujõulisuse taastamiseks õigel teel, mida kinnitab tegelike finantstulemuste paranemine. Tema arvates oleks LOTi maksejõuetusel negatiivne mõju ühenduvusele, mis omakorda oleks kahjulik reisijatele, ärireisijatele ja turismisektorile.

VI. **POOLA KOMMENTAARID HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA**

(137) Poola vastas kõikidele huvitatud isikute esitatud väidetele.

(138) Ühekordse abi põhimõtte võimalik rikkumine:

a) lennujaamatasude edasilükkamise küsimuses kordas Poola riigile mitteomistatavuse ja eraõigusliku võlausaldaja testi läbimise argumente;

b) muude LOTi tehingute kohta, mis väidetavalt kujutavad endast riigiabi, andis Poola üksikasjalikud selgitused. Poola osutas eelkõige sellele, et mõne neist tehingutest oli komisjon juba heaks kiitnud, teised aga kas ei ole omistatavad riigile (nt varad ostsid eraettevõtjad) või on muul viisil kooskõlas turumajandusliku investori põhimõttega. Viimasel juhul esitas Poola oma väite toetuseks tõendeid (nt sõltumatud väärtuse hindamised).

(139) Täpsemalt andis Poola kinnisvaratehingute kohta järgmised selgitused.

a) LOTi peakorter müüdi ja renditi tagasi LOTi ja PZU/PB1 vahel 10. mail 2011 sõlmitud lepingu alusel. PB1 on kaudselt täielikult PZU omanduses olev äriühing. Riik on PZU vähemusaktsionär ([38]). Müügihind oli […] zlotti (ligikaudu […] eurot).

b) Aadressil 17 Stycznia tn 39 asuv kinnisvara müüdi 31. juulil 2012 LOTi ja TF Silesia vahel sõlmitud lepingu alusel. TF Silesia ainuosanik on riigikassa. Müügihind oli […] zlotti (ligikaudu […] eurot).

c) Kaubaterminal müüdi 25. novembril 2011 LOTi ja LS Airport Services S.A. (edaspidi „LS Airport Services") vahel sõlmitud lepingu alusel. Äriühingu LS Airport Services ainuaktsionär on riigikassa. Müügihind oli […] zlotti (ligikaudu […] eurot).

d) Toitlustamisrajatised müüdi 8. detsembril 2011 LOTi ja LOT Cateringi vahel sõlmitud lepingu alusel. LOT Cateringi ainuosanik on piirkondlik majandusfond (edaspidi „PMF"), mis on täielikult riigikassa omanduses. Müügihind oli […] zlotti (ligikaudu […] eurot).

(140) Poola selgitas, et LOTi peakorteri müügi ja tagasirentimise tehingu puhul sai LOT üheksa ostupakkumist, mille hulgast valiti välja PZU/PB1 oma kui kõige soodsam. Poola kohaselt ei ole PZU kontserni kuuluvate äriühingute ressursid riigi ressursid ja nende otsused ei ole omistatavad riigile; seetõttu ei ole tegemist riigiabiga. Lisaks selgitas Poola, et kinnisvara väärtust hinnati eelnevalt sõltumatult ([39]).

([38]) Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. aktsiad on alates 12. maist 2010 noteeritud Varssavi väärtpaberibörsil. Tehingu toimumise päeval (st 10. mail 2011) kuulus 35 % aktsiatest riigikassale ning ülejäänud 65 % olid avalikkuse hulka kuuluvate investorite käes (peamiselt pensioni- ja riskifondide omanduses).

([39]) 2011. aasta aprilliga dateeritud hindamisakt, mille koostas Emmerson, näitas kinnisvara väärtuseks […] zlotti (ligikaudu […] eurot). See väärtus on ligikaudu 10 % suurem kui kokkulepitud hind, sest Emmerson eeldas, et omaniku saadav renditasu on ligikaudu 10 % suurem kui lõpuks kokku lepitud ja LOTi poolt PZUle makstud tasu. Seetõttu oli põhjendatud ka ligikaudu 10 % väiksem müügihind.

(141) Poola selgitas ka, et aadressil 17 Stycznia tn 39 asuva kinnisvara, kaubaterminali ja toitlustamisrajatiste müügi puhul kukkus hankemenetlus läbi, sest ühtegi pakkumist ei tulnud. Kõikidel nendel juhtudel aga hinnati kinnisvara väärtust eelnevalt sõltumatult ([40]).

(142) Laenulepingute kohta andis Poola järgmised selgitused.

a) PZU kontserni kuuluvad äriühingud andsid LOTile kaks laenu: esiteks […] zloti (ligikaudu […] euro) suuruse laenu 14. detsembril 2009 ja teiseks […] zloti (ligikaudu […] euro) suuruse laenu 17. veebruaril 2010. Riigil on PZUs vähemusosalus.

b) 28. juunil 2012 andis LOTile […] zloti (ligikaudu […] euro) suuruse laenu PKN Orlen. Riigil on PKN Orlenis vähemusosalus ([41]).

c) 30. märtsil 2009 andis LOTile […] zloti (ligikaudu […] euro) suuruse laenu TF Silesia. Riigikassa on TF Silesia ainuosanik.

d) 9. märtsil 2012 andis LOTile […] miljoni zloti (ligikaudu […] miljoni euro) suuruse laenu OLPP. OLPP ainuosanik on PERN Przyjaźń S.A. (edaspidi „PERN"), mis on täielikult riigikassa omanduses.

(143) Poola kohaselt ei ole PZU kontserni kuuluvate äriühingute ja PKN Orleni ressursid riigi ressursid ja nende otsused ei ole omistatavad riigile, sest riigil on neis vähemusosalus; seetõttu ei ole tegemist riigiabiga.

(144) Riigi omanduses olevate äriühingute (st TF Silesia ja OLPP) antud laenude küsimuses leiab Poola, et isegi kui pidada nende ressursse riigi ressurssideks ja nende otsuseid riigile omistatavaks, anti mõlemad laenud siiski turutingimustel: tagatis oli piisav ([42]) ja kohaldatud intressimäärad sarnased eraõiguslike võlausaldajate omadega ([43]).

(145) LOTi tütarettevõtjate müügi kohta andis Poola järgmised selgitused.

a) Äriühingute LOT Services, LOT Catering, LOT AMS ja LOT Cargo müüki on käsitletud komisjoni otsuses juhtumi nr SA. 33337 kohta, ([44]) milles komisjon jõudis järeldusele, et ükski nendest tehingutest ei olnud riigiabi.

b) LOTile kuulunud 33,3 % Casinos Polandi osakutest müüdi 8. aprillil 2013 sõlmitud lepingu alusel […] miljoni zloti (ligikaudu […] miljoni euro) eest äriühingule Vicco Investment Sp. z o.o ([45]). (edaspidi „Vicco"). Vicco on eraõiguslik äriühing. Seetõttu ei ole tema ressursid riigi ressursid ja tema otsused ei ole omistatavad riigile. Poola väitel vastas tehingu väärtus turuhinnale, mida pakkus avatud konkurentsi tulemusena välja valitud eraõiguslik pakkuja.

([40]) Aadressil 17 Stycznia tn 39 asuva kinnisvara puhul tegid väärtuse hindamise i) kinnisvarahindaja pr Marzena Niemczyk (luba nr 4519) äriühingust Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., hindamisakti kuupäev 26. juuli 2012, ii) Colliers International Poland Sp. z o.o., aruande kuupäev 12. juuni 2012, ja iii) Deloitte Advisory Sp. z o.o., aruande kuupäev 18. juuli 2012.
Kaubaterminali hindamise tegi kinnisvarahindaja pr Marzena Niemczyk (luba nr 4519) äriühingust Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., hindamisakti kuupäev 31. juuli 2011. Lisaks koostas KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. kinnisvara müügi majandusliku põhjendatuse kohta eraldi aruande, mis on dateeritud 7. novembriga 2011.
Toitlustamisrajatiste hindamise tegi kinnisvarahindaja pr Marzena Niemczyk (luba nr 4519) äriühingust Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., hindamisakti kuupäev 31. juuli 2011. Lisaks koostas KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. kinnisvara müügi majandusliku põhjendatuse kohta eraldi aruande, mis on dateeritud 7. novembriga 2011.

([41]) Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. aktsiad on alates 26. novembrist 1999 noteeritud Varssavi väärtpaberibörsil. 31. detsembril 2012 kuulus 27,5 % aktsiatest riigikassale ja ülejäänud 72,5 % olid avalikkuse hulka kuuluvate investorite käes (peamiselt pensioni- ja investeerimisfondide omanduses).

([42]) TF Silesia antud laenu puhul LOTi varadele seatud hüpoteek/registerpant, kindlustuslepingust tulenevate õiguste üleminek, lihtveksel ja vabatahtlik nõustumine täitmisega; OLPP antud laenu puhul registerpant ja vabatahtlik nõustumine täitmisega.

([43]) TF Silesia antud laenu puhul kolme kuu WIBOR + [4,5–5,5] protsendipunkti aastas; OLPP antud laenu puhul kohaldati intressimäära [8–10] % aastas. Võrdluseks: PKN Orleni 2012. aasta esimesel poolel LOTile antud laenu intressimäär oli [8–10] % aastas.

([44]) Vt allmärkus nr 8.

([45]) Eriotstarbeline majandusüksus, mille moodustas Century Casinos Europe GmbH (Casinos Poland Sp. z o.o. endine osanik). Century Casinos Europe GmbH on eraõiguslik äriühing, mille aktsiad on noteeritud Ameerika Ühendriikide ja Austria väärtpaberibörsidel.

c) LOTile kuulunud 49 % Petroloti osakutest müüdi 21. detsembril 2012 sõlmitud lepingu alusel […] zloti (ligikaudu […] euro) eest PKN Orlenile. PKN Orlen on eraõiguslik äriühing. Seetõttu ei ole tema ressursid riigi ressursid ja tema otsused ei ole omistatavad riigile, nagu on kirjeldatud põhjenduses 142. Poola väitel vastas tehingu väärtus turuväärtusele, mis määrati kindlaks eelneva sõltumatu hindamise käigus ([46]).

d) LOTile kuulunud 37,90 % Euroloti osakutest müüdi 27. veebruaril 2013 sõlmitud lepingu alusel [> 118] miljoni zloti (ligikaudu [> 29] miljoni euro) eest TF Silesiale. Poola kohaselt müüdi Euroloti osakud konkurentsiolukorras läbirääkimiste tulemusena, mis algatati avaliku läbirääkimiskutsega ([47]). Osakud ostis täielikult riigikassa omanduses olev TF Silesia, kes oli ainus pakkuja. Tehing põhines väärtuse eelneval sõltumatul hindamisel ([48]).

(146) Tehingute kohta, mille puhul PKN Orlen ja tema tütarettevõtja Petrolot tarnisid LOTile soodushinnaga kütust, selgitas Poola, et PKN Orlen ja Petrolot on eraõiguslikud äriühingud, nende ressursid ei ole riigi ressursid ja nende otsused ei ole omistatavad riigile, mistõttu kõnealused tehingud ei ole riigiabi ([49]).

(147) Huvitatud isikute muude märkuste kohta väidab Poola, et LOTil on praegu paremad eeldused õnnestumiseks kui varem. Makromajanduslik olukord on paranenud ning ELi ja Poola prognoositud majanduskasv on oodatust kiirem. Oodata on lennuliikluse suurenemist, eriti Kesk- ja Ida-Euroopas. LOT on õppinud varasematest ebaõnnestunud ümberkorralduskatsetest ja tegelenud varem lahendamata jäänud nõrkade kohtadega (nt vähendanud töötajate arvu rohkem kui kunagi varem, millega hoiti 2013. aastal kokku umbes […] miljonit zlotti). Töötajate arvu vähendati ilma märkimisväärse vastuseisuta ametiühingute poolt. Lisaks on LOT saanud lõpuks kätte B787 tüüpi lennukid, mille puudumist peeti üheks varasemate raskuste põhjuseks. Poola andis üksikasjalikku teavet B787 lennukite kasutamisega kaasneva majandusliku kokkuhoiu ja kasu kohta ning selle mõju kohta ümberkorraldamisele. Eelkõige on B787 kulude ja tulude suhe LOTi arvutuste kohaselt tunduvalt parem kui tema eelkäijal LOTi lennukipargis, B767 tüüpi lennukil. Kuuekuulise kasutamise jooksul 2013. aastal andis B787 tüüpi lennuk parema finantstulemuse ([…] miljoni zloti võrra) kui tema eelkäija B767 võrreldaval perioodil 2012. aastal.

(148) Väidetava ebapiisava nõudluse küsimuses kaugliinidel esitas Poola tõendeid, mis näitavad, et tal on üks suurimatest ja kasvavatest turgudest Põhja-Ameerika suunal, suurem kui mõnel traditsioonilisel Lääne-Euroopa sõlmlennujaamal ja suurem kui Prahal ja Budapestil kokku. Poola väidab, et erinevalt Ungari näitest on LOTil tugevam baas kaugliinide nišituru väljakujundamiseks tänu olulisele rahvuslikule liiklusele ja liiklusele idapoolsetelt turgudelt, nagu Ukraina, Valgevene ja Venemaa.

(149) Küsimuses, kas B787 lennukite kapitalirent on nõuetekohane omapanus ja märk turgude kindlustundest LOTi suhtes, selgitas Poola, et laenu andnud äripangad ja Ex-Im Bank tegid enne LOTi rahastamist professionaalse ja igakülgse tehingueelse analüüsi. Hindamine toimus vahetult enne lennukite tarnimist 2012. aasta novembris ja võlausaldajad olid LOTi finantsolukorrast täielikult teadlikud. Samas ei teadnud nad, et LOT saab riigiabi, sest Poola teatas päästmisabist alles 14. detsembril 2012.

([46]) Selle koostas Deloitte Advisory Sp. z o.o. 8. mail 2012. Hindamisakti kohaselt oli 49,0 % Petrolot Sp. z o.o. osakute turuväärtus ligikaudu […] miljonit zlotti.

([47]) Teade läbirääkimiskutse kohta avaldati päevalehes Rzeczpospolita 24. juulil 2012; seda muudeti 21. augustil 2012 samas päevalehes avaldatud teatega.

([48]) Ekspert määras 37,9 % Euroloti osakute turuhinnaks 118,0–124,0 miljonit zlotti. 37,9 % Eurolot S.A. omakapitali turuväärtust hinnati kahel meetodil: i) diskonteeritud rahavoogude meetodil (hinnanguline väärtus 124,0 miljonit zlotti) ja ii) vara puhasväärtuse meetodil (hinnanguline väärtus 118,0 miljonit zlotti). Poola esitas järgmised tõendavad dokumendid, mille oli koostanud Deloitte Advisory Sp. z o.o.: i) 14. jaanuariga 2013 dateeritud aruanne Euroloti osakute müügile tehtud erainvestori testi kohta, ii) 14. jaanuariga 2013 dateeritud Euroloti hindamise aruanne, iii) 15. jaanuariga 2013 dateeritud aruanne finants-, maksu- ja õigusalase tehingueelse analüüsi kohta.

([49]) Lisaks selgitas Poola, et kütuse hinna kujundamise ja tasumise tingimused panevad ette tarnijad, arvestades turutingimusi, nt kogust, milles toodet soovitakse osta. Peamiselt Varssavis baseeruv LOT on Orleni/Petroloti suurim klient sellel turul. LOT hangib üle […] % oma kütusest Poolast; ülejäänud osa jaguneb muude rahvusvaheliste jaamade vahel. Mahupõhised allahindlused suurtele klientidele on osa tarnijate ja hankijate tavapärastest turusuhetest. Poola kütusehinnad on kõrgemad kui teistes jaamades, mida LOT kasutab, ehkki välismaalt ostetav kütusekogus on palju väiksem.

(150) Poola selgitas üksikasjalikult metoodikat, mida LOT kasutas liinide kasumlikkuse arvutamiseks. Poola meenutas ka teadusandmeid, mis näitavad, et suurem osa lennuettevõtjaid on kasutanud LOTi omaga sarnast metoodikat.

(151) Pikaajalise elujõulisuse taastamise ja eelkõige väidetavalt ülehinnatud ROCE küsimuses teatas Poola komisjonile, et LOT analüüsis 73 maailma lennuettevõtja ROCEt viimase kuue aasta jooksul ja leidis, et tema prognoositud ROCE vastab umbes Euroopa lennuettevõtjate mediaanile ning on tunduvalt madalam kui kõige kulutõhusamatel Euroopa lennuettevõtjatel eelmisel majandusaastal. Selle põhjal väidab Poola, et eeldatud ROCEt ei peaks pidama ebarealistlikuks.

(152) Turu väidetava ülevõimsuse küsimuses osutab Poola, et viimasel kolmel aastal on lennuettevõtjate võimsus mõõdetuna pakutavate istekohtade arvus kasvanud Poolas keskmiselt 6,2 % aastas, samal ajal kui reisijate kogunõudlus on kasvanud igal aastal 7,3 %. Selle taustal märgib Poola, et LOT pakub 2014. aastal […] % vähem istekohti Poolasse suunduvatele ja Poolast väljuvatele lendudele kui enne ümberkorraldamist, samas kui konkurendid suurendavad hinnangute kohaselt oma pakkumist rohkem kui 30 % võrra.

(153) LOTi väidetava laienemise kohta tšarterlennuturule teatas Poola, et LOT on tegelikult vähendanud oma osa selles segmendis [> 3] %lt 2012. aastal [< 1,5] %le 2013. aastal (2010. aastal oli see [> 15] %). LOT ei kavatse pärast ümberkorraldamist tšarterlennuturule jääda.

VII. **ABI HINDAMINE**

7.1. RIIGIABI OLEMASOLU

(154) EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ja mis kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust, siseturuga kokkusobimatu.

7.1.1. **Ümberkorraldusabi**

(155) Ümberkorraldusabi annab riigivaraministeerium, seega on selge, et see antakse riigi ressurssidest ja et see on omistatav riigile.

(156) Ümberkorraldusabi antakse ainult ühele konkreetsele ettevõtjale, st LOTile, ning tingimustel, mida äriühingul ei oleks tema raske finantsolukorra tõttu õnnestunud turul saavutada. Poola kinnitab seda ümberkorralduskavas, milles märgitakse, et riigiabi on ainuke võimalik rahastamisallikas, mis võimaldab äriühingul edasi tegutseda ja ümberkorraldusmeetmed ellu viia. Seetõttu järeldab komisjon, et kõnealune meede annab abisaajale valikulise eelise.

(157) Peale selle on abiga võimalik parandada LOTi konkurentsipositsiooni lennutranspordi tegevusalal. ELi lennutranspordisektoris konkureerivad eri liikmesriikide ettevõtjad, seda eriti alates lennutranspordi liberaliseerimise kolmanda etapi (nn kolmanda paketi) jõustumisest 1. jaanuaril 1993 ([50]). Abi seega kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

(158) Nende kaalutluste põhjal järeldab komisjon, et teatatud meede on EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt riigiabi.

7.1.2. **Lennujaamatasude edasilükkamine ja muud tehingud**

Lennujaamatasude edasilükkamine

(159) Otsuste omistatavuse küsimuses märgib komisjon, et kõiki lennujaamu, mis võimaldasid LOTile tasude edasilükkamist, kontrollib kas otseselt või kaudselt Poola riik, nagu on kirjeldatud põhjenduses 103. Kuivõrd kohtupraktika kohaselt ([51])„ainuüksi asjaolu, et riigi osalusega äriühing on riigi kontrolli all, ei ole piisav selleks, et selle äriühingu võetud meetmed […] riigile omistada", peab komisjon käesoleva uurimise käigus kindlaks tegema,

([50]) Nn kolmas pakett koosnes kolmest õigusaktist: i) nõukogu määrus (EMÜ) nr 2407/92, 23. juuli 1992, lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1), ii) nõukogu määrus (EMÜ) nr 2408/92, 23. juuli 1992, ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8) ja iii) nõukogu määrus (EMÜ) nr 2409/92, 23. juuli 1992, piletihindade ja lastitariifide kohta (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 15).

([51]) Kohtuasi C-482/99, Prantsuse Vabariik *vs.* komisjon (Stardust Marine), EKL 2002, I-4397, punkt 52.

kui tugev on riigi järelevalve lennujaamade juhtimise üle. Peale selle peab komisjon kontrollima, kas on mingeid muid märke riigi osalemisest LOTi lennujaamatasude edasilükkamises või langetasid lennujaamad need otsused sõltumatult, riigi sekkumiseta.

(160) Komisjon märgib, et Poola esitatud KPMG aruandes kirjeldatakse iga lennujaama otsustusprotsessi iga edasilükkamislepingu puhul, sealhulgas võla sissenõudmise algatamist, maksenõuete esitamist ja edasilükkamise tingimuste läbirääkimist. KPMG aruandes on märgitud ka läbirääkimistel osalenud pooled (nt lennujaamade õigus-, võlgade sissenõudmise ja finantsosakonnad). KPMG aruanne ei viita mingile riigi sekkumisele LOTi lennujaamatasude edasilükkamisse.

(161) PPLi, Varssavi Chopini lennujaama haldava äriühingu puhul märgib komisjon siiski, et see on avalik-õiguslik äriühing ja kuulub täielikult riigikassale, mis nimetab ametisse selle peadirektori. PPL on riigiasutuste märkimisväärse järelevalve all, ([52]) nagu on kirjeldatud põhjendustes 103 ja 105. Lisaks sellele on Varssavi lennujaam Poola peamine lennujaam, teenindab umbes 10 miljonit reisijat aastas ja on keskse tähtsusega Poola ühendamisel muu maailmaga. Piirkondlike lennujaamade kohta märgib komisjon, et need on eraõiguslikud äriühingud, mida kontrollib otseselt või kaudselt riik; eelkõige on nende kõikide puhul üks avalikest osanikest PPL, ([53]) nagu on kirjeldatud põhjenduses 103. Peale selle on piirkondliku lennujaama tegevusel suur mõju kohalikule majandusele, mistõttu on ebatõenäoline, et kohalikud asutused ei ole mingil viisil seotud nende kontrolli all olevate lennujaamade oluliste majandusotsustega.

(162) Võttes arvesse mõju, mida lennujaamatasude edasilükkamise otsused võivad avaldada LOTile ja kõikide kõnealuste lennujaamade tegevusele nii kohalikul kui ka riigi tasandil, samuti seda, et LOT on PPLi võtmeklient ja et PPL on tihedalt seotud riigiga, ning viimaks seda, et PPL on avalik-õiguslik äriühing, on äärmiselt ebatõenäoline, et kõnealused otsused oleks saadud vastu võtta ilma igasuguse riigipoolse sekkumiseta. Seetõttu järeldab komisjon, et isegi kui ei ole võimalik täpselt tõestada, et Poola kutsus PPLi üles LOTi võlgnetavaid lennujaamatasusid edasi lükkama, tuleb riigiasutusi pidada kõnealuste otsuste tegemisega ühel või teisel viisil seotuks. Kokkuvõttes järeldab komisjon, et on piisavalt alust pidada lennujaamatasude edasilükkamist riigile omistatavaks. Kuna edasilükkamisega võib kaasneda riigi osalusega äriühingute ressursside kaotus, on kõnealused meetmed antud riigi ressursside kaudu.

(163) Selleks et teha kindlaks, kas kõnealused meetmed annavad LOTile majandusliku eelise EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, peab komisjon siiski kontrollima, kas PPL ja piirkondlikud lennujaamad käitusid (lennujaamatasusid edasi lükates) viisil, mis on võrreldav eraõigusliku võlausaldaja käitumisega sarnases olukorras. Kui see on nii, siis ei ole LOT saanud sellist eelist, mida ta tavalistel turutingimustel ei oleks saanud, ning kõnealused meetmed ei ole järelikult riigiabi EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (nn turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja test).

(164) Eelkõige märgib komisjon, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale ([54]) tuleb tasude edasilükkamise turutingimustele vastavust hinnates võtta arvesse konteksti, milles seda LOTile võimaldati, st majanduskriisi ja muid erakorralisi sündmusi, mida on kirjeldatud põhjenduses 108.

(165) Komisjon märgib ka, et LOT on Poola lennujaamade võtmeklient ja annab märkimisväärse osa nende tulust, nagu on kirjeldatud põhjenduses 109. Seetõttu on LOTiga koostöö jätkamine eriliselt lennujaamade huvides.

(166) Komisjon hindas ka Poola esitatud teavet, milles võrreldi selliste eri võimaluste plusse ja miinuseid, mis lennujaamadel LOTilt võla kättesaamiseks olid, st lennujaamatasude edasilükkamine, kohtumenetlus või maksejõuetus. Täpsemalt märgib komisjon, et tähtaegade seisukohalt oli lennujaamade LOTile võimaldatud keskmine edasilükkamisperiood ligikaudu 6,5 kuud. See tundub lennujaamade jaoks soodsam kui keskmine

([52]) Transpordiminister i) võib panna PPLile vajaduse korral kohustusi riigikaitse otstarbel, loodusõnnetuse korral jne, ii) võib PPLi peadirektori otsust muuta või selle tühistada, kui see on seadusega vastuolus, iii) annab oma nõusoleku sellise põhivara võõrandamisele, mis on osa lennujaama liikluse turvalisust tagavatest aktiivsüsteemidest.

([53]) Aastatel 2009–2013 kuulus PPLile ligikaudu 30 % Gdanski lennujaama osakutest, 77 % Krakówi lennujaama osakutest, ligikaudu 45 % Poznańi lennujaama osakutest, ligikaudu 16 % Katowice lennujaama osakutest ja ligikaudu 20 % Wrocławi lennujaama osakutest.

([54]) Kohtuasi C-482/99, Prantsuse Vabariik *vs.* komisjon (Stardust Marine), EKL 2002, I-4397, punkt 71. („…et uurida, kas riik on käitunud nagu turumajanduse tingimustes tegutsev ettevaatlik investor, tuleb asetada ennast selle perioodi konteksti, mille jooksul finantsabi meetmed võeti …”.

kohtu kaudu võlgnevuste väljanõudmise aeg Poolas (üle kahe aasta) või keskmine maksejõuetusmenetluse kestus Poolas (keskmiselt kolm aastat). Samuti on see soodsam LOTile võimaldatud pikimat edasilükkamisperioodi arvesse võttes, mis oli ligikaudu üks aasta. Peale selle märgib komisjon, et edasilükkamise otsustamise ajal oli LOTil veel varasid, mida oleks saanud kasutada tagatisena ([55]). Edasilükkamine oli seega lennujaamade jaoks soodsam kui taotleda maksejõuetusmenetluse algatamist, mille korral lennujaamade nõuded oleks välja makstud viimases võlausaldajate kategoorias ja võimalik, et palju väiksemas ulatuses kui edasilükkamise puhul, nagu on kirjeldatud põhjendustes 110 ja 114.

(167) Tasude edasilükkamise tingimuste kohta märgib komisjon, et lennujaamade võetud intress tundub vastavat turutingimustele, sest see oli võrreldaval tasemel keskmise intressimääraga, ([56]) mida nõuti asjaomasel perioodil tööstussektoris antud laenude eest, ning et lennujaamad ei olnud kohustatud kohaldama seadusjärgset viivisemäära. Peale selle märgib komisjon, et suurem osa edasilükatud summast oli tagatud LOTi varadega. Ülejäänud juhtudel andis LOT blankoveksli ja/või tunnistuse oma võla kohta lennujaama ees, mis tugevdas tunduvalt lennujaama positsiooni võla sissenõudmise puhuks, nagu on kirjeldatud põhjendustes 112 ja 113.

(168) Peale selle märgib komisjon, et ka LOTi eraõiguslikud võlausaldajad võimaldasid tal lükata võlgade tasumist edasi sarnastel tingimustel, kaasa arvatud seadusjärgsest viivisest madalama intressiga või ilma intressita ning mõnikord ka ilma tagatiseta, nagu on kirjeldatud põhjenduses 115.

(169) Lõpetuseks tõdeb komisjon, et LOT on kõik edasilükatud lennujaamatasud täielikult tagasi maksnud, nagu on kirjeldatud põhjenduses 116.

(170) Poola esitatud KPMG aruande kohta märgib komisjon, et selles analüüsitakse iga edasilükkamislepingu vastavust turutingimustele, nagu on kirjeldatud põhjenduses 117. KPMG metoodika, mille kohaselt võrreldakse alusstsenaariumi, milles LOTile võimaldatakse lennujaamatasude edasilükkamist, alternatiivse stsenaariumiga, milles LOTile edasilükkamist ei võimaldata ja tema suhtes algatatakse maksejõuetusmenetlus, põhineb objektiivselt kontrollitavatel andmetel (statistika, konkreetsed näited jne). Stsenaariume võrreldi kolme eri allstsenaariumi korral, mis aitavad kaasa objektiivse tulemuse saamisele. Edasilükkamislepingute majandusliku põhjendatuse kontrollimiseks võrreldi alus- ja alternatiivset stsenaariumi jooksva ja nüüdispuhasväärtuse alusel. Kahe stsenaariumi võrdlus kinnitab, et lennujaamatasude edasilükkamine oli kõikidel juhtudel majanduslikult mõistlik ja lennujaamade jaoks kasulikum kui alternatiivne stsenaarium, mille kohaselt oleks algatatud maksejõuetusmenetlus. KPMG aruanne põhineb laialt levinud hindamismeetoditel ning selles kasutatud metoodika ja standardid ei tekita kahtlusi. Nende kaalutluste põhjal leiab komisjon, et aruande tulemused kinnitavad usaldusväärselt edasilükkamislepingute vastavust turutingimustele.

(171) Komisjon märgib, et võlausaldajat, kes kaalub oma nõude tähtaja edasilükkamist, ei saa võrrelda investoriga, sest tehingu tingimused on nendel kahel juhul erinevad, st investor soovib teenida kasumit, hindab hoolikalt riske, nõuab piisavat tagatist ja võib tagatise puudumisel investeeringust loobuda jne, samas kui võlausaldaja on teistsuguses olukorras. Tal on juba nõue ja see on tagamata. Võlausaldajal on seega valida ainult võla kohtu kaudu sissenõudmise ja sõbraliku lahenduse leidmise vahel, mistõttu ta võib olla valmis leppima teistsuguste ja mõnikord vähem soodsate võla tagasimaksmise tingimustega kui investor. Eelkõige võib võlausaldaja nõustuda võlgniku teatud vastutulekutega, mis lihtsustavad täitmismenetlust (nt võla tunnistamine, vabatahtlik nõustumine täitmisega jne) või on võimaluse korral tagatiseks. Võlausaldaja huvides võib seetõttu olla võla tähtaega edasi lükata, juhul kui see võib hiljem aidata tal näiteks võlga välja nõuda ([57]).

(172) Nende kaalutluste põhjal järeldab komisjon, et riigi omanduses olevad lennujaamad käitusid LOTile lennujaamatasude edasilükkamist võimaldades turumajandusliku võlausaldajana. Seetõttu ei andnud kõnealused tehingud LOTile sellist eelist, mida ta ei oleks tavalistel turutingimustel saanud. Sellest tulenevalt ei ole kõnealused lennujaamatasude edasilükkamise juhud riigiabi.

([55]) Eelkõige olid tagatud kõik LOTile PPLi võimaldatud edasilükkamised. Enamikul juhtudest olid tagatiseks LOTi varadele seatud hüpoteegid ja/või registerpandid.
([56]) Poola riigipanga andmete põhjal.
([57]) Kohtuasi T-198/01, Technische Glaswerke Ilmenau GmbH *vs.* komisjon (Technische Glaswerke Ilmenau GmbH), EKL 2004, II-2717, punkt 99.

Muud tehingud

(173) LOTi kinnisvaratehingute küsimuses teeb komisjon Poola selgitustest lähtudes järgmised järeldused.

(174) LOTi peakorteri müügi kohta äriühingule PZU/PB1 järeldab komisjon, et ostja on eraõiguslik äriühing, nagu on kirjeldatud põhjendustes 139 ja 140, mistõttu tema ressursid ei ole riigi ressursid. Järelikult ei ole see tehing riigiabi EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(175) Seoses i) aadressil 17 Stycznia tn 39 asuva kinnisvara müügiga TF Silesiale, ii) kaubaterminali müügiga äriühingule LS Airport Services ja iii) toitlustamisrajatiste müügiga äriühingule LOT Catering märgib komisjon, et ostja oli otseselt või kaudselt riigi kontrollitud äriühing. Äriühinguid TF Silesia ja LS Airport Services kontrollib otse riigikassa. LOT Cateringi ainuosanik PMF on samuti täielikult riigikassa omanduses, nagu on kirjeldatud põhjenduses 139. Kõik need äriühingud on eraõiguslikud äriühingud, kellele on kohaldatav äriühingute koodeks. Koodeksi kohaselt on kinnisvara müügiks või ostuks vajalik osaühingu osanike koosoleku nõusolek ja teatud tingimustel ka aktsiaseltsi aktsionäride koosoleku nõusolek ([58]). Kuivõrd riigikassal on otseselt või kaudselt kogu TF Silesia, LS Airport Servicesi ja LOT Cateringi osanike/aktsionäride koosoleku hääleõigus, osales riik seega paratamatult kõnealuste tehingute otsustamise protsessis. Nende kaalutluste põhjal järeldab komisjon, et äriühingute TF Silesia, LS Airport Services ja LOT Catering otsused on omistatavad riigile. Kuna need on riigi osalusega äriühingud, on nende ressursid riigi ressursid.

(176) Kõikidel nendel juhtudel hinnati kinnisvara väärtust sõltumatult ja kooskõlas üldaktsepteeritud turunäitajate ja hindamisstandarditega (sealhulgas võrreldavate tehingute ja kohaliku turuolukorra arvessevõtmine). Hindajatel oli nõuetekohane kvalifikatsioon ja piisav kogemus. Komisjon märgib, et hindamine toimus enne tehingute tegemist. Komisjon märgib ka, et kõnealused tehingud vastavad sõltumatu asjatundja hinnangu nõuetele, mis on sätestatud komisjoni teatises ametivõimude korraldatavas maa ja hoonete müügis sisalduvate riigiabi elementide kohta ([59]). Nende kaalutluste põhjal järeldab komisjon, et kõnealuste hindamiste tulemused vastavad piisavalt täpselt kirjeldatud kinnisvaraobjektide ligikaudsele turuhinnale.

(177) Seetõttu järeldab komisjon, et kirjeldatud LOTi kinnisvara müügiga seotud tehingud ei andnud LOTile sellist eelist, mida ta tavalistel turutingimustel ei oleks saanud, ega ole seega riigiabi EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Laenud

(178) LOTile antud laenude küsimuses teeb komisjon Poola selgitustest lähtudes järgmised järeldused.

(179) Eespool põhjendustes 142 ja 143 kirjeldatud laenude kohta, mille andsid LOTile PZU kontsern ja PKN Orlen, märgib komisjon, et viimased on eraõiguslikud äriühingud. Järelikult ei ole nende otsused omistatavad riigile ja nende ressursid ei ole riigi ressursid. Kõnealused laenud ei ole seega riigiabi EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(180) TF Silesia laenu kohta LOTile tuleb märkida, et TF Silesia otsused on omistatavad riigile ja tema ressursid on riigi ressursid, nagu järeldati juba põhjenduses 175.

(181) OLPP laenu kohta LOTile märgib komisjon, et selle ainuosanik PERN on täielikult riigikassa omanduses, nagu on kirjeldatud põhjenduses 142. Seetõttu on riigikassal kogu hääleõigus selle äriühingu osanike koosolekul ja ta nimetab ametisse kõik selle juhatuse liikmed. Eespool kirjeldatut arvestades usub komisjon, et OLPP otsused on omistatavad riigile ja tema ressursid on riigi ressursid.

(182) Eespool kirjeldatut arvestades pidi komisjon seoses TF Silesia ja OLPP laenudega LOTile hindama, kas need laenud anti turutingimustel. Võttes arvesse seda, et kõnealustel laenudel oli piisav tagatis ja nende intressimäär oli sarnane eraõiguslike võlausaldajate kohaldatavate määradega, nagu on kirjeldatud põhjenduses 144, järeldab komisjon, et need laenud anti turutingimustel.

([58]) LOT Catering ja TF Silesia on osaühingud ning LS Airport Services on aktsiaselts.
([59]) EÜT C 209, 10.7.1997, lk 3.

(183) Seetõttu järeldab komisjon, et LOTile antud laenud ei ole riigiabi EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Tütarettevõtjate müük

(184) LOTi tütarettevõtjate müügi küsimuses teeb komisjon Poola selgitustest lähtudes järgmised järeldused.

(185) Äriühingute LOT Services, LOT Catering, LOT AMS ja LOT Cargo müügi kohta märgib komisjon, et neid tehinguid käsitleti komisjoni otsuses juhtumi nr SA.33337 kohta, ([60]) milles komisjon jõudis järeldusele, et need tehingud ei sisaldanud riigiabi. Seda otsust ei vaidlustatud ja see on lõplik.

(186) Huvitatud isikute märkuste kohta, et LOT müüs osalused kõnealustes tütarettevõtjates nende turuväärtusest kallimalt, täpsemalt et äriühingute LOT AMS ja LOT Services müügihind ei olnud vastavuses sellega, et i) LOT AMS oli eriti halvas finantsolukorras olev äriühing ja ii) äriühingu LOT Services eelkäija LOT Ground Services Sp. z o.o. (edaspidi „LOT Ground Services") suhtes oli algatatud maksejõuetusmenetlus, nagu on kirjeldatud põhjenduses 132, märgib komisjon, et ta on kõnealuseid tehinguid juba uurinud.

(187) Täpsemalt põhines LOT AMSi osaluse müügihind kolmel eelneval sõltumatul väärtuse hindamisel, mida on kirjeldatud ja hinnatud komisjoni otsuses juhtumi SA.33337 kohta ([61]). Ka LOT Cargoga seotud tehinguid kirjeldati ja hinnati juba komisjoni otsuses juhtumi SA.33337 kohta ([62]). Äriühingute LOT Ground Services ja LOT Services puhul kontrollis komisjon, kas LOT Services on LOT Ground Servicesi õigusjärglane, ja jõudis järeldusele, et ta üksnes võttis üle osa likvideeritud äriühingu põhivarast ([63]). Eespool kirjeldatust lähtudes ei ole komisjonil põhjust muuta oma hinnangut juhtumis SA.33337 tehtud riigiabiotsuses.

(188) Casinos Polandi müügi kohta Viccole, mida on kirjeldatud põhjenduses 145, märgib komisjon, et Vicco on eraõiguslik äriühing. Järelikult ei ole Vicco otsused omistatavad riigile ja tema ressursid ei ole riigi ressursid.

(189) Petroloti müügi kohta PKN Orlenile, mida on kirjeldatud põhjenduses 145, järeldas komisjon juba põhjenduses 179, et PKN Orlen on eraõiguslik äriühing ning seega ei ole tema otsused omistatavad riigile ja tema ressursid ei ole riigi ressursid.

(190) Euroloti müügi kohta TF Silesiale, mida on kirjeldatud põhjenduses 145, järeldas komisjon juba, et TF Silesia otsused on omistatavad riigile ja tema ressursid on riigi ressursid. Komisjon märgib aga ka, et tehingule eelnes avalik läbirääkimiskutse. Peale selle määrati Euroloti osaluse väärtus kindlaks enne tehingu toimumist koostatud hindamisaktide põhjal. Hindamisel kasutati üldkasutatavaid ja -aktsepteeritud metoodikaid (s.o diskonteeritud rahavoogude meetodit ja vara puhasväärtuse meetodit) ja see põhines usutavatel eeldustel. Eespool kirjeldatu põhjal järeldab komisjon, et kõnealuste hindamiste tulemused vastavad piisavalt täpselt LOTile kuulunud Euroloti osaluse ligikaudsele turuhinnale. Eespool kirjeldatut arvesse võttes järeldab komisjon, et kõnealune tehing vastab turutingimustele.

(191) Seetõttu järeldab komisjon, et LOTi tütarettevõtjate müük ei ole riigiabi.

Teenuste osutamine

(192) Väite kohta, et PKN Orlen ja selle tütarettevõtja Petrolot tarnisid LOTile soodushinnaga kütust, nagu on kirjeldatud põhjenduses 146, märgib komisjon, et PKN Orlen ja selle tütarettevõtja Petrolot on eraõiguslikud äriühingud. Kuna PKN Orleni ressursid ei ole riigi ressursid, järeldab komisjon seega, et LOTile kütuse tarnimisega seotud tehingud ei ole riigiabi.

([60]) Vt allmärkus nr 8.
([61]) Vt komisjoni otsus juhtumis SA.33337, põhjendused 29–34 ja 57–60, vt allmärkus nr 8.
([62]) Vt komisjoni otsus juhtumis SA.33337, põhjendused 17–22 ja 44–50, vt allmärkus nr 8.
([63]) Lähtudes teabest, mille Poola juhtumi SA.33337 uurimise raames esitas, võttis LOT Services üle osa likvideeritud äriühingu LOT Ground Services põhivarast (käitlusseadmed) ja mõne töötaja (välise värbamisettevõtja kaudu). Sellega ei kaasnenud LOT Ground Servicesi tegevuse ülevõtmist.

7.2. ÜMBERKORRALDUSABI SEADUSLIKKUS

(193) Nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määruse (EÜ) nr 659/1999 (millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks) ([64]) artikli 3 kohaselt ei kehtestata abi enne, kui komisjon on teinud või kui loetakse, et ta on teinud sellist abi lubava otsuse (edaspidi „rakendamiskeeld").

(194) Poola ei ole LOTile antavat ümberkorraldusabi seni rakendanud. Seetõttu järeldab komisjon, et rakendamiskeeldu on järgitud.

7.3. ÜMBERKORRALDUSABI KOKKUSOBIVUS

(195) EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt võib riigiabi lubada, kui see on antud teatud majandussektorite arengu soodustamiseks ja kui see ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(196) Komisjon leiab, et vaatlusalune meede on ümberkorraldusabi, mida tuleb suunistest lähtudes hinnata, et teha kindlaks, kas see on EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 kohaselt siseturuga kokkusobiv.

7.3.1. **Raskustes olev äriühing**

(197) Suuniste punkti 12 alapunkti a ja punkti 14 kohaselt on ümberkorraldamisabikõlblikud ainult raskustes olevad äriühingud. Selleks et äriühingut saaks lugeda raskustes olevaks, peab ta vastama suuniste punktides 10 või 11 loetletud kriteeriumidele.

(198) Punkti 10 kohaselt loetakse äriühingut raskustes olevaks järgmistel asjaoludel:

a) kui tegemist on piiratud vastutusega äriühinguga, kes on kaotanud üle poole oma osa- või aktsiakapitalist ja üle veerandi sellest kapitalist viimase 12 kuu jooksul;

b) kui asjaomane äriühing liigist olenemata vastab siseriikliku õiguse kohaselt kõiki võlakohustusi hõlmava maksejõuetusmenetluse kohaldamise kriteeriumidele.

(199) Komisjon märkis algatamisotsuses, et LOT, kes on piiratud vastutusega äriühing, vastas suuniste punkti 10 alapunktis a loetletud kriteeriumidele, sest 31. detsembri 2012. aasta seisuga oli ta kaotanud üle poole oma aktsiakapitalist (169,7 %) ja üle veerandi sellest viimase 12 kuu jooksul (89,3 %) ([65]).

(200) 2013. aastal saadud puhaskasumi tõttu võib näida, et LOT ei vasta praegu punkti 10 alapunkti a teisele alakriteeriumile. 2013. aasta puhaskasum oli aga võimalik ainult tänu päästmisabile. Ilma selleta ei oleks kasumit tekkinud, sest äriühing ei oleks ellu jäänud. Seetõttu leiab komisjon, et LOT oli ümberkorraldusprotsessi alguses ja on praeguseni raskustes olev äriühing punkti 10 alapunkti a tähenduses.

(201) Peale selle ähvardas LOTi 2012. aasta detsembris mittelikviidsus ja ta oli sunnitud küsima päästmisabi, et mitte maksejõuetuks muutuda, vt põhjendus 17. Poola kinnitas, et päästmisabita oleks äriühing varsti pankrotistunud.

(202) Seetõttu leiab komisjon, et LOT oli alates ümberkorraldusprotsessi algusest raskustes olev äriühing suuniste punkti 10 alapunktide a ja c tähenduses.

(203) Komisjon kontrollis ka seda, kas LOT vastab suuniste punkti 11 kriteeriumidele.

(204) Suuniste punktis 11 sätestatakse, et isegi kui ei esine ühtegi punktis 10 loetletud tingimust, võib äriühingu siiski lugeda raskustes olevaks, ning loetletakse teatavad märgid, mis tavaliselt sellele viitavad, näiteks vähenev käive, kasvav laoseis, ülevõimsus, kasvav võlg, suurenevad intressinõuded ja vähenev või puuduv varade puhasväärtus.

([64]) EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1.

([65]) LOTi 2012. aasta finantsaruannete kohaselt oli tema aktsiakapital seisuga 31. detsember 2012 447,7 miljonit zlotti, millest ta kaotas 31. detsembriks 2012 759,8 miljonit zlotti, sellest omakorda 400 miljonit zlotti ainuüksi 2012. aastal.

(205) Äriühingu finantsaruannetes ilmnevad järgmised märgid, mis viitavad sellele, et seda saab pidada raskustes olevaks (vt tabel 1):

— vähenev käive: 2013. aastal langes müügitulu 3 147 miljonile zlotile, mis on madalaim tase alates 2010. aastast, mil see langes 2 958,8 miljonile zlotile;

— kasvav laoseis: pärast esialgset vähenemist 252,1 miljonilt zlotilt 2010. aastal 198,5 miljonile zlotile 2012. aastal suurenes laoseis 2013. aastal 216,6 miljonile zlotile;

— ülevõimsus: äriühing on vähendanud töötajate arvu ja lennukiparki ning kavatseb vähendamist jätkata, mis viitab tema ülevõimsusele;

— kasvav võlg: lühi- ja pikaajalised kohustused kasvasid 1 606,9 miljonilt zlotilt 2010. aastal 3 223 miljonile zlotile 2013. aastal;

— suurenevad intressinõuded: intressikulud kasvasid 60,2 miljonilt zlotilt 2010. aastal 123,8 miljonile zlotile 2013. aastal;

— vähenev või puuduv varade puhasväärtus: varade puhasväärtus vähenes 500,1 miljonilt zlotilt 2010. aastal 265,5 miljonile zlotile 2012. aastal ja 258,1 miljonile zlotile 2013. aastal.

Lisaks on äriühing jäänud kahjumisse kõikidel majandusaastatel alates 2008. aastast. See suundumus muutus alles 2013. aastal, mil LOT jäi pärast päästmisabi saamist puhaskasumisse. Komisjon leiab, et äriühing, mis on mitu aastat nii suures kahjumis olnud, on tõenäoliselt raskustes.

(206) Peale selle leitakse audiitori järeldusotsuses 2013. aasta finantsaruannete kohta, et negatiivse omakapitali ja selle tõttu, et jooksvad kohustused ületavad käibevara, eksisteerib oluline ebakindlus äriühingu suutlikkuse suhtes tegevust jätkata. Varasemates juhtumites ([66]) on komisjon järeldanud, et kui äriühingu omakapital on negatiivne, võib automaatselt eeldada, et suuniste punkti 10 alapunkti a kriteeriumid on täidetud; see kehtib LOTi puhul alates 2012. aastast. Ka üldkohus on järeldanud, ([67]) et negatiivse omakapitaliga äriühing on raskustes olev äriühing.

(207) Eespool kirjeldatut arvestades leiab komisjon, et LOT on raskustes olev äriühing ka suuniste punkti 11 tähenduses.

(208) LOT asutati 1929. aastal (praeguses vormis on ta registreeritud 2001. aastal) ning ta on sellest ajast peale tegelenud reisijate lennutranspordiga, mistõttu teda ei saa pidada vastasutatud äriühinguks suuniste punkti 12 tähenduses.

(209) Suuniste punktis 13 sätestatakse, et suuremasse kontserni kuuluv või selle poolt ülevõetav äriühing ei ole tavaliselt ümberkorraldamisabikõlblik, välja arvatud juhul, kui suudetakse näidata, et raskused on äriühingusisesed ega tulene kontserni omavolilisest kulude paigutusest ning on nii tõsised, et kontsern ei saa neist ise üle.

(210) LOT on kontserni emaettevõtja, kuid tema raskused on tingitud tema enda tegevusest ega tulene kulude meelevaldsest paigutusest LOTi kontsernis. Äriühingu raskuste põhjuseks peetavaid tegureid on kirjeldatud põhjenduses 20.

(211) LOTi kontserni tütarettevõtjad on liiga väikesed ning neil ei teki piisavat likviidsete vahendite ülejääki, et emaettevõtjat päästa. Nende 2013. aasta summaarne tulu moodustas ainult ligikaudu 2,5 % LOTi tulust ja nad teenisid kokku 2 miljonit zlotti puhaskahjumit. Peale selle tundub ka LOTi kontsern ise raskustes olevat, sest ta teatas 164 miljoni zloti suurusest konsolideeritud puhaskahjumist 31. detsembril 2011 lõppenud aastal (tütarettevõtjate väheolulisuse tõttu ei ole LOT hiljem pidanud konsolideeritud finantsaruandeid koostama) ning alates sellest ajast kogunenud 270 miljoni zloti suurusest kumuleerunud puudujäägist. Seega on äriühingu raskused nii tõsised, et kontsern ei saa neist ise üle.

([66]) Komisjoni otsus juhtumis C 38/2007, Arbel Fauvet Rail (ELT L 238, 5.9.2008, lk 27).
([67]) Liidetud kohtuasjad T-102/07, Freistaat Sachsen *vs.* komisjon, ja T-120/07, MB Immobilien ja MB System *vs.* komisjon, EKL 2010, II-585, punktid 95–106.

(212) Eespool kirjeldatu põhjal järeldab komisjon, et LOT on raskustes olev äriühing ning et ta on ümberkorraldamisabikõlblik.

7.3.2. **Ühekordse abi põhimõte**

(213) Suuniste punktis 73 sätestatakse, et kui asjaomane äriühing on minevikus juba saanud päästmis- või ümberkorraldusabi, kaasa arvatud abi, millest ei ole teatatud, ja kui päästmisabi andmisest või ümberkorraldamisperioodi lõppemisest või ümberkorraldamiskava peatamisest on möödunud alla kümne aasta (olenevalt sellest, mis on hilisem), ei luba komisjon edasist päästmis- või ümberkorraldusabi.

(214) Komisjon hindas käesoleva uurimise raames, kas lennujaamatasude edasilükkamine, mida käsitleti punktis 1.2 viidatud Ryanairi kaebuses ja hiljem muude huvitatud isikute märkustes, nagu on kirjeldatud põhjendustes 130, 132, 133 ja 135, mõjutas seda, kuidas Poola järgis ühekordse abi põhimõtet. Kuna komisjon jõudis järeldusele, et lennujaamatasude edasilükkamine ei ole riigiabi (vt põhjendus 172), ei mõjuta need tehingud järelikult seda, kas Poola järgis ühekordse abi põhimõtet.

(215) Sama kehtib teiste tehingute kohta, mis olid huvitatud isikute väitel riigiabi, st i) kinnisvara müük, ii) laenude andmine, iii) tütarettevõtjate müük ja iv) muude teenuste osutamine, mida on kirjeldatud põhjendustes 132 ja 133, sest komisjon jõudis järeldusele, et need ei ole riigiabi (vt põhjendused 177, 183, 191 ja 192).

(216) Eespool kirjeldatut arvestades leiab komisjon, et lennujaamatasude edasilükkamine ja huvitatud isikute nimetatud tehingud ei ole riigiabi. Samuti on Poola kinnitanud, et äriühing ei ole saanud viimase kümne aasta jooksul päästmis- ega ümberkorraldusabi. Komisjon leiab seega, et ühekordse abi põhimõtet on järgitud.

7.3.3. **Pikaajalise elujõulisuse taastamine**

(217) Selleks et meedet saaks lugeda kokkusobivaks suuniste punktide 34–37 kohaselt, peab ümberkorralduskava taastama äriühingu elujõulisuse mõistliku aja jooksul ning tulevaste tegevuseeldustega seotud realistlike oletuste alusel. Kava peaks võimaldama äriühingul pärast ümberkorraldamist kõik kulud ise kanda ja eeldatav kapitalitasuvus peab olema küllaldane võimaldamaks ümberkorraldatud äriühingul omal jõul turul konkureerida. Ümberkorralduskavas tuleb kirjeldada raskusteni viinud asjaolusid, andes sellega aluse soovitatud ümberkorraldusmeetmete asjakohasuse hindamiseks.

(218) Ümberkorralduskava kohaselt taastub pikaajaline elujõulisus 2015. aastal (vt tabel 4). Eeldatakse, et äriühing teenib puhaskasumit, mis tähendab, et ta suudab pärast ümberkorraldamise lõppemist kõik kulud ise kanda, kaasa arvatud amortisatsiooni- ja finantseerimiskulud. Oodatav investeeritud kapitali tootlus on ümberkorraldamisjärgsel perioodil prognoosi kohaselt vahemikus [5–6]–[10–12] %. Riskivaba investeeringu tootluse ligikaudseks näitajaks peetakse tavapäraselt kümneaastaste riigivõlakirjade tootlust, mis on Poola puhul umbes 3,4 %; seega sisaldab kapitali oodatav tootlus mõistlikku riskipreemiat ja seda võib pidada piisavaks, et võimaldada LOTil konkureerida turul omal jõul. Teisalt oli Euroopa lennuettevõtjate mediaan-ROCE eelmisel majandusaastal 6,9 % (ainult kasumlikke lennuettevõtjaid arvesse võttes 10,3 %) ja Euroopa kõige kulutõhusamate lennuettevõtjate ROCE oli 13,4 %, mis tähendab, et LOTi seatud eesmärk ei tundu pärast edukat ümberkorraldamist ei ebarealistlik ega liiga kõrge.

(219) Ümberkorralduskavas kirjeldatakse üksikasjalikult raskusteni viinud asjaolusid ja sätestatakse meetmed, millega püütakse neid raskusi kõrvaldada; neid on kirjeldatud täpsemalt III peatükis.

(220) Komisjon vaatas läbi ümberkorralduskavas sisalduvate finantsprognooside aluseks olnud põhieeldused ja hindas ümberkorraldusmeetmeid ning huvitatud isikute tõstatatud küsimusi pikaajalise elujõulisuse taastamise kohta. Selle tulemusena leiab ta, et LOTil on praegu paremad eeldused õnnestumiseks kui 2009.–2012. aastal.

(221) Esiteks võttis LOT 2013. aastal kasutusele kauaoodatud B787 tüüpi lennukid, mis on uue strateegia üks võtmeelemente ja ümberkorraldamisest saadava tulu oluline tegur. Poola pidas B787 lennukite tarnimise viibimist äriühingu varasemate finantsraskuste ja elujõulisuse taastamise ebaõnnestumise üheks peamiseks põhjuseks. LOTi

uus strateegia põhineb B787 lennukite kasutamisel niši-kaugliinidel ja tõhusal etteveovõrgul Poolast ja Kesk-Euroopast hiljuti renoveeritud ja laienevasse Varssavi Chopini lennujaama ([68]).

(222) B787 lennukite käitamise esimesed tegelikud tulemused kinnitavad eeldust, et nende kasutuselevõtust tuleb märkimisväärne osa ümberkorraldamisest saadavast tulust. 2013. aasta juunist novembrini teenisid B787 lennukid […] miljonit zlotti rohkem kasumit kui nende eelkäijad B767 tüüpi lennukid võrreldaval perioodil 2012. aastal. Seda oli rohkem kui ümberkorralduskavas prognoositi. Eeldusel, et lennukeid kasutatakse kõik 12 kuud (erinevalt 2013. aastast, mil need olid pool aastat maa peal), tundub kavandatud [135–165] miljoni zloti suurune aastane finantsmõju saavutatav. Uute lennukitega kaasnes ka märkimisväärne kokkuhoid: kütusekulud olid [> 15] % väiksemad ja otsekulu oli kokku [> 25] % väiksem.

(223) Poola esitas ka arvandmeid, mis kinnitavad, et B787 kasutuselevõtul ei ole positiivne mõju mitte ainult kaugliinide segmendile, vaid kogu lendudevõrgule, kaasa arvatud kauglendudele transfeerühendusi pakkuvate lühi- ja keskmise pikkusega lendude segment. LOTi kasum B787 lennukitega teenindatud ühendustelt arvestatuna marginaal 2 alusel ([69]) (st võttes arvesse mõju kogu lendudevõrgule) oli 2013. aasta juunist novembrini [> 100] miljonit zlotti, mis oli [> 100] % rohkem kui 2012. aasta võrreldaval perioodil, mil äriühing kasutas vanu B767 lennukeid.

(224) Seoses algatamisotsuses tõstatatud B787 lennukite võimaliku alakasutamise küsimusega selgitas Poola, et 2013. aastani oli LOT käitanud Poolast Ameerika Ühendriikidesse ja Kanadasse suunduvatel liinidel viit B767 lennukit. Praegu on tal kuus B787 lennukit, mida saab kasutada samadel liinidel ja lisanduval liinil Pekingisse. Pärast ümberkorraldusperioodi kavatseb LOT avada uusi kaugliine Aasiasse. Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (IATA) kohaselt on 2013.–2017. aastal oodata Atlandi-üleste lendude arvu kasvu Poolast 6,5 % aastas ja reisijate hulga kasvu Kesk- ja Ida-Euroopast Aasiasse 9,1–10,6 % aastas. Poola esitas andmeid, mis tõendavad, et tal on üks suurimatest ja kasvavatest kohalikest turgudest Põhja-Ameerika suunal, suurem kui mõnel traditsioonilisel Lääne-Euroopa sõlmlennujaamal (Münchenil, Viinil, Kopenhaagenil ja mõne liini puhul Zürichil) ning suurem kui Praha ja Budapesti praegune turumaht kokku. See lisab kindlust, et B787 lennukeid on võimalik kasutada tõhusalt ja tasuvalt.

(225) Teiseks on LOT tegelenud varasemate ümberkorralduskatsete nõrkade kohtadega, keskendudes varem lahendamata jäänud probleemidele, nagu ebajärjekindel tööhõive ümberkorraldamine. Juba 2013. aasta novembriks oli LOT vähendanud maapealset personali 35 % võrra, mida on rohkem kui kunagi varem, ja ta kavatseb vähendamist jätkata. Äriühing on tugevdanud ka ümberkorralduskava rakendamise järelevalvet.

(226) Tuluga seotud meetmetega saavutati 2013. aastal [> 100] % nende kavandatud finantspotentsiaalist. 2013. aasta augustis võttis äriühing kasutusele tasulise toitlustamise, saamata klientidelt negatiivset reaktsiooni. LOTi turu-uuringu kohaselt ei ole tema turistiklassi reisijad tõenäoliselt vastu ka muudele tasulistele teenustele, välja arvatud pagasitasu (mida LOT ei kavatse sisse viia). Poola turul, kus odavlennuettevõtjate osa on üle 50 %, on reisijad tasuliste teenustega harjunud.

(227) Potentsiaali tundub olevat abistava käibe kasvuks. LOTi abistav käive moodustab […] % kogutulust, mida on vähem kui traditsioonilistel lennuettevõtjatel keskmiselt (3,1 % suundumusega suurenemisele) ja palju vähem kui Aer Lingusel (13–14 %), mida LOT peab oma strateegiliseks võrdlusaluseks (sarnase suuruse ja ärimudeli tõttu). LOT on loonud eraldi üksuse, mille ülesanne on abistava käibe suurendamine. Kuna traditsioonilised lennuettevõtjad liiguvad kombineeritud ärimudeli poole, milles ühendatakse abistava käibe suurem osakaal regulaarlennuettevõtjate traditsiooniliste elementidega, on alust arvata, et LOTi nihkumine samas suunas ei kahjusta tema strateegiat (jääda traditsiooniliseks lennuettevõtjaks) ega peleta kliente eemale.

([68]) Pärast teise reisiterminali renoveerimist suureneb lennujaama võimsus enam kui 20 miljonile reisijale ehk praegusega võrreldes kaks korda.

([69]) Marginaal 2 määratlus on esitatud põhjenduses 248.

(228) Seoses ümberkorralduskava edasise rakendamisega võib märkida, et LOT on juba 31. detsembriks 2013 realiseerinud 69 % 2014. aastaks kavandatud paranemisest. Selleks et saavutada 31. detsembril 2014 lõppevaks aastaks seatud eesmärk (põhitegevusala kasum 71 miljonit zlotti), peab LOT parandama oma finantstulemust veel 75 miljoni zloti võrra, mis on realistlik.

(229) Eelkõige on LOT teinud juba kindlaks nõutava paranemise allikad, nt tulu juba rakendatud ümberkorraldusmeetmetest, millel on korduv finantsmõju ([> 100] miljonit zlotti 2013. aastal); asjaolu, et puudub ühekordne kulu, mis tulenes B787 lennukite maa peal hoidmisest 2013. aasta esimesel poolel ([> 25] miljonit zlotti); B787 lennukitest saadav lisakasum, kui neid kasutatakse terve aasta jooksul, mitte ainult pool aastat nagu 2013. aastal ([> 50] miljonit zlotti); kütusekulude kokkuhoid ([> 75] miljonit zlotti). Kui kasvõi väike osa sellest potentsiaalsest paranemisest tegelikult realiseeritakse, peaks LOT 2014. aastaks seatud finantseesmärgi saavutama.

(230) Kolmandaks on paranenud makromajanduslik olukord, mis eelmisi ümberkorralduskatseid kahjustas. ELi majandus tundub pärast 2009. ja 2012. aasta langust taastuvat, sest 2014. aastaks prognoositakse 1,6 % ja 2015. aastaks 2,0 % suurust majanduskasvu. Poola majandus kasvab prognoosi kohaselt 2014. aastal 3,2 % ehk kiiremini kui ümberkorralduskava koostamise ajal ennustati (2,2 %) ja 2015. aastal 3,4 % ([70]). LOTi esitatud varasemate aastate andmete kohaselt on reisijate lennutransporditeenuste nõudlus tugevalt korreleerunud majanduskasvuga. IATA prognoosib, et 2013.–2017. aastal kasvab reisijate liiklus maailmas 5,4 % aastas. Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduse kohaselt suureneb Kesk- ja Ida-Euroopa osa 2014. aasta suvises lennuplaanis Euroopa piirkondadest kõige rohkem (7 % rohkem lende). Poola moodustab ligikaudu 25 % kogu Kesk- ja Ida-Euroopa lennuliiklusest.

(231) Tänu sellele teenis LOT 31. detsembril 2013 lõppenud majandusaastal ehk ümberkorraldusperioodi esimesel täisaastal 26 miljonit zlotti puhaskasumit (kavandatud 196 miljoni zloti suuruse kahjumi asemel). Äriühingu analüüsi kohaselt tulenes esimene kasum pärast 2007. aastat suurelt osalt ümberkorraldusmeetmete rakendamisest ja mitte välistest teguritest.

(232) Ka LOTi likviidsus on märkimisväärselt paranenud. Tegelik rahavoog majandustegevusest oli 2013. aastal 285 miljonit zlotti kavandatust suurem. Kui ümberkorralduskavas eeldati, et LOT vajab ümberkorraldusabi 2013. aasta augustis, siis siiani on ta ilma selleta hakkama saanud ja leidnud isegi uusi rahastamisallikaid, näiteks […] miljonit USA dollarit […] Boeingult ja […] miljonit USA dollarit puhastulu kuuenda B787 müügist ja tagasirentimisest ([71]). Selle tulemusena on likviidsuse kindlusvaru kasvanud — ehkki äriühing vajab ellujäämiseks endiselt abi –, mis toetab veelgi väidet, et elujõulisus on taastatav.

(233) Komisjon seadis algatamisotsuses kahtluse alla mõne finantsprognoosi aluseks olnud eelduse, nt finantsprognooside aluseks olnud võtmeparameetrite suhteliselt väikese erinevuse lähteväärtusest (nt keskmine ühikutulu reisija kohta (tootlus) – 1 %, reisijate arv – 1 %, zloti ja USA dollari vahetuskurss – 10 %), kuueaastase prognoosiperioodi jooksul muutumatuks jääva kütusehinna, 85 % suuruse ümberkorraldusmeetmete rakendamise määra, lennukite edasirentimisest kavandatud tulu.

(234) Poola esitas täiendatud tundlikkusanalüüsi, milles võtmeparameetrid erinesid lähteväärtusest rohkem: tootlus 4 % võrra, reisijate arv 3,5 % võrra, zloti odavnemine USA dollari suhtes 55 %. Kõnealuse analüüsi kohaselt jääb LOT siiski kõikides stsenaariumides terve prognoosiperioodi vältel (2014–2018) elujõuliseks. Sellele vaatamata rõhutas Poola, et lähteväärtused on konservatiivsed. Kavandatud tootlus põhineb varasematel väärtustel ja tegelikud tulemused kinnitavad seda (2013. aastal kasvas tootlus kavandatust kiiremini). Eeldatud reisijate arv, mis on ümberkorraldus- ja kompensatsioonimeetmete tõttu märkimisväärselt madal, on väiksem, kui oleks õigustatud võrdluse põhjal teiste sarnaste lennuettevõtjatega ja Poola turu kasvuprognooside põhjal. Lõpuks jääb zloti ja USA dollari vahetuskurss LOTi viidatud finantsasutuste prognooside kohaselt prognoosiperioodi lõpuni ehk 2016. aastani alla ümberkorralduskavas eeldatud taseme.

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

([71]) […] B787 lennukite […] alanud läbirääkimiste tulemusena sõlmis LOT […] Boeinguga lepingu. Lepingus nähakse ette […], mille hinnanguline rahaline mõju on […] miljonit USA dollarit. Lisaks on kuuenda B787 müügi- ja tagasirentimise lepingu tingimused paremad kui ümberkorralduskavaga algselt ette nähtud kasutusrendil. Lisanduva rahavoo nüüdisväärtus on […] miljonit USA dollarit.

(235) Ümberkorralduskavas kasutatud kütuse lähtehind ületab LOTi kümne aasta maksimumi ja on 12,1 % kõrgem kui turuhind abist teatamise ajal, st suhteliselt kõrgem kui need hinnad, mida komisjon analüüsis eelmistes lennuettevõtjate ümberkorraldamisjuhtumites ([72]) (nt Czech Airlinesi juhtumis oli kõrgeim analüüsitud kütusehind 5 % ja Air Malta juhtumis 4,5 % tollasest turuhinnast kõrgem). LOT saab praegu tänu hinnariski maandamisele hoida kütusehinda kuni 2015. aastani […] % lähtetasemest madalamal, st ta saab tagada, et hind ei ületa seda taset ümberkorraldusperioodi lõpuni. Lisaks näitab tundlikkusanalüüs, et isegi kui see väga konservatiivne lähtehind suureneks 15 %, säilitaks LOT siiski terve finantsprognoosi perioodi vältel likviidsuse.

(236) Lennukite edasirentimisest kavandatud tulude puhul on LOT reisikorraldajatele edasi rentinud ühe B787 ja lõpetab praegu lepingu sõlmimist teise lennuki rendilevõtjaga. LOTi hinnangul on tehingu õnnestumise tõenäosus suur. Ühe huvitatud isiku märkuste kohaselt on B787 hästi turustatav lennuk. Kahe B787 edasirentimise eeldus tundub seega teostatav.

(237) LOT otsib endiselt ostjaid või rendilevõtjaid […] E170 lennukile. Ta on lennukipargi jaoks koostanud siiski ka lennukite kasutussejäämist eeldava alternatiivse stsenaariumi, et tagada elujõulisuse taastamine ka juhul, kui need otsingud ebaõnnestuvad. Komisjon uuris, kuidas mõjutaks kõnealuse alternatiivse stsenaariumi rakendamine finantsprognoose. Ta leidis, et kogu väljuv rahavoog 2014.–2018. aastal oleks [64–78] miljonit zlotti suurem kui alusstsenaariumi korral. Selline negatiivne variatsioon jääb ümberkorralduskavaga ette nähtud kindlusvaru piiridesse. Isegi halvima stsenaariumi korral on LOTi 2014.–2018. aasta oodatav kumulatiivne rahavoog [> 150] miljonit zlotti.

(238) Peale selle on LOT ette näinud veel ümberkorraldusmeetmeid (mis ei sisaldu ümberkorralduskavas), et amortiseerida alternatiivse lennukipargi stsenaariumi võimalikku negatiivset mõju. Kõnealuste lisameetmete hinnanguline finantsmõju on [> 50] miljonit zlotti aastas, mis ületab tunduvalt [64–78] miljoni zloti suurust võimalikku puudujääki ajavahemikul 2014–2018. Finantsprognoosi kohaselt on täiendavaid ümberkorraldusmeetmeid hõlmava alternatiivse stsenaariumi korral LOTi rahapositsioon isegi veidi parem kui ümberkorralduskavas eeldatud.

(239) Ümberkorralduskava rakendamise määra küsimuses leiab komisjon kirjeldatud analüüsi põhjal, et eeldus, mille kohaselt ümberkorraldusmeetmete rakendamise määr on 85 %, on realistlik. Peale selle märgib ta, et 2013. aastal realiseeris LOT 137 % ümberkorraldamisest kavandatud tulust.

(240) Komisjon leiab seega, et täiendatud tundlikkusanalüüs tõendab veelgi, et kavandatud ümberkorraldusmeetmetega on võimalik taastada äriühingu pikaajaline elujõulisus.

(241) Peale selle märgib komisjon, et ümberkorralduskava kestus on kolm ja veerand aastat, 2012. aasta viimasest kvartalist 2015. aasta lõpuni, mis tundub olevat käesoleval juhul sobiv aeg, võttes arvesse kavaga ettenähtud ümberkorraldusmeetmeid, nende rakendamiseks määratud ajakava ja nende esimesi tulemusi. Kavandatud kestus on lühem kui varem heaks kiidetud lennuettevõtjate ümberkorraldusjuhtumites, ([73]) kus ümberkorraldusperiood oli viis aastat.

(242) Lõpetuseks märgib komisjon, et teatatud ümberkorralduskava kannab 14. juuni 2013. aasta kuupäeva, samas kui ümberkorraldamine algas 2012. aasta lõpus. Raskustes oleva äriühingu ümberkorraldamine nõuab tavaliselt tõepoolest mitme meetme rakendamist, millest mõne võib vastu võtta kohe, teiste kavandamine ja rakendamine aga võtab rohkem aega. Seega oleks ebamõistlik nõuda, et selleks, et meetmed loetaks sama ümberkorraldusprotsessi osadeks, ei tohi esimest liiki meetmeid kasutusele võtta enne, kui teist liiki meetmed on üksikasjadeni paika pandud. Sellise piirangu kehtestamine nende meetmete rakendamisele, mille võiks kiiresti vastu võtta, suurendaks äriühingu raskusi ja vajadust täiendava riigiabi järele.

(243) Seetõttu järeldab komisjon, et kavandatud ümberkorraldusmeetmetega on võimalik taastada äriühingu pikaajaline elujõulisus mõistliku aja jooksul ja realistlike eelduste alusel.

([72]) Komisjoni otsus C(2012) 6352 final, 19. september 2012, juhtumis SA.30908 (ELT L 92, 3.4.2013, lk 16); komisjoni otsus C(2012) 4198 final, 27. juuni 2012, juhtumis SA.33015 (ELT L 301, 30.10.2012, lk 29).

([73]) Vt allmärkus nr 72.

7.3.4. **Põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimine (kompensatsioonimeetmed)**

(244) Suuniste punktide 38–42 kohaselt tuleb võtta kasutusele kompensatsioonimeetmed, et leevendada nii palju kui võimalik abi negatiivset mõju kaubandustingimustele. Abi ei tohi põhjendamatult konkurentsi moonutada. See tähendab tavaliselt seda, et piiratakse äriühingu võimalikku turuosa pärast ümberkorraldusperioodi. Kompensatsioonimeetmed peavad olema võrdelised abi moonutava mõjuga ja eriti äriühingu suuruse ning suhtelise tähtsusega turul või turgudel. Kahjumit tekitavast tegevusest loobumist ei saa pidada nõuetekohaseks kompensatsioonimeetmeks. Kompensatsioonimeetmete ulatus tuleb määrata iga juhtumi puhul eraldi ning silmas pidades äriühingu pikaajalise elujõulisuse taastamise eesmärki. Lisaks peab komisjon suuniste punkti 7 kohaselt nõudma kompensatsioonimeetmeid, mis vähendavad mõju konkurentidele.

(245) Suuniste punkti 56 kohaselt võivad abistatavates piirkondades olla abi andmise tingimused kompensatsioonimeetmete rakendamise osas leebemad. Sellega seoses märgib komisjon, et LOT asub abistatavas piirkonnas EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti a tähenduses.

(246) Komisjon märgib, et LOT on suhteliselt väike äriühing, kes peab konkureerima traditsiooniliste ja odavlennuettevõtjatega. Tema osa kogu Euroopa reisijate lennutranspordi tegevusalal on hinnanguliselt alla 1 %. Suhteliselt tugevam (ehkki nõrgenev) positsioon on tal Poolasse suunduvatel ja Poolast väljuvatel rahvusvahelistel liinidel, kus tema osa on hinnanguliselt 27 %. Seetõttu leiab komisjon, et kompensatsioonimeetmed on vajalikud. LOTi suhteline väiksus ja piiratud osatähtsus turul lubab komisjonil siiski arvata, et abi moonutav mõju on väike. Seda tuleb arvesse võtta ka kompensatsioonimeetmete hindamisel.

(247) Kompensatsioonimeetmetena kavatseb LOT sulgeda 19 ühendust ja vähendada sagedust viiel ühendusel (vt täpsemalt punkt 3.4). Kavandatud kompensatsioonimeetmed vähendavad võimsust võrreldes ümberkorralduseelse ajavahemikuga novembrist 2011 oktoobrini 2012 [13,5–16,5] % arvestatuna pakutavates istekohtkilomeetrites. LOTi väitel ei olnud ükski asjaomastest ühendustest enne ümberkorraldamist kahjumlik.

(248) LOT kasutab liinide kasumlikkuse arvutamiseks kahte näitajat, nn marginaal 1 ja marginaal 2. Marginaal 1 puhul võetakse arvesse liini tulu ja muutuvkulusid nagu müügi-, reisija- ja lennukulud. Marginaal 2 puhul võetakse lisaks arvesse nn panust (liini finantsmõju tervele LOTi lendudevõrgule) ja liinile omistatavaid kaudkulusid (nt kasutusrent, amortisatsioon, personali püsikulu, turundus ja reklaam). Kõik asjaomased liinid olid kasumlikud marginaal 1 järgi.

(249) Komisjon on varem pidanud liini kasumlikuks juhul, kui selle jääktulu oli sulgemisele eelnenud aastal positiivne ([74]). Jääktulu (mis vastab LOTi marginaalile 1) puhul võetakse arvesse müügitulu ja konkreetsele liinile omistatavaid muutuvkulusid (nt lennu-, reisija- ja turustuskulud). Jääktulu on sobilik näitaja, sest selles võetakse arvesse kõiki kulusid, mis on seotud otseselt asjaomase liiniga. Positiivse jääktuluga liinid ei kata mitte üksnes liini muutuvkulusid, vaid panustavad ka äriühingu püsikulude katmisse.

(250) Äris on tavaline, et jätkatakse majandustegevust, mis katab lühikeses kuni keskmises perspektiivis muutuvkulud. Püsikulud ei muutu põhimõtteliselt sõltuvalt tegevusmahust ning need tuleb kanda olenemata sellest, kas mingi ühendus on käigus või mitte. Seetõttu on lennuettevõtjal kasulikum sellist ühendust käigus hoida kui sellest loobuda, kuni see katab vähemalt osa püsikuludest. Seda möönis vaikimisi üks huvitatud isikutest, kes märkis, et kasumlikkuse mõõtmine ainult muutuvkulude põhjal on ebasobiv *pikas perspektiivis*.

(251) Eespool kirjeldatut arvestades järeldab komisjon, et asjaomased liinid sobivad kompensatsioonimeetmeteks, sest nad ei olnud enne ümberkorraldamist kahjumlikud.

(252) Huvitatud isiku väite kohta, et LOT on tänu riigiabile suurendanud oma võimsust Poola tšarterlennuturul, märgib komisjon esiteks, et LOT on siiani saanud ainult päästmisabi, mida kasutati täielikult võlgnetavate kohustuste täitmiseks ja majandustegevuse rahalise puudujäägi katmiseks päästmisperioodil. Seega ei olnud LOTil kasutada riigiabi ülejääki, millest oleks saanud rahastada väidetavat laienemist tšarterlennuturul. Tulevast ümberkorraldusabi ei ole samuti kavas kulutada mitte selleks otstarbeks, vaid eranditult ümberkorraldusmeetmete rahastamiseks.

([74]) Vt komisjoni otsus juhtumis SA.30908 (vt allmärkus nr 72), põhjendused 130 ja 131.

(253) Teiseks ei ole LOT oma võimsust Poola tšarterlennuturul suurendanud. Vastupidi, LOT on vähendanud oma osa Poola kasvaval tšarterlennuturul [> 3] %lt 2012. aastal [< 1,5] %le 2013. aastal (varem on LOTil olnud seal palju tugevam positsioon: 2010. aastal oli tema turuosa [> 15] %). LOTi tegevus tšarterlennuturul on ajutine ning selle eesmärk on üksnes tagada lennukipargi tõhus kasutamine, nagu on ette nähtud ümberkorralduskavaga. LOT ei kavatse pärast ümberkorraldusperioodi lõppu tšarterlennuturul tegevust jätkata.

(254) Kolmandaks on tšarterlennud LOTi jaoks kõrvalise tähtsusega, moodustades üksnes [< 1] % tema tegevusest. Suunistes nõutakse võimsuse vähendamist põhiturul, st LOTi puhul regulaarlennuteenuste tegevusalal.

(255) Kokkuvõttes vähendavad LOTi kavandatud kompensatsioonimeetmed võimsust kokku [13,5–16,5] %, mida on rohkem kui komisjoni aktsepteeritud määr nimetatud lennuettevõtjate ümberkorraldusjuhtumites, st Czech Airlinesi ja Air Malta puhul. Märkimist väärib ka see, et LOTi võimsuse tegelik vähenemine 2013. aastal oli 1,6 protsendipunkti kavandatust suurem.

(256) Peale selle märgib komisjon, et LOT on sulgenud mitu liini, mis kasutasid täielikult lennuoperatsioone koordineerivaid lennujaamu ([75]) Frankfurdis, Münchenis, Düsseldorfis, Viinis, Zürichis, Helsingis, Pariisis, Nice'is, Roomas, Amsterdamis ja Stockholmis. Selle tulemusena vabanesid nendes lennujaamades teenindusaegade paarid, mis loob konkureerivatele lennuettevõtjatele uusi võimalusi nendest lennujaamadest väljuvate ja nendesse suunduvate liinide käitamiseks ja seal oma tegevuse suurendamiseks.

(257) Eespool kirjeldatut arvestades tagavad kavandatud kompensatsioonimeetmed piisavalt, et riigiabi negatiivne mõju kaubandustingimustele oleks minimaalne. Seega on kavandatud kompensatsioonimeetmed kooskõlas suuniste punktidega 38–42.

7.3.5. **Miinimumiga piirduv abi, omapanus**

(258) Suuniste punktide 43–45 kohaselt peab abi rangelt piirduma ümberkorraldamiseks vajamineva miinimumiga. Abisaajalt oodatakse omavahenditest tehtavat olulist makset ümberkorralduskava heaks, sealhulgas äriühingu säilimiseks ebaolulise vara müügi või turutingimustes toimuva välisfinantseerimise kaudu. Makse peab olema tegelik ja ajakohane, välistades tulevase oodatava kasumi (nt rahavood), ning see on märk, et turg usub äriühingu elujõulisuse taastamist. Suurettevõtjate puhul nagu LOT peab omapanuse osakaal olema vähemalt 50 % ümberkorraldamise kulust.

(259) LOTi esitatud omapanuse suurus on [1 200–1 600] miljonit zlotti ja see moodustab [60–67] % ümberkorraldamise kuludest. See koosneb i) B787 lennukite kapitalirendist summas […] miljonit zlotti ja ii) põhivara müügist, mille kavandatav tulu on […] miljonit zlotti.

(260) Kapitalirendi andis Ameerika Ühendriikide erapank […] viie B787 tüüpi lennuki ostu rahastamiseks. See on tagatud muu hulgas Ex-Im Banki garantiiga ja lennukitele seatud pantidega.

(261) Suuniste kohaselt võib omapanuse allikas olla turutingimustes toimuv välisfinantseerimine. Kõnealune kapitalirent vastab sellele nõudele. Esiteks andis selle erapank. Teiseks valis LOT […] pakkumise välja konkursi tulemusena turult saadud 24 kommertspakkumise hulgast. Kolmandaks on lennuki rentimine lennuettevõtluses tavapärane rahastamisviis (kaasa arvatud tagatise tüüp), mida kasutavad ka LOTi konkurendid. Poola esitatud teabe kohaselt on mitu ELi lennuettevõtjat soetanud viimase kolme aasta jooksul lennukeid ekspordikrediidi agentuuri garantiiga, sealhulgas Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian, KLM. 2012. aastal sõlmiti ligikaudu 30 % lennukite rahastamise tehingutest kogu maailmas ekspordikrediidi agentuuri osalusel. Peale selle katab finantseering ainult osa lennuki ostuhinnast ([75–90] %) ning ülejäänud osa peab tasuma LOT.

(262) Teisalt sätestatakse suunistes, et omapanus on „märk, et turg usub elujõulisuse taastamist". Arvestades tagatise kõrget kvaliteeti ja näiliselt väikest või puuduvat krediidiriski, väljendas komisjon algatamisotsuses kahtlust, kas kõnealust rendilepingut saab pidada tõendiks, et turg usub LOTi pikaajalise elujõulisuse taastamist.

([75]) Täielikult lennuoperatsioone koordineerivad lennujaamad on määratletud nõukogu määruses (EMÜ) nr 95/93, 18. jaanuar 1993, ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1), artikli 2 punkt g. Määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 3 lõike 4 kohaselt kehtivad sellistele lennujaamadele vähemalt teatud perioodidel läbilaskepiirangud.

(263) Poola esitas selle kahtluse hajutamiseks täiendavaid selgitusi ja tõendeid. Enne garantii andmist tegi Ex-Im Bank tehingueelse analüüsi ning analüüsis LOTi finantsolukorda ja majandustegevust. Ta jõudis järeldusele, et LOTil on elujõuline äriplaan ja ta suudab rendi pikas perspektiivis tagasi maksta.

(264) Asjaolu, et 24 eraettevõtjat pakkus samale tehingule rahastust erinevatel tingimustel, näitab samuti, et hoolimata kõrge kvaliteediga tagatisest nägid nad LOTi rahastamises siiski teatud riski (vastasel juhul oleksid kõik pakkujad pakkunud sama riskivaba määra). Ratsionaalne turumajanduslikult tegutsev võlausaldaja hindaks seda riski ja võtaks arvesse LOTi elujõulisust, sest see on keskne tegur, mis mõjutab võlgniku võimet renti tagasi maksta.

(265) Peale selle oli üks pakkuja valmis andma rahastust ilma ekspordikrediidi agentuuri garantiita, mis näitab, et turg oli valmis pakkuma rahastust ka ekspordikrediidi agentuuri osaluseta. Välise nõustaja tehtud analüüsi põhjal valis LOT välja […] pakkumise kui konkurentsivõimelisema.

(266) LOTi riski hindas ka Ameerika Ühendriikide kapitaliturg, kus rendileping 2013. aastal edukalt refinantseeriti ja asendati esialgne laenumehhanismil põhinev rahastamisstruktuur võlakirjade väljastamisel põhineva struktuuriga. Võlakirjade ostjad olid erainvestorid, kes aktsepteerisid sellega kaasnenud riski ja väljendasid seega vaikimisi usku, et algsed rendikohustused täidetakse.

(267) Turul on tavaline, et rendileandja minimeerib riski, püüdes saada kõige kvaliteetsema tagatise ja võib-olla ka garantii. See, et […] andis rahastuse ekspordikrediidi agentuuri garantii alusel, ei tõesta seega, et turg ei uskunud LOTi elujõulisusse. Teisalt ei annaks rendileandja rahastust üksnes hea tagatise tõttu, kui ta on veendunud, et rendilevõtja ei suuda renti tagasi maksta. Rendileandja võtab igal juhul teatava krediidiriski, sest ta kannaks rendilevõtja makseviivituse korral kahju (st ta kaotaks vahetult renditulu niikauaks, kui lennuk uuele kliendile renditakse, ja peaks kandma uue käitaja jaoks lennuki ümberkonfigureerimise kulu ning tagatiste ja garantii realiseerimise kulu).

(268) Eespool kirjeldatut arvesse võttes võib kapitalirenti pidada märgiks, et turg uskus LOTi elujõulisuse taastumisse. Komisjon märgib sellega seoses, et ta on juba aktsepteerinud kapitalirenti omapanuse nõuetekohase allikana Czech Airlinesi ja airBalticu ümberkorraldusjuhtumites ([76]).

(269) Teatavaks tehtud omapanuse teise osa, põhivara müügi kohta teatas Poola, et seni on sellest saadud […] zlotti. Lisaks esitas Poola sõltumatud eksperthinnangud, mis kinnitavad täiendavate kinnisvaraobjektide turuväärtust […] zloti ulatuses. Komisjon analüüsis kõnealuseid hindamisakte ega avastanud vigu. Hindamisel oli kasutatud aktsepteeritud metoodikaid ja usutavaid eeldusi. Komisjon leiab seetõttu, et hindamiste tulemused vastavad piisavalt täpselt müüdava vara ligikaudsele turuhinnale. Omapanuse allikana esitatud ülejäänud varade väärtus ([77]) kas ei ole tõendatud sõltumatu hindamisaktiga või muu usaldusväärse tõendiga või on hindamisakt aegunud. Seetõttu loeb komisjon seoses kõnealuste varade müügiga aktsepteeritavaks omapanuse summas 30 650 928 zlotti (s.o tegelikult saadud tulu ja sõltumatute eksperthinnangutega tõendatud kavandatud tulu).

(270) Nende kaalutluste põhjal järeldab komisjon, et omapanus summas [1 200–1 600] miljonit zlotti vastab suuniste kriteeriumidele. See summa moodustab [60–67] % ümberkorraldamise kogukulust ja ületab tunduvalt suurettevõtjate puhul nõutud 50 % suurust künnist. Kapitalirent üksinda moodustab [60–67] % ümberkorraldamise kogukulust ja oleks seega piisav, et nõutavale künnisele vastata.

(271) Kõige kirjeldatu põhjal järeldab komisjon, et teatatud meede vastab suunistes sätestatud kokkusobivustingimustele.

VIII. **KOKKUVÕTE**

(272) Komisjon järeldab, et teatatud meede on riigiabi EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ning et see on siseturuga kokkusobiv EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel koostoimes suunistega.

([76]) Vt komisjoni otsus juhtumis SA.30908 (vt allmärkus nr 72), põhjendused 119 ja 145; komisjoni otsus C(2014) 4552 *(final)*, 9. juuli 2014, juhtumi SA.34191 kohta, mis ei ole veel avaldatud, põhjendus 212.

([77]) Need on järgmised: kinnisvara asukohaga Bledzewo k/Sierpca woj. mazowieckie, kinnisvara Varssavis aadressil ul. Płocka 47 ja kaks garaaži Krakówi lennujaamas.

(273) Komisjon järeldab samuti, et põhjenduses 90 nimetatud lennujaamatasude edasilükkamise juhud ning põhjendustes 132 ja 133 nimetatud teised tehingud ei ole abi EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(274) Komisjon märgib, et Poola nõustus käesoleva otsuse vastuvõtmise ja teatavakstegemisega inglise keeles,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Riigiabi summas 804,29 miljonit zlotti, mida Poola kavatseb anda äriühingule LOT Polish Airlines S.A., on siseturuga kokkusobiv EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

Artikkel 2

Järgmised meetmed ei ole riigiabi EL toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

1. Lennujaamatasude edasilükkamine, mida LOTile võimaldasid riigi omanduses olevad lennujaamad ajavahemikus maist 2009 aprillini 2013.
2. Järgmised kinnisvaratehingud:
   a) LOTi peakorteri müük ja tagasirentimine 10. mail 2011 LOTi ja PZU/PB1 vahel sõlmitud lepingu alusel müügihinnaga […] zlotti (ligikaudu […] eurot);
   b) aadressil 17 Stycznia tn 39 asuva kinnisvara müük 31. juulil 2012 LOTi ja TF Silesia vahel sõlmitud lepingu alusel müügihinnaga […] zlotti (ligikaudu […] eurot);
   c) kaubaterminali müük 25. novembril 2011 LOTi ja äriühingu LS Airport Services vahel sõlmitud lepingu alusel müügihinnaga […] zlotti (ligikaudu […] eurot);
   d) toitlustamisrajatiste müük 8. detsembril 2011 LOTi ja LOT Cateringi vahel sõlmitud lepingu alusel müügihinnaga […] zlotti (ligikaudu […] eurot).
3. Järgmised laenulepingud:
   a) kaks laenu, mille andsid LOTile PZU kontserni kuuluvad äriühingud: esiteks 14. detsembril 2009 summas […] zlotti (ligikaudu […] eurot) ja teiseks 17. veebruaril 2010 summas […] zlotti (ligikaudu […] eurot);
   b) laen summas […] zlotti (ligikaudu […] eurot), mille andis LOTile PKN Orlen 28. juunil 2012;
   c) laen summas […] zlotti (ligikaudu […] eurot), mille andis LOTile TF Silesia 30. märtsil 2009;
   d) laen summas […] miljonit zlotti (ligikaudu […] miljonit eurot), mille andis LOTile OLPP 9. märtsil 2012.
4. Järgmiste LOTi tütarettevõtjate müük:
   a) Casinos Polandis LOTile kuulunud 33,3 % suuruse osaluse müük Viccole 8. aprillil 2013 sõlmitud lepingu alusel […] miljoni zloti (ligikaudu […] miljoni euro) eest;
   b) Petrolotis LOTile kuulunud 49 % suuruse osaluse müük PKN Orlenile 21. detsembril 2012 sõlmitud lepingu alusel […] zloti (ligikaudu […] euro) eest;
   c) Eurolotis LOTile kuulunud 37,90 % suuruse osaluse müük TF Silesiale 27. veebruaril 2013 sõlmitud lepingu alusel [> 118 miljoni] zloti (ligikaudu [> 29 miljoni] euro) eest.
5. PKN Orleni ja tema tütarettevõtja Petrolot poolt LOTile kütuse tarnimisega seotud tehingud.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Poola Vabariigile.

Brüssel, 29. juuli 2014

Komisjoni nimel

asepresident

Joaquín ALMUNIA