II

(Muut kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2015/119,

annettu 29 päivänä heinäkuuta 2014,

valtiontuesta SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), jonka Puola aikoo myöntää yritykselle LOT Polish Airlines SA, sekä toimenpiteestä SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP), jonka Puola on myöntänyt yritykselle LOT Polish Airlines SA

(tiedoksiannettu numerolla C(2014) 5429)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ([1]),

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

ottaa huomioon päätöksen, jolla komissio päätti aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisen tukea SA.36874 (2013/C, ex 2013/N) ([2]), koskevan menettelyn,

on edellä mainittujen artiklojen ([3]) mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

I. MENETTELY

1.1 MENETTELY SA.36874 — ILMOITUS RAKENNEUUDISTUSTUESTA

(1) Puola ilmoitti komissiolle 20 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyllä kirjeellä yritykselle LOT Polish Airlines SA, jäljempänä 'LOT' tai 'yhtiö', myönnettävästä rakenneuudistustuesta, jonka määrä on 804,29 miljoonaa Puolan zlotya (noin 200 miljoonaa euroa). Ennen kyseistä ilmoitusta yhtiölle oli myönnetty 20 päivänä joulukuuta 2012 lisäksi 400 miljoonan zlotyn pelastamislaina, jonka komissio katsoi sisämarkkinoille soveltuvaksi 15 päivänä toukokuuta 2013 ([4]) edellyttäen, että Puola toimittaa komissiolle LOT:n rakenneuudistussuunnitelman viimeistään 20 päivänä kesäkuuta 2013.

([1]) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklasta tuli 1 päivänä joulukuuta 2009 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 107 artikla ja perustamissopimuksen 88 artiklasta SEUT-sopimuksen 108 artikla. Asiasisällöltään nämä kaksi määräyskokonaisuutta ovat samanlaiset. Tässä päätöksessä SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklaan tehtyjä viittauksia on tarvittaessa pidettävä viittauksina EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklaan. SEUT-sopimuksella muutettiin myös tiettyjä käsitteitä. 'Yhteisö' korvattiin 'unionilla' ja 'yhteismarkkinat' korvattiin 'sisämarkkinoilla'. Tässä päätöksessä käytetään SEUT-sopimuksen terminologiaa.

([2]) Komission päätös C(2013) 7044 final, annettu 6 päivänä marraskuuta 2013, asiassa SA.36874 (EUVL C 37, 7.2.2014, s. 55).

([3]) Ks. alaviite 2.

([4]) Komission päätös C(2013) 2747 final, annettu 15 päivänä toukokuuta 2013, asiassa SA.35900 (EUVL C 204, 18.7.2013, s. 4).

(2) Komissio ilmoitti Puolalle 6 päivänä marraskuuta 2013 päivätyllä kirjeellä päättäneensä aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ([5]), jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn, joka koskee kyseistä tukea, jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös'. Puola esitti huomautuksia tästä päätöksestä 10 päivänä tammikuuta 2014 ja 12 päivänä helmikuuta 2014 päivätyillä kirjeillä. Komissio pyysi lisätietoja 8 päivänä toukokuuta 2014 päivätyllä kirjeellä, johon Puola vastasi 20 päivänä toukokuuta 2014.

(3) Päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([6]). Komissio on kehottanut asianosaisia esittämään huomautuksensa.

(4) Komissio vastaanotti huomautuksia seitsemältä asianosaiselta. Komissio välitti huomautukset Puolalle, jolle annettiin mahdollisuus vastata niihin. Puola toimitti huomautuksia 28 päivänä maaliskuuta 2014 päivätyllä kirjeellä.

1.2 MENETTELY SA.36752 — RYANAIRIN TOIMITTAMA KANTELU

(5) Komissio vastaanotti 23 päivänä toukokuuta 2013 Ryanairilta kantelun, jonka mukaan yhtiölle oli myönnetty rajoittamaton luottolimiitti valtion omistamien lentoasemien lentoasemamaksuja vastaan, mistä koituu haittaa muille lentoyhtiöille sen lisäksi, että tämä on valtiontukea. Komissio kirjasi kantelun numerolla SA.36752.

(6) Komissio välitti kantelun ja tietopyynnön Puolalle 19 päivänä kesäkuuta 2013, ja Puola vastasi niihin 13 päivänä elokuuta 2013.

(7) Menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 99 kappaleen mukaan komissio tutkii kantelun tämän tutkinnan yhteydessä.

1.3 KÄYTETTÄVIÄ KIELIÄ KOSKEVAT JÄRJESTELYT

(8) Puola ilmoitti 26 päivänä kesäkuuta 2014 päivätyllä kirjeellä, ettei se käytä sille SEUT-sopimuksen 342 artiklan ja asetuksen N:o 1 ([7]) 3 artiklan nojalla kuuluvaa oikeutta ja että se vastaanottaa kyseisen päätöksen, joka on hyväksytty ja annettu tiedoksi englannin kielellä.

II. **KUVAUS**

2.1 TUENSAAJA

(9) LOT on Puolan kansallinen lentoyhtiö, joka on perustettu vuonna 1929. Yhtiö sijaitsee Mazowieckie-nimisellä alueella, jolle voidaan myöntää aluetukea SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdan nojalla. Yhtiön omistaa valtio (67,97 prosenttia), valtio-omisteinen investointirahasto Towarzystwo Finansowe "Silesia" Sp. z o.o., jäljempänä 'TF Silesia', (25,1 prosenttia) ja LOT:n omat työntekijät (6,93 prosenttia).

(10) LOT on LOT Groupin emoyhtiö, joka koostuu neljästä tytäryhtiöstä (tilanne 31 päivänä joulukuuta 2013). Ne toimivat matkailumarkkinoilla (LOT Travel Sp. z o.o.), lentokenttä- ja maahuolintapalveluissa (GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.) sekä lentokoneiden huollossa (Central European Engine Services Sp. z o.o.).

(11) Viime vuosina LOT Groupin rakenne on muuttunut huomattavasti, koska LOT on myynyt useita tytäryhtiöitään keskittyäkseen ydinliiketoimintaansa ja tuottaakseen kassavirtaa. Vuonna 2012 komissio tutki ja selvitti valtiontukeen liittyvät näkökohdat, jotka koskivat kolmen LOT:n tytäryhtiön myyntiä vuosina 2010–2012. Nämä olivat LOT Services Sp. z o.o., jäljempänä 'LOT Services', LOT Catering Sp. z o.o., jäljempänä 'LOT Catering', ja LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o., jäljempänä 'LOT AMS' ([8]). Vuosina 2012–2013 LOT myi kaikki osakkeensa yrityksissä Petrolot Sp. z o.o., jäljempänä 'Petrolot', Eurolot Sp. z o.o., jäljempänä 'Eurolot', ja Casinos Poland Sp. z o.o., jäljempänä 'Casinos Poland'.

(12) Joulukuun 1 päivänä 2013 LOT:lla oli 1 661 työntekijää (31 päivänä lokakuuta 2012 heitä oli 2 130) ([9]). LOT:n liikevaihto 31 päivänä joulukuuta 2013 päättyneellä tilikaudella oli 3 147 miljoonaa zlotya (noin 787 miljoonaa euroa), minkä perusteella se luokitellaan suureksi yhtiöksi.

([5]) EUVL C 115, 9.5.2008, s. 92.
([6]) Ks. alaviite 2.
([7]) Asetus N:o 1 Euroopan talousyhteisössä käytettäviä kieliä koskevista järjestelyistä (EYVL 17, 6.10.1958, s. 385).
([8]) Komission päätös C(2012) 8212 final, annettu 20 päivänä marraskuuta 2012, asiassa SA.33337 (EUVL C 81, 20.3.2013, s. 4).
([9]) Kokoaikavastaaviksi muunnettuna.

(13) LOT on Star Alliancen jäsen, ja sen kalustoon kuuluu 47 lentokonetta. Ennen rakenneuudistusta (marraskuun 2011 ja lokakuun 2012 välisenä aikana) yhtiö tarjosi reittilentoja 70 kohteeseen Euroopassa, Pohjois-Amerikassa, Lähi-idässä ja Aasiassa. Näistä 51 oli Euroopassa olevia kohteita, 11 Euroopan ulkopuolisia kohteita. Kotimaan kohteita oli kahdeksan.

(14) Puola arvioi, että vuonna 2012 LOT:n osuus Euroopan matkustajalentoliikenteestä oli alle yhden prosentin. Puolan kansallisena lentoyhtiönä LOT:lla on ollut historiallisesti vahva asema kyseisessä jäsenvaltiossa. Viime vuosina se on kuitenkin kärsinyt halpalentoyhtiöiden ja perinteisten lentoyhtiöiden välisestä kasvaneesta kilpailusta. LOT:n osuus Puolan kasvavasta matkustajalentoliikenteestä on pienentynyt: vuonna 2000 se oli 55 prosenttia ja vuonna 2013 se oli enää 27 prosenttia. Vuonna 2012 LOT kuljetti arviolta viisi miljoonaa matkustajaa, kun taas vuonna 2013, joka oli ensimmäinen kokonainen nykyisen rakennejärjestelyn mukainen vuosi, se kuljetti noin 4,7 miljoonaa matkustajaa.

(15) LOT:n tärkeimmät kilpailijat ovat Ryanair, Wizzair ja Lufthansa. LOT:n keskusasema (hub) ja kotiasema on Varsovan lentoasema (Chopin-lentoasema). Yhtiö tarjoaa myös kansainvälisiä lentoyhteyksiä viideltä alueelliselta lentoasemalta Puolassa.

(16) LOT:n päätoimialat ovat seuraavat:

— matkustajien, matkatavaroiden, postin ja rahdin ilmakuljetus kotimaassa ja kansainvälisesti

— ilma-alusten vuokraus

— ilmakuljetukseen liittyvien palvelujen tuottaminen

LOT:n ydintoimintaa on säännöllinen matkustajalentoliikenne. Eniten matkustajia kuljetetaan lyhyillä lennoilla, jotka muodostavat myös suurimman osan yhtiön myyntituloista.

(17) Viime vuosina LOT:lla on ollut vakavia taloudellisia vaikeuksia, jotka johtuvat pääasiassa tehottomasta toiminnasta, heikentyvästä kilpailuympäristöstä sekä maailmalaajuisesta talous- ja finanssikriisistä. Yhtiö on ilmoittanut tappioista ydinliiketoiminnassa kaikilta tilikausilta vuodesta 2008 alkaen. Huolimatta tytäryhtiöiden myynnistä asteittain ja muista tuloista (jotka ovat tuottaneet [1 200–1 400] (*) miljoonaa zlotya vuodesta 2009 ([10])) alkaen) LOT:lla on ollut jatkuvasti kassavirtaongelmia. Ne kärjistyivät joulukuussa 2012, jolloin yhtiötä uhkasi maksukyvyttömyys, ja sen oli pakko pyytää pelastamistukea maksukyvyttömyyden välttämiseksi. Jäljempänä taulukossa 1 esitetään eräitä tietoja yhtiön taloudesta.

Taulukko 1

Taloustietoja LOT:sta vuosina 2010–2013 (miljoonaa Puolan zlotya)

	2013	2012	2011	2010
Myyntitulot	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Ydinliiketoiminnan tappio	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Nettotulos	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Omaisuusluettelot	216,6	198,5	230,8	252,1
Nettovarallisuus	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Velat ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Korkokulut	123,8	87,4	81,4	60,2
Toiminnasta saatu kassavirta	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Lähde: Tilinpäätökset vuosilta: 2013, 2012, 2011 ja 2010.
([1]) Lyhytaikainen ja pitkäaikainen vieras pääoma.

(*) Liikesalaisuus.
([10]) Yhtiön tärkeimmät divestoinnit kesäkuun 2009 ja huhtikuun 2013 välisenä aikana.

(18) Vuonna 2012 yhtiö ilmoitti ennätyksellisen suuresta nettotappiosta (400 miljoonaa zlotya), toiminnan huomattavan negatiivisesta kassavirrasta, lisääntyvistä veloista ja negatiivisesta nettovarallisuudesta.

2.2 TUKITOIMENPIDE

(19) Ilmoitetun rakenneuudistustuen myöntää valtiovarainministeriö pääomasijoituksen muodossa. Tuki koostuu pelastamislainan muuntamisesta 423 miljoonan zlotyn suuruiseksi pääomaksi 20 päivänä kesäkuuta 2013 mennessä kertynyt korko (todellinen korko lasketaan uudelleen muuntopäivästä alkaen) ja 381,29 miljoonan zlotyn osakepääoman lisäkorotus mukaan lukien. Puola ilmoitti komissiolle rakenneuudistustuesta ja rakenneuudistussuunnitelmasta 20 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyllä kirjeellä, ks. edellä oleva johdanto-osan 1 kappale. Rakenneuudistussuunnitelma koskee rakenneuudistuskautta, joka alkoi vuoden 2012 viimeisellä neljänneksellä ja päättyy vuonna 2015.

III. **RAKENNEUUDISTUSSUUNNITELMA**

(20) Vaikeuksiensa syyksi LOT määritti seuraavat keskeiset tekijät: viivästykset B787-lentokoneen toimituksessa ja operaatioissa; maailmanlaajuinen talouskriisi, jonka vuoksi yritysasiakkaiden ja institutionaalisten asiakkaiden matkakustannuksissa alettiin säästää; halpalentoyhtiöiden lisääntyvä valta ja markkinoiden konsolidoituminen; kotimarkkinoiden hintojen vääristymä, jonka aiheutti paikallisen halpalentoyhtiökilpailijan OLT Expressin lyhyen aikavälin toiminta; kysynnän väheneminen rahtimarkkinoilla; lentopolttoaineen hinnannousu; valuuttakurssien vaihtelut; toimittajien vahva neuvotteluvoima; luottokorttiyhtiöiden tiukemmat tilitysperiaatteet; yksityistämisvaihtoehtoja rajoittavat lainsäädännölliset esteet; pitkäaikaisen strategian ja vakaan hallinnon puute; ei-optimaalinen kalusto ja resurssien tehoton käyttö; vahvat ammattiliitot ja työvoiman tehottomuus; tehoton tulojen hallinta; kilpailukyvytön tuote pitkänmatkan reiteillä ja kyvyttömyys saada kalliimpaa liikennettä; suurimarginaalisten lisätulojen pieni määrä; tehottomat myyntikanavat; riittämätön pääomitus, liian vähäiset investoinnit ja taloudellisen vakauden puute sekä tehoton riskinhallinta.

(21) Näiden tekijöiden käsittelemiseksi LOT aloitti rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisen vuoden 2012 viimeisellä neljänneksellä, ja tavoitteena on palauttaa pitkän aikavälin elinkelpoisuus vuoden 2015 loppuun mennessä.

3.1 RAKENNEUUDISTUSTOIMENPITEET

(22) Rakenneuudistussuunnitelma on tarkoitettu monien rakenneuudistustoimenpiteiden toteuttamiseen. Toimenpiteet voidaan jakaa seuraaviin pääaloihin: i) reittiverkosto ja kaluston nykyaikaistaminen; ii) tulojen hallinta; iii) tuote, jakelu ja lisätulot; iv) organisatorinen tehokkuus ja sisäinen optimointi; v) ulkoisten kaupallisten suhteiden optimointi; vi) muut tukialoitteet. Kaikkia näitä pääaloja kuvataan tarkemmin jäljempänä.

3.1.1 **Reittiverkosto ja kaluston nykyaikaistaminen**

Kaluston nykyaikaistaminen

(23) Kaluston nykyaikaistaminen on rakenneuudistussuunnitelman kulmakivi, ja sen odotetaan vähentävän toimintakustannuksia merkittävästi. LOT:n nykyistä kalustorakennetta pidetään liian epäyhtenäisenä, vanhentuneena ja kalliina. Tärkein muutos on se, että nyt pitkillä lennoilla käytössä oleva B767 -lentokone korvataan uudella B787-mallilla. Lisäksi LOT suunnittelee muuttavansa myös muun kaluston rakennetta; tavoitteena on rajoittaa lentokoneiden tyyppien ja alatyyppien määrää ja varmistaa niiden tehokas käyttö. Kaluston nykyaikaistaminen ei lisää tarjottavien matkustajapaikkojen määrää eikä näin ollen myöskään yhtiön kapasiteettia. Kalusto-omaisuutta on vähennetty siten, että kun joulukuussa 2012 lentokoneita oli 59, tällä hetkellä niitä on 47. Määrää aiotaan pienentää vielä siten, että rakenneuudistuskauden lopussa koneita olisi 38.

Boeing 787

(24) LOT on tilannut kahdeksan B787-lentokonetta, joista kuusi oli toimitettu 30 päivään huhtikuuta 2014 mennessä. Viimeiset kaksi lentokonetta on tarkoitus toimittaa rakenneuudistuskauden lopussa. Neljää B787-konetta on tarkoitus käyttää rakenneuudistuskauden aikana, kun taas kaksi muuta konetta on tarkoitus vuokrata eteenpäin hintaan […].

(25) LOT katsoo, että uuden B787-lentokoneen käyttöönotto on keskeisin tekijä elinkelpoisuuden palauttamisessa. LOT:n mukaan B787 tuo mukanaan merkittäviä kustannushyötyjä B767-malliin verrattuna. Näitä hyötyjä ovat esimerkiksi seuraavat:

— Polttoaineenkulutus lentotuntia ja istuinkilometriä kohti pienenee noin 8–11 prosenttia, ja kun huomioon otetaan myös lyhyempi matkustusaika, polttoaineenkulutus pienenee noin 15 prosenttia lentoa kohti.

— Suurempi matkalentonopeus lyhentää matkustusaikaa (keskimäärin viisi prosenttia LOT:n pitkänmatkan lentojen verkostossa). Tämän ansiosta henkilökunnan työajat voidaan optimoida ([11]).

— Tekniset huoltokustannukset ovat noin 30 prosenttia pienemmät.

— Tehokkaampi rahdinkuljetus lisää tuloja noin 15 prosenttia.

— Kaluston on yhtenäisempi verrattuna nyt käytössä olevaan epäyhtenäiseen B767-kalustoon, jonka koneet oli konfiguroitu ja varusteltu eri tavoin.

(26) B787-koneiden käyttöönoton arvioidaan parantavan LOT:n taloudellista tulosta noin [135–165] miljoonaa zlotya vuodessa (vuodesta 2015 eteenpäin) B767-kalustolla saatuun tulokseen nähden.

Boeing 737-400

(27) B737-400-lentokoneiden määrää vähennettiin yhdeksästä kolmeen rakenneuudistussuunnitelman mukaisesti. Suunnitelman mukaan kaudesta […] alkaen […] jäljellä olevaa B737-400-konetta oli määrä korvata uuden sukupolven kapearunkoisella lentokoneella (B737NG tai A319/A320). Vaihto ei kuitenkaan tapahtunut suunnitellussa ajassa, koska LOT päätti jatkaa jäljellä olevien B737-400-koneiden vuokra-aikaa vielä […] vuodella vuoteen […] saakka. Vuokraa alennetaan vähitellen sopimuksen siten, että kun se on nyt […] Yhdysvaltain dollaria kuukaudessa lentokonetta kohti, sopimuksen päättymisvuotena se on […] dollaria kuukausi/lentokone.

Embraer 170

(28) Yhtiö suunnitteli poistavansa kaikki kymmenen Embraer 170 -lentokonetta (E170) kalustostaan ja korvaavansa ne Bombardier Q400 -koneilla (DH4). Erityisesti rakenneuudistussuunnitelmassa todettiin, että […] E170-konetta myytäisiin tai vuokrattaisiin eteenpäin kaudesta […] alkaen ja että loput […] poistettaisiin kalustosta kaudella […]. Ensimmäisiä […] konetta ei kuitenkaan ole vielä myyty tai vuokrattu eteenpäin. Vaikka yhtiö etsii yhä näille koneille ostajia tai vuokraajia aktiivisesti, se on laatinut myös vaihtoehtoisen kalustosuunnitelman, jonka mukaan niiden käyttöä jatketaan, jotta poistamisen viivästymisen vaikutus taloudelliseen toimintakykyyn voidaan minimoida. Tämä vaihtoehtoinen suunnitelma toteutetaan, jos LOT ei onnistu myymään tai vuokraamaan Embraer-koneita eteenpäin ja/tai neuvottelemaan huomattavasti pienemmän vuokran DH4-koneille.

Embraer 175

(29) LOT suunnitteli poistavansa kalustostaan […] neljästätoista Embraer 175 -koneesta (E175) vuoden 2014 talvikaudella. E175-koneiden määrän vähentäminen perustui oletukseen, että LOT korvaisi poistetut koneet vuokraamalla muutamia DH4-koneita lisää. Kun selvisi, ettei DH4-koneita ollut saatavilla vuokrattaviksi, LOT harkitsee käyttävänsä kaikkia 14:ää E175-konettaan rakenneuudistuskauden loppuun saakka.

(30) LOT on toteuttanut myös muita kalustoon kohdistuvia rakenneuudistustoimenpiteitä, jotta vaihtoehtoisen kalustosuunnitelman vaikutus taloudelliseen elinkelpoisuuteen voitaisiin pitää mahdollisimman pienenä. Ensinnäkin, kuten edellä johdanto-osan 27 kappaleessa on mainittu, se vähensi kolmen B737-400-koneen operatiivisia vuokrauskuluja, mistä odotetaan koituvan […] dollarin (noin […] zlotyn) säästöt jatketun vuokrauskauden aikana. Toiseksi LOT suunnittelee saavuttavansa […] miljoonan zlotyn verran lisähyötyjä vuodessa lisäämällä rahtitoiminnan tehokkuutta (vuonna 2013 pelkkä rahtiliiketoiminta paransi käyttökatetta […] miljoonaa zlotya verrattuna suunnitelmaan).

Reittiverkosto

(31) Yhtiö suunnittelee lopettavansa viisi lentoreittiä, jotka eivät täyttäneet kannattavuuskriteerejä: […].

([11]) Esimerkiksi kun matkustusaika New Yorkista Varsovaan lyhenee alle kahdeksaan tuntiin, lentäjien määrää voidaan vähentää kolmesta kahteen, mikäli tietyt muut ehdot täyttyvät.

(32) LOT arvioi, että kannattamattomien reittien lopettaminen parantaa taloudellista tulosta noin [2,2–2,6] miljoonaa zlotya vuodessa.

3.1.2 **Tulojen hallinta**

(33) Tulojen hallinnan alalla rakenneuudistustoimenpiteissä keskitytään tariffirakenteen muutoksiin.

(34) Rakenneuudistussuunnitelman mukaan niiden lentojen osalta, joiden käyttöaste on yli [76–94] prosenttia, LOT suunnittelee kasvattavansa ylemmän matkustusluokan matkustajien osuutta [9–11] prosentilla siinä luokassa, joka on yhden tariffin verran nykyistä tasoa korkeampi ja [4–6] prosentilla siinä luokassa, joka on kahden tariffin verran nykyistä tasoa korkeampi. Lisäksi liikematkustajien tariffin määritelmää lyhyillä reiteillä muutetaan ([12]). LOT:n tulojen odotetaan lisääntyvän myös tietyillä pitkillä reiteillä käyttöönotettavien aggressiivisempien tariffien myötä. Tämän toimenpiteen toteuttamisen arvioidaan tuottavan noin […] miljoonan zlotyn hyödyt vuonna 2015.

(35) Liikematkustusluokan käyttöasteanalyysi osoitti, että […] paikkaa oli tyhjänä vuonna 2012. Sen vuoksi yhtiö ottaa käyttöön mahdollisuuden korottaa matkustusluokkaa maksua vastaan ennen lentoa. Tämän toimenpiteen odotetaan täyttävän 10 prosenttia niistä matkustajapaikoista, jotka muutoin olisivat jääneet tyhjiksi. Tämä parantaa taloudellista tulosta likimain […] miljoonaa zlotya vuonna 2015.

(36) Lisäksi LOT:n tämänhetkisen ”First Minute” -nimisen kanta-asiakasohjelman tariffirakennetta muutetaan, jotta päästään eroon erittäin alhaisista hinnoista, joita perittiin aiemmin ilman taloudellisia perusteita. Myös tämän odotetaan lisäävän tuloja.

(37) Kotimaan reiteiltä poistetaan liikematkustusluokka. Tämän toimenpiteen tavoitteena on tehostaa lentokoneen istuinpaikkojen käyttöä. Tällä hetkellä DH4-koneesta on varattu kolme paikkaa liikematkustajille, vaikka heille ei tarjota mitään erityispalveluja. Näiden paikkojen vapauttamisen arvioidaan parantavan taloudellista tulosta noin […] zlotya vuonna 2015.

(38) LOT:n sisäinen tarkastus paljasti, että sisäisen valvontajärjestelmän heikkouden vuoksi aikaisemmin tarjottiin edullisia tariffeja perusteetta. Tämä käytäntö kielletään. Tästä toimenpiteestä koituvan hyödyn arvioidaan olevan noin […] miljoonaa zlotya vuonna 2015.

(39) Näiden tulonhallintatoimenpiteiden myötä yhtiö odottaa myyntituloksen paranevan noin [62–76] miljoonaa zlotya vuonna 2015.

3.1.3 **Tuote, jakelu ja lisätulot**

(40) Tällä alalla rakenneuudistuksen tavoitteena on lisätä tuloja suuren marginaalin lisäpalveluista, jotka eivät liity suoraan lipunmyyntiin. Lisätulojen osuus LOT:n kokonaistuloista on vähemmän kuin muilla samankaltaisilla yhtiöillä ja paljon vähemmän kuin halpalentoyhtiöillä. LOT on todennut, että tällä alalla on paljon kasvumahdollisuuksia.

(41) Tärkeimpiä aloitteita tässä ryhmässä ovat ”Skybar”-toiminnan (maksulliset ateriapalvelut) aloittaminen lyhyillä reiteillä, turistiluokan matkustajien lennonaikaisten palvelujen supistaminen sekä lukuisten muiden maksullisten palvelujen käyttöönotto. Tällaisia palveluja ovat esimerkiksi verovapaa myynti, ylimääräiset matkatavarat, lisäjalkatila, istuinpaikan valinta, etusija lentokoneeseen pääsyssä, vakuutukset, autonvuokraus ja hotellivaraukset.

(42) Toinen tavoite tällä rakenneuudistuksen saralla on myyntikustannusten pienentäminen. Myyntikustannusten osuus LOT:n kokonaiskustannuksista on […] prosenttia. Tämä on huomattavasti enemmän kuin muilla yhtiön analysoimilla perinteisillä lentoyhtiöillä.

(43) Tällä hetkellä LOT:n kokonaismyynnistä vain noin […] prosenttia tulee LOT.com-verkkosivustolta. Tätä voidaan verrata siihen, että muiden perinteisten lentoyhtiöiden verkkomyynti on keskimäärin 40 prosenttia, ja halpalentoyhtiöillä se on 80 prosenttia. Verkkomyynnissä on todettu olevan hyvin paljon kasvupotentiaalia tulevaisuudessa, koska sen kustannukset ovat suhteellisen pienet ja myyntiprosessia voidaan seurata tarkasti. Yhtiö aikoo jatkaa verkkomyyntinsä kehittämistä, ja tavoitteena oleva verkkomyynnin arvioitu kasvu on […] prosenttia vuodessa kokonaismyyntiin verrattuna.

([12]) Tähän mennessä matkustajiin on sovellettu eri tariffia, jos paluulento on aikaisemmin kuin kolme päivää menolennon jälkeen. Uudessa tariffissa matkustaja katsotaan liikematkustajaksi, jos hänen paluulentonsa on aikaisemmin kuin ensimmäisenä sunnuntaina menolennon jälkeen.

(44) LOT:n myyntiedustajien verkoston osalta toteutetaan uusi kannustinohjelma, […]. Lisäksi LOT uusii lentoasemilla ja kaupunkien keskustoissa sijaitsevien omien kotimaisten ja ulkomaisten myyntitoimistojensa verkoston rakenteen. Koska näiden toimintojen kustannukset ovat suuret, yhtiö päätti supistaa tämän jakelukanavan mahdollisimman pieneksi.

(45) LOT suunnittelee kehittävänsä mahdollisuuksia hankkia tuloja markkinoinnista esimerkiksi tarjoamalla mainostilaa (lentokoneessa tai sen ulkopuolella) kolmansien osapuolten mainoskampanjoille.

(46) Yhtiö suunnittelee myös lisäävänsä myyntiä yritysasiakkaille. Sitä varten se osallistuu tarjouskilpailuihin, jotka koskevat matkustuspalvelujen tarjoamista suuryrityksille ja yhtiöille LOT Travel -tytäryhtiön kautta (IATAn agentti). Omien palvelujensa lisäksi yhtiö tarjoaa myös muiden lentoyhtiöiden palveluja, verkosta ostettavia vakuutuksia, hotellipalveluja sekä junalippuja. Lisäksi yhtiö toivoo saavansa lisää liikematkustusta pienille ja keskisuurille yrityksille suunnatun ”LOT for Business” -ohjelman avulla.

(47) Johdanto-osan 41–46 kappaleissa esiteltyjen rakenneuudistustoimenpiteiden odotetaan parantavan LOT:n taloudellista tulosta noin [76–94] miljoonaa zlotya vuonna 2015.

3.1.4 **Organisatorinen tehokkuus ja sisäinen optimointi**

(48) Tällä alalla tärkeimmät rakenneuudistustoimenpiteet ovat i) polttoainekustannusten vähentäminen, ii) henkilöstökustannusten vähentäminen ja iii) käyttöomaisuuden myynti.

(49) Polttoainekustannusten osuus on […] prosenttia yhtiön kokonaiskustannuksista. LOT suunnittelee ottavansa käyttöön uuden ohjelmiston lentoprofiilin optimoimiseksi. Lentoprofiili liitetään myös dynaamisen kustannusindeksin käyttöönottoon. Tällöin on mahdollista valita polttoaineenkulutuksen minimoinnin ja aikataulun mukaisen lentoajan toteutumisen välillä. Koko ohjelman odotetaan parantavan taloudellista tulosta yhteensä […] miljoonaa zlotya vuonna 2015.

(50) Rakenneuudistussuunnitelman mukaan henkilöstön määrää vähennetään 833 kokoaikavastaavan verran eli 39 prosenttia 31 päivänä lokakuuta 2012 vallinneesta henkilöstömäärästä. Vähennystoimien on määrä koskea kaikkia työntekijäryhmiä, niin maahenkilöstöä (vähennys […] kokoaikavastaavaa) kuin ohjaamo- ja matkustamohenkilöstöäkin (vähennys […] kokoaikavastaavaa). Tämän vähennyksen tavoitteena on mukauttaa henkilöstömäärä pienempään reittiverkostoon ja kalustoon sekä lisätä henkilöstön tehokkuutta. Henkilöstömäärän vähentämisen arvioidaan vaikuttavan yhtiön taloudelliseen tulokseen […] miljoonaa zlotya vuonna 2015.

(51) LOT on myös muuttanut ohjaamo- ja matkustamohenkilöstön palkka- ja palkkiopolitiikkaa (uusien määräysten mukaan kunkin lentäjän ja matkustamohenkilöstön jäsenen palkka korreloi tiukasti todellisen ilmassa vietetyn ajan kanssa), mistä odotetaan syntyvän jopa […] miljoonan zlotyn säästöt vuosittain. Lisäksi hallinnossa toteutetaan lisälomautuksia, joista koituvien vuotuisten säästöjen suuruus on arviolta […] miljoonaa zlotya. Lisäksi LOT on päättänyt keskittää yhtiön hankintapolitiikan, millä tähdätään […] miljoonan zlotyn vuotuisiin säästöihin.

(52) Yhtiö aikoo myydä käyttöomaisuutta (maata, rakennuksia ja kiinteistöjä), mistä odotetaan saatavan […] miljoonan zlotyn kertaluonteiset tulot sekä […] miljoonan zlotyn vuotuiset säästöt.

(53) Muiden tällä rakenneuudistuksen alalla toteutettavien toimien (esimerkiksi markkinointi-, työmatka-, jäänpoisto-, koulutus-, toimistotarvike-, siivous- jne. kustannusten pienentäminen) taloudellinen vaikutus on pienempi.

(54) Kaikkien tällä rakenneuudistuksen alalla suunniteltujen toimenpiteiden ennustetaan parantavan LOT:n taloudellista tulosta yli [156–190] miljoonaa zlotya vuonna 2015.

3.1.5 **Ulkoisten liikesuhteiden optimointi**

(55) Yhtiöllä on tarkoitus neuvotella sopimukset tärkeimpien toimittajiensa kanssa uudelleen. Tämän tavoitteena on pienentää kustannuksia ja optimoida tuotettujen palvelujen laajuus.

(56) Ensinnäkin LOT aikoo neuvotella liikesuhteet Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze (Puolan lentoasemista vastaava valtionyhtiö, PPL) -yhtiön kanssa uudestaan. PPL hallinnoi Varsovan Chopin-lentoasemaa. Koska Varsovan Chopin-lentoaseman virallisia maksuja pidetään suurempina kuin keskimäärin ([13]) vastaavankokoisilla lentoasemilla, yhtiö aikoo neuvotella lentoasemamaksut uudestaan, kun otetaan huomioon, että LOT operoi hyvin paljon kotilentoasemallaan.

(57) Toiseksi LOT aikoo neuvotella uudestaan myös liikesuhteensa Polska Agencja Żeglugi Powietrznej -lennonvarmistuspalveluviraston kanssa. […]

(58) Kolmanneksi LOT on ilmoittanut aikomuksestaan neuvotella uudestaan sopimukset korjaus- ja teknisistä palveluista vastaavan LOT AMS -yhtiön kanssa. Uudelleenneuvottelu koskee lähinnä sellaisten menetelmien määrittämistä, joilla optimoidaan huolto-, korjaus- ja maksusuorituksprosessi.

(59) Lisäksi LOT jatkaa neuvotteluja Eurolotin kanssa. Tavoitteena on […].

(60) Ulkoisten liikesuhteiden optimoinnin seurauksena yhtiö odottaa taloudellisen tuloksen parantuvan yli [54–66] miljoonaa zlotya vuonna 2015.

3.1.6 **Muut tukialoitteet**

(61) Muita rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyviä tukevia aloitteita ovat esimerkiksi i) organisaatiokulttuurin ja hallintojärjestelmän muutos, ii) kassavirran hallinnan parantaminen, iii) uusien riskinhallintaperiaatteiden käyttöönotto, jotta yhtiö voi varautua äkillisiin polttoaineenhintojen vaihteluihin, ja iv) ostoprosessin parantaminen sekä uusien tietoteknisten tukityökalujen käyttöönotto. Näiden toimenpiteiden vaikutuksia on vaikea ilmaista lukuina, eikä niitä ole otettu huomioon taloudellisissa ennusteissa.

3.1.7 **Yhteenveto rakenneuudistustoimenpiteistä**

(62) Yhteenveto kaikkien rakenneuudistussuunnitelman mukaisten rakenneuudistustoimenpiteiden toteuttamisen taloudellisesta vaikutuksesta vuonna 2015 (viimeinen rakenneuudistuskauden vuosi) on alla olevassa taulukossa:

Taulukko 2

Rakenneuudistustoimenpiteiden arvioitu taloudellinen vaikutus vuonna 2015

Rakenneuudistuksen ala	Miljoonaa zlotya
Reittiverkosto ja kaluston nykyaikaistaminen	[132,8–167,6] ([1])
Tulojen hallinnointi	[62–76]
Tuote, jakelu ja lisätulot	[76–94]
Organisatorinen tehokkuus ja sisäinen optimointi	[156–190]
Ulkoisten liikesuhteiden optimointi	[54–66]
Muut tukialoitteet	—

Lähde: Rakenneuudistussuunnitelma.

([1]) Reittiverkostoa ja kaluston nykyaikaistamista koskevien toimenpiteiden toteuttaminen vaikuttaa suotuisasti muihin rakenneuudistusten aloihin, ja osa sen taloudellisesta vaikutuksesta sisältyy muiden toimenpiteiden taloudelliseen potentiaaliin. Tämän vuoksi reittiverkostoa ja kaluston nykyaikaistamista koskevien toimenpiteiden vaikutusta ei pitäisi laskea yhteen muiden rakenneuudistustoimenpiteiden vaikutuksen kanssa.

([13]) Yhtiön mukaan Varsovan Chopin-lentoasema perii 2–47 prosenttia suurempia maksuja (mukaan luettuina laskeutumismaksut ja mahdollisesti lentoonlähdöstä perittävät maksut, ympäristömaksut, matkustajatunnelien tai matkustajasiltojen käyttämisestä perittävät maksut, pysäköinti- ja muut infrastruktuurimaksut) kuin vastaavankokoiset lentoasemat EU:ssa.

3.1.8 **Tähänastiset rakenneuudistustoimenpiteet**

(63) Aikaisemmin LOT oli jo yrittänyt toteuttaa rakenneuudistustoimenpiteitä, jotka se rahoitti omin varoin (tytäryhtiöiden, maan, rakennusten, kiinteistöjen ja rahoitusomaisuuden myynti). Viimeksi yhtiö toteutti vuosina 2009–2012 rakenneuudistusohjelman, jossa esimerkiksi vähennettiin henkilöstön määrää ja supistettiin kalustoa, leikattiin muita kuluja, myytiin ydinliiketoimintaan kuulumatonta omaisuutta ja järjesteltiin velkoja uudelleen. Vaikka ohjelma paransi LOT:n taloudellista tulosta ja kassavirtaa jonkin verran, se osoittautui kuitenkin tehottomaksi etenkin kulujen karsimisessa, eikä sillä saatu palautettua kannattavuutta. Samaan aikaan rahoitusomaisuuden myynti, joka toteutettiin näiden rakenneuudistusyritysten rahoittamiseksi, vähensi huomattavasti niitä LOT:n sisäisiä rahoituslähteitä, joita voitiin käyttää nykyisen rakenneuudistussuunnitelman rahoittamiseen.

(64) Komissiolle 20 päivänä kesäkuuta 2013 toimitetussa rakenneuudistussuunnitelmassa todettiin, että aiemmat rakenneuudistusyritykset tehtiin suotuisammassa markkinatilanteessa. Vuonna 2012 talouskriisin toinen vaihe vaikutti lentoyhtiöiden liiketoimintaan kielteisesti. Lisäksi polttoainehinnoissa ja valuuttakursseissa oli havaittavissa negatiivisia suuntauksia. Markkinoiden kasvavan konsolidoitumisen sekä halpalentoyhtiöiden ja Euroopan ulkopuolisten lentoyhtiöiden voimistumisen vuoksi pienen perinteisen lentoyhtiön, kuten LOT:n, oli vaikea toimia kannattavasti itsenäiseltä pohjalta.

(65) Vuonna 2013, joka oli ensimmäinen kokonainen rakenneuudistuksen toteuttamisen vuosi, LOT:n taloudellinen tulos koheni. Huomionarvoista on varsinkin se, että yhtiön tulos oli voitollinen ensimmäistä kertaa vuoden 2007 jälkeen. Lisäksi varsinainen taloudellinen tulos oli paljon parempi kuin rakenneuudistussuunnitelman ennuste (nettovoittoa saatiin 26 miljoonaa zlotya, kun suunnitelmassa ennustettiin 196 miljoonaa zlotyn tappiota). Toiminnoista saatu kassavirta kasvoi huomattavasti vuoteen 2012 verrattuna pääasiassa parempien taloudellisten tulosten ansiosta.

(66) Taloudellisen tuloksen kohenemisesta huolimatta LOT:n tilanne pysyi vaikeana. Yhtiön nettovarallisuus oli edelleen negatiivinen, ja ydinliiketoiminta (eli lentoliikenne) tuotti tappiota. Sen velat kasvoivat pääasiassa (rakenneuudistussuunnitelman mukaiseen) uusien lentokoneiden hankintaan liittyvien vuokravelvoitteiden vuoksi.

(67) Kaluston nykyaikaistamisen osalta kaikki B787-lentokoneet toimitettiin aikataulusta jäljessä. Lisäksi ensimmäisissä kahdessa koneessa oli teknisiä ongelmia, ja ne olivat lentokiellossa vuoden 2013 tammikuun ja kesäkuun välisen ajan. LOT:lle aiheutui muusta kuin varsinaisesta toiminnasta johtuvia tappioita, koska sen täytyi rahoittaa korvaavat lentokoneet. LOT allekirjoitti […] Boeingin kanssa sopimuksen, joka koski […].

(68) Lisäksi LOT jatkoi uuden strategiansa toteuttamista muuttuneeseen markkinaympäristöön reagoimiseksi. Sen tavoitteena on taloudellisen vakauden saavuttaminen rakentamalla pitkäaikaisia kanta-asiakassuhteita, tulemalla yhdeksi kustannustehokkaimmista verkostolentoyhtiöistä Euroopassa, lisäämällä kasvua. Lopulta yhtiö on tarkoitus myydä yksityisille sijoittajille.

(69) Erityisesti LOT:n on keskityttävä suorien yhteyksien tarjoamiseen Puolasta tärkeimpiin liikematkustuskohteisiin Euroopassa ja muualla maailmassa sekä Pohjois-Amerikan tärkeimpiin puolalaisyhteisöjen keskuksiin. Se haluaa myös saada asiakkaita Keski- ja Itä-Euroopasta tarjoamalla niille pitkänmatkanyhteyksiä Varsovan hub-asemalta. Yhtiö ei ole kiinnostunut suorista turistireiteistä, joilla halpalentoyhtiöt toimivat. LOT havaitsi, että pitkänmatkanreiteillä Puolaan ja Puolasta ulkomaille on kasvun mahdollisuuksia, ja yhtiö on ilmoittanut aikeestaan laajentua näille markkinoille rakenneuudistuksen jälkeen hyödyntämällä uusia B787-lentokoneitaan, joiden katsotaan olevan rakenneuudistuksen ja uuden strategian tärkein tukipilari.

(70) Koska yhtiö on tarkoitus myydä yksityisille sijoittajille, Puola on muuttanut lainsäädäntöä, jotta yhtiön yksityistäminen olisi mahdollista. Uuden lain mukaan Euroopan unionissa sijaitsevat sijoittajat saavat hankkia enemmistöosuuden LOT:sta.

3.2 YHTEENVETO RAKENNEUUDISTUKSEN KUSTANNUKSISTA JA RAHOITUSLÄHTEISTÄ

(71) LOT:n rakenneuudistuksen kokonaiskustannukset ovat [2 000–2 400] miljoonaa zlotya, ja ne koostuvat seuraavasti: i) viiden B787-lentokoneen hankinta — […] miljoonaa zlotya; ii) B737-400- ja Embraer-koneiden käytöstäpoisto — […] miljoonaa zlotya; iii) toimintatappioiden ja rahoitusvajeen osittainen kattaminen — […] miljoonaa zlotya; iv) henkilöstön uudelleenjärjestelyn kustannukset — […] miljoonaa zlotya ja v) pelastamislainan (ja kertyneiden korkojen) takaisinmaksu — 423 miljoonaa zlotya.

(72) Rakenneuudistuskustannukset on suunniteltu katettavan seuraavista lähteistä: i) oma rahoitusosuus, jonka määrä on [1 200–1 600] miljoonaa zlotya ja joka koostuu viiden B787-lentokoneen leasingrahoituksesta ja käyttöomaisuuden myynnistä; ii) valtiontuki, jonka määrä on 804 miljoonaa zlotya. Oma rahoitusosuus on noin [60–67] prosenttia rakenneuudistuskustannuksista. Yhteenveto rakenneuudistuskustannuksista ja rahoituslähteistä on alla olevassa taulukossa.

Taulukko 3

Rakenneuudistuskustannukset ja rahoituslähteet (miljoonaa zlotya)

Rakenneuudistuskustannukset	**[2 000–2 400]**
Viiden B787-lentokoneen hankinta	(…)
B737-400- ja Embraer-lentokoneiden käytöstäpoisto	(…)
Toiminnan tappioiden ja rahoitusvajeen osittainen kattaminen	(…)
Henkilöstön uudelleenjärjestely	(…)
Pelastamislainan (ja kertyneiden korkojen) takaisinmaksu	423
Rahoituslähteet	**[2 000–2 400]**
Viiden B787-lentokoneen leasingrahoitus	(…)
Käyttöomaisuuden myynti	(…)
Oma rahoitusosuus yhteensä	[1 200–1 600]
Valtiontuki	804

Lähde: Rakenneuudistussuunnitelma.

Rakenneuudistuskustannukset

(73) LOT on allekirjoittanut Boeingin kanssa sopimuksen yhteensä kahdeksan B787-lentokoneen hankkimisesta. Rakenneuudistussuunnitelman mukaan yhtiölle ensimmäisen viiden lentokoneen ostosta koituvia kustannuksia, joiden määrä on […] zlotya, pidetään rakenneuudistuskustannuksina.

(74) Osana kaluston nykyaikaistamistoimenpiteitä yhtiö suunnittelee ottavansa kuusi B737-400-konetta, […] E170-konetta ja […] E175-konetta pois käytöstä. Se maksaa vuokrausvelvoitteista ja huollosta käytöstäpoistoaikana aiheutuvat kulut siihen saakka, kunnes koneet palautetaan, myydään tai vuokrataan eteenpäin. Käytöstäpoiston kokonaiskustannusten arvioidaan olevan […] miljoonaa zlotya.

(75) Rakenneuudistuskauden alussa yhtiön odotetaan tuottavan tappiota ja kassavirran olevan negatiivinen. Näiden tappioiden kattamiseksi ja maksukyvyn säilyttämiseksi yhtiö tarvitsee arviolta […] miljoonaa zlotya.

(76) Rakenneuudistussuunnitelman mukaan henkilöstöä on tarkoitus vähentää 833 kokoaikavastaavan verran. LOT arvioi, että henkilöstön määrän vähentämisestä koituvat kokonaiskustannukset ovat suunnilleen […], ja ne koostuvat seuraavista eristä: i) vapaaehtoisen irtisanoutumisen ohjelma ([…] miljoonaa zlotya); ii) kollektiivinen irtisanoutumismenettely ([…] miljoonaa zlotya); iii) ulkomailla työskentelevien työntekijöiden paikalliseen lakiin perustuvat korvaukset ([…] miljoonaa zlotya) ja iv) muut irtisanoutumiset, esimerkiksi varhaiseläke ([…] miljoonaa zlotya).

Rahoituslähteet

(77) Syksyllä 2012 yhtiö sopi yhdysvaltalaisen liikepankin […] kanssa rahoitusleasingistä viiden B787-lentokoneen hankintaan. Tämän rahoituksen yhtiö ilmoitti oman rahoitusosuuden lähteeksi. LOT valitsi tarjouksen […] 24:n markkinoilta saadun tarjouksen joukosta. Se valitsi tarjouksen velan nettonykyarvon ja painotetun keskikoron analyysin perusteella.

(78) Rahoitusleasingin takaisinmaksuaika on 12 vuotta lentokoneen luovutuspäivämäärästä lähtien. Yhtiön on maksettava aloitusmaksu lentokoneen luovutuspäivänä ja neljännesvuosittaiset leasingmaksut etukäteen (korko kolmen kuukauden LIBOR + […] prosenttia ensimmäisen lentokoneen yhteydessä ja kiinteä korko […] prosenttia ja […] prosenttia neljän seuraavan lentokoneen yhteydessä). Rahoitusleasing perustuu Yhdysvalloissa sijaitsevaan erillisyhtiöön, joka toimii välittäjänä […]:n ja LOT:n välillä ([14]).

(79) Rahoitusleasingin takeena ovat seuraavat vakuudet: i) Yhdysvaltojen Export Import Bankin, jäljempänä 'Ex-Im Bank', vientitakuu, joka on myönnetty suuria ilma-aluksia koskevan alakohtaisen sopimuksen (Large Aircraft Sector Understanding, LASU) ([15]) määräysten mukaan; ii) lentokoneeseen liittyvä pantti; iii) vakuutussopimuksiin perustuvien oikeuksien siirto ja iv) erillisrahoitusyhtiön osakkeisiin liittyvä pantti.

(80) Ex-Im Bankin takuun kesto ja määrä on rajoitettu, ts. se koskee viiden B787-lentokoneen ostoa leasingrahoituksella, jonka kesto on 12 vuotta. Takuu kattaa osan lentokoneen ostohinnasta, ([75–90]) prosenttia. LOT:n on katettava loppuosa. Ex-Im Bankin myöntämä takuu perustui LOT:lle tehtyyn yritystarkastukseen, sen taloudellisen tilan arviointiin ja kykyyn huolehtia leasingvelvoitteista.

(81) Leasingin lisäksi toinen oman rahoitusosuuden lähde on käyttöomaisuuden myynti, josta odotetaan saatavan […] miljoonan zlotyn tulot.

(82) Valtiontuki koostuu pelastamislainan muuntamisesta 423 miljoonan zlotyn suuruiseksi pääomaksi ja 381,29 miljoonan zlotyn suuruisesta osakepääoman lisäkorotuksesta, kuten johdanto-osan 19 kappaleessa on kuvattu.

3.3 PITKÄN AIKAVÄLIN ELINKELPOISUUDEN PALAUTTAMINEN

(83) Rakenneuudistussuunnitelmassa tähdätään pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen vuonna 2015. Vuosia 2013–2018 koskevat taloudelliset ennusteet on laadittu pahimman tapauksen, perustapauksen ja parhaan tapauksen skenaarioiden mukaisesti. Yhtiön ennustetaan ilmoittavan voitollisesta ydinliiketoiminnasta ja tuottavan positiivista kassavirtaa operaatioista, sekä myös sijoitetun pääoman tuoton oletetaan olevan positiivinen vuodesta 2014 alkaen. Nettovoitto saavutetaan vuodesta 2015 alkaen. Jäljempänä olevassa taulukossa on esitetty ennusteet valikoiduista taloudellisista tiedoista perusskenaarion mukaisesti.

Taulukko 4

Ennusteet valikoiduista taloudellisista tiedoista perusskenaarion mukaisesti (luvut miljoonaa zlotya)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Myyntitulot	[2 900–3 400]	[2 900–3 400]	[2 650–3 150]	[3 300–3 800]	[4 050–4 550]	[4 300–4 800]
Ydinliiketoiminnan voitto/tappio	[– 157– – 130]	71,0	[113–137]	[200–240]	[210–250]	[175–215]
Nettovoitto/tappio	196,1	[– 20 – – 16]	[67–80]	[155–190]	[180–220]	[140–170]

([14]) Wells Fargo Delaware Trust Company perustaa erillisyhtiön jokaista lentokonetta varten. Se on LOT:n valitsema yhtiö, joka toimii yksinomaan tämänkaltaisten liiketoimien parissa. Erillisyhtiö pysyy lentokoneen omistajana ja tarjoaa erikoispalveluja kaikille liiketoimen osapuolille.

([15]) Lentokoneteollisuudessa yleisesti käytetyt ilma-alusten rahoitusta koskevat ohjeet. Ne korvattiin vuonna 2007 ilma-aluksia koskevalla alakohtaisella sopimuksella, joka neuvoteltiin OECD:n tuella. Koska LOT aloitti B787-lentokoneen hankinnan ennen vuotta 2007, LASU-sääntöjä voitiin vielä soveltaa.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Toiminnasta saatu kassavirta	[– 175 – – 145]	[170–206]	[300–360]	[360–440]	[370–450]	[335–415]
Sijoitetun pääoman tuotto	[– 4,4 – – 3,6] %	[2,7–3,3] %	[5–6] %	[9–11] %	[10–12] %	[8–10] %

Lähde: Rakenneuudistussuunnitelma.

(84) Taloudellinen ennuste perustuu moniin oletuksiin, jotka koskevat kalustoa, reittiverkostoa, sisäistä organisaatiota, toiminnallisia ja taloudellisia parametreja, makrotaloudellisia indikaattoreita, polttoaineen hintaa sekä rakenneuudistustoimenpiteiden toteuttamista. Seuraavassa on yhteenveto tärkeimmistä oletuksista:

— Rakenneuudistustoimenpiteiden toteuttaminen (mahdollisen taloudellisen vaikutuksen kannalta): 85 prosenttia potentiaalista;

— Polttoaineen hinta: 1,153 USD/t koko ennustehorisontin aikana;

— Valuuttakurssi PLN/USD: 3,22;

— Käyttöaste: alle [67–83] prosenttia talvikausina ja noin [76–94] prosenttia kesäkausina;

— Kuljetettujen matkustajien määrä (tuhatta) 2012–2013: 4 766; 2013–2014: [4 300:5 300]; 2014–2015: [3 800:4 600]; 2015–2016: [4 200–5 100]; 2016–2017: [4 800–5 900]; 2017–2018: [5 100–6 300];

— Yksikkökohtaisten tulojen kasvu matkustajaa kohti LOT:n koko reittiverkoston laajuudelta: keskimäärin 2,5 prosenttia vuodessa (kun otetaan huomioon lentojen määrän lisääntyminen pitkänmatkan reiteillä vuosina 2016–2018 ja kasvava käyttöaste liikematkustusluokassa ja Premium-turistiluokassa).

3.4 VASTASUORITTEET

(85) Vastasuoritteena LOT aikoo lopettaa 19 lentoreittiä ja harventaa lentovuoroja viidellä reitillä ([16]). Ehdotettu toimenpide vastaa kapasiteetin vähentämistä [13,5–16,5] prosentilla istuinkilometrin kannalta verrattuna rakenneuudistusta edeltävään ajanjaksoon (marraskuu 2011 — lokakuu 2012). LOT:n mukaan mikään edellä mainituista reiteistä ei ollut tappiollinen ennen rakenneuudistusta, kuten valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi annettujen yhteisön suuntaviivojen ([17]), jäljempänä 'suuntaviivat', 40 kohdassa edellytetään.

(86) Lisäksi LOT suunnittelee lopettavansa viisi lentoreittiä ([18]), mikä vähentää kapasiteettia vielä [1,4–1,7] prosenttia, mutta yhtiö ei pidä tätä vastasuoritteena, koska LOT arvioi näiden reittien olleen tappiollisia ennen rakenneuudistusta.

(87) Pitkänmatkanreiteillä kapasiteettia ei ole tarkoitus lisätä rakenneuudistuskaudella.

(88) LOT:n reittiverkostoon tehtävien muutosten vuoksi yhtiöltä vapautuu myös monia lentoonlähtö- ja laskeutumisaikoja (slot).

3.5 MENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVA PÄÄTÖS

(89) Komissio aloitti 6 päivänä marraskuuta 2013 muodollisen tutkintamenettelyn. Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään komissio ilmaisi epäilyksensä tuen ainutkertaisuuden periaatteesta, pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamisesta, vastasuoritteista ja omasta rahoitusosuudesta.

([16]) Lopetettavat reitit: […]; reitit, joiden lentovuoroja harvennetaan: […].
([17]) Yhteisön suuntaviivat valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi (EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2).
([18]) […].

Tuen ainutkertaisuuden periaate

(90) Komissio ilmaisi epäilyksensä siitä, oliko LOT saanut pelastamis- tai rakenneuudistustukea tuen ainutkertaisuuden periaatetta rikkoen, koska valtion omistamilla lentoasemilla LOT:lle myönnettiin lykkäystä lentoasemamaksuista ([19]). Tämä ongelma tuotiin komission tietoon Ryanairin toimittamassa kantelussa, jonka mukaan valtion omistamat lentoasemat olivat myöntäneet yhtiölle rajoittamattoman luottolimiitin lentoasemamaksuja vastaan, mistä koituu haittaa muille lentoyhtiöille (ks. 1.2 kohta edellä).

(91) Komissio epäili etenkin Puolan näkemystä siitä, etteivät valtion omistamien lentoasemien varat ole valtion varoja. Lisäksi komissio epäili sitä, olivatko valtion omistamien lentoasemien LOT:lle myöntämät lykkäykset lentoasemamaksuista markkinaehtoisia, kun otetaan huomioon, että lykkäysajat olivat pitkiä, korko usein matala ja vakuudet heikkoja ([20]). Lisäksi näytti siltä, ettei kaikkia lykättyjä velkoja ole maksettu kokonaan takaisin.

Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen

(92) Komissio suhtautui epäilevästi siihen, että tällä rakenneuudistussuunnitelmalla pystyttäisiin palauttamaan LOT:n elinkelpoisuus, ja se pyysi Puolaa perustelemaan näkemyksensä paremmin. Komissio totesi, että LOT oli yrittänyt tehdä jo aiemmin rakenneuudistuksia, joilla kannattavuutta ei kuitenkaan pystytty palauttamaan, vaikka toimet toteutettiin ilmeisestikin paremmassa liiketoimintaympäristössä.

(93) Myös LOT:n maksuvalmiustilanne herätti huolta. Yhtiö menetti maksuvalmiutensa joulukuussa 2012, ja sen kassavarojen oli ennustettu loppuvan joulukuussa 2013 (saadusta pelastamistuesta huolimatta). Vaikka tämä ennuste ei toteutunut, turvamarginaali pysyi pienenä, koska LOT oli käyttänyt käyttöomaisuuden myynnistä saadut sisäiset rahoituslähteet, eikä se saanut ulkopuolista rahoitusta (leasingia lukuun ottamatta) vaikean taloudellisen tilanteensa takia.

(94) Komissio piti kyseenalaisena myös sitä, että LOT:n pitkäaikaiset rakenteelliset ongelmat saataisiin paljolti ratkaistua uuden B787-lentokoneen myötä. LOT suunnitteli saavuttavansa likimain 30 prosenttia rakenneuudistuksen arvioidusta kokonaisvaikutuksesta B787-lentokoneiden toiminnalla. Komissio totesi, että B787-koneiden toiminnalla olisi suoraa vaikutusta ainoastaan pitkänmatkanlentojen markkinasegmenttiin (jonka osuus vuonna 2012 oli vain [< 25] prosenttia LOT:n reittilennoista saaduista tuloista) ja että kysyntä saattaisi olla liian vähäistä uusien lentokoneiden tehokkaan käytön varmistamiseksi.

(95) Oletus, jonka mukaan yli 30 prosenttia rakenneuudistuksen tuottamista eduista saavutettaisiin tuloihin liittyvillä toimilla (esimerkiksi lisätulot, tulojen hallinta), vaikutti yliarvioidulta, koska tuloihin vaikuttavat osittain myös ulkoiset tekijät, kuten asiakaskäyttäytymisen muutokset. Lisäksi jotkin suunnitelluista toimenpiteistä (esimerkiksi maksullisten ateriapalvelujen käyttöönotto), jotka liitetään yleensä halpalentoyhtiöihin, näyttivät olevan hieman ristiriidassa sen kanssa, että strategiansa mukaan LOT aikoi pysyä perinteisenä lentoyhtiönä.

(96) LOT:n oletus siitä, että ydinliiketoiminnan tulos kohenisi [130–157] miljoonan zlotyn tappiosta [64–78] miljoonan zlotyn voitoksi vuonna 2014 (eli [194–235] miljoonan zlotyn parannus 12 kuukaudessa), tuntui epärealistiselta aiempien taloudellisten tunnuslukujen valossa (yhtiö ei ollut raportoinut ydinliiketoiminnan voitollisuudesta vuoden 2008 jälkeen). Vuoden 2013 neljältä ensimmäiselle kuukaudelle oli myös kirjattu huomattava alustava tappio.

(97) Komissio kyseenalaisti myös monia oletuksia, joihin rakenneuudistussuunnitelman taloudelliset ennusteet perustuivat. Tämä koski etenkin seuraavia seikkoja:

a) Keskeisten parametrien poikkeamat herkkyysanalyysissa käytetystä perusarvosta ja kiinteästä polttoainehinnasta kuuden vuoden ennustehorisontissa (se vaikutti kyseenalaiselta, kun otetaan huomioon hintojen suuri volatiliteetti aikaisemmin) olivat suhteellisen pienet (yksikkökohtainen keskimääräinen tulos matkustajaa kohti: 1 %, matkustajamäärä: 1 %, valuuttakurssi PLN/USD: 10 %).

([19]) LOT teki 22 päivänä toukokuuta 2009 ja 10 päivänä huhtikuuta 2013 välisenä aikana 23 sopimusta valtion omistamien lentoasemien kanssa lentoasemamaksujen lykkäämisestä. Maksujen kokonaissumma oli noin [285–349] miljoonaa zlotya (n. [70–85] miljoonaa euroa). Varsovan lentoaseman kanssa tehtiin yhdeksän sopimusta, Gdanskin, Krakovan, Poznanin ja Katowicen lentoasemien kanssa kolme ja Wrocławin lentoaseman kanssa kaksi.

([20]) Lykkäysajat olivat 48–396 päivää; viivästyskorko oli useimmissa tapauksissa Puolan laissa säädettyä korkoa pienempi, ja kolmessa sopimuksessa korkoa ei peritty lainkaan. Vakuudet olivat usein heikkoja, esimerkiksi avoimia velkakirjoja, ja kuudessa lykkäyssopimuksessa vakuuksia ei ollut ollenkaan.

b) LOT:n kyky saada suunniteltuja tuloja B787- ja Embraer-lentokoneiden eteenpäin vuokrauksesta vuosina 2013–2018.

c) Mahdollisuus saavuttaa 85 prosenttia suunnitelluista rakenneuudistuseduista taloudellisten ennusteiden perusskenaariossa oletetun mukaisesti.

Kilpailun kohtuuttoman vääristymisen välttäminen (vastasuoritteet)

(98) Komissio ilmoitti suhtautuvansa varauksellisesti menetelmiin, joita LOT oli käyttänyt laskiessaan reittien kannattavuutta. Suuntaviivojen 40 kohdan mukaan tappiollisen toiminnan lopettamista ei voida pitää soveltuvana vastasuoritteena. Edellä mainitun varauksellisuuden näkökulmasta komissiolla ei ollut riittävästi varmuutta siitä, että tämä ehto täyttyisi.

Vähimmäis- tai omavastuuosuuteen rajoitettu tuki

(99) Komissio ilmoitti epäilyksiä siitä, voidaanko B787-lentokoneen rahoitusleasingiä, joka on Ex-Im Bank -vientiluottoyrityksen takaama, hyväksyä oman rahoitusosuuden lähteenä. Kun otetaan huomioon, että näin vahvan vakuuden yhteydessä vuokranantaja todennäköisesti saisi koko velan takaisin, jos LOT laiminlöisi velan takaisinmaksun, leasing ei vaikuttanut olevan merkki markkinoiden luottamuksesta LOT:n elinkelpoisuuden palautumiseen, mitä suuntaviivojen 43 kohdassa edellytetään.

IV. **PUOLAN VIRANOMAISTEN HUOMAUTUKSET**

(100) Puola toimitti huomautuksia ja todisteita kaikista menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitetyistä asioista. Se totesi, että ilmoitettu toimenpide täyttää kaikki suuntaviivoissa olevat ohjeet. Puola toimitti myös ajantasaistetut tiedot rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisesta, mikä osoittaa, että LOT oli edistynyt rakenneuudistusprosessissa huomattavasti ja että sen todelliset taloudelliset tulokset vuonna 2013 olivat paljon suunniteltua paremmat.

Tuen ainutkertaisuuden periaate

(101) Tuen ainutkertaisuuden periaatteen noudattamisen osalta Puola vahvisti, että valtion omistamat lentoasemat lykkäsivät LOT:n velkoja, jotka liittyivät lentoasemamaksuihin. Samalla Puola toisti kantansa, jonka mukaan lykkäykset eivät olleet valtiontukea.

(102) Puolan mukaan lentoasemien varat eivät ole valtion varoja, eivätkä lentoasemien päätökset johdu valtiosta. Vaikka lentoasemien myöntämät lykkäykset olisi rahoitettu valtion varoista, lentoasemamaksujen lykkäykset täyttävät yksityisen velkojan testin vaatimukset, eivätkä ne näin ollen ole valtiontukea.

(103) Puola vahvisti, että kaikkia lentoasemia, jotka myönsivät LOT:lle lykkäyksiä, valvoo Puolan valtio suoraan tai epäsuoraan. PPL, Varsovan lentoasemaa hallinnoiva yhtiö, on kokonaan valtion omistama. Alueelliset lentoasemat Gdanskissa, Krakovassa, Poznanissa, Katowicessa ja Wrocławissa omistaa PPL, alueelliset viranomaiset ja yksi valtio-omisteinen yhtiö.

(104) Puola kuitenkin toisti argumenttinsa, jonka mukaan lentoasemien tekemät päätökset eivät johdu valtiosta, koska valtion mahdollisuus valvoa lentoasemia ei oikeuta automaattisesti olettamaan, että niiden toimet johtuvat valtiosta. Tässä yhteydessä Puola viittasi Stardust Marine-tuomioon ([21]). Puola korosti, etteivät lentoasemat ole osa julkishallintoa ja että ne harjoittavat liiketoimintaa valtion vaikutuksesta riippumattomasti.

(105) Puola selitti, että PPL on oikeushenkilö ja että se toimii 23 päivänä lokakuuta 1987 lentoasemien valtionyhtiöstä annetun lain ([22]), jäljempänä 'PPL-laki', mukaisesti. PPL-lain mukaan PPL:n toimet toteutetaan riippumattomasti järkevien liiketoimintaperiaatteiden mukaan, ja ne ovat myös taloudellisesti itsenäisiä. PPL ei kuulu julkisen talouden sektorille; sitä ei rahoiteta valtion talousarviosta, ja se kattaa toimintakulunsa tuloilla, jotka ovat peräisin sen omasta liiketoiminnasta. PPL:n toimet ovat Puolan liikenneministerin määräysvallassa ja valvonnassa; ministerillä on oikeus muuttaa tai peruuttaa PPL:n pääjohtajan päätöksiä vain, jos ne ovat vastoin lakia. Puola katsoo, ettei ministerillä ole valtaa puuttua PPL:n liikesuhteita koskevaan päätöksentekoon.

([21]) Asia C-482/99, Ranskan tasavalta v. komissio (Stardust Marine), tuomio 16.5.2002, Kok., s. I-4397.
([22]) Puolan virallinen lehti 1987/33, kohta 185, laki sellaisena kuin se on muutettuna.

(106) Alueellisten lentoasemien osalta Puola selitti, että ne kaikki ovat yksityisoikeuden piiriin kuuluvia yhtiöitä ([23]) ja että niitä koskee yleinen yhtiölaki eli Puolan liiketaloudellisia yhtiöitä koskeva säännöstö ([24]), jäljempänä 'säännöstö'. Ne ovat pääomayhtiöitä, joilla on erillinen oikeushenkilöllisyys ja erilliset varat, ja ne toimivat julkishallinnon rakenteiden ulkopuolella. Yhtiöitä, jotka hallinnoivat alueellisia lentoasemia Puolassa, hallinnoivat yhtiökokous, hallintoneuvosto ja johtoryhmä. Julkisten viranomaisten edustajat osallistuvat yhtiökokouksiin ja ovat myös yhtiöiden hallitusten jäseniä. Säännöstön mukaan johtoryhmä vastaa yhtiön päivittäisestä toiminnasta ja tekee itsenäisesti päätöksiä kaikista muista asioista paitsi niistä, joista päättäminen on yhtiön muiden elinten tehtävä. Kun Puolan mukaan siis otetaan huomioon, ettei se, että johtoryhmä tekee sopimuksia maksujen lykkäämisestä, edellytä hallintoneuvoston tai yhtiökokouksen hyväksyntää, lykkäyspäätökset olivat lentoasemien tekemiä itsenäisiä päätöksiä, joihin valtio ei ollut puuttunut.

(107) Yksityisen velkojan testin osalta Puola esitti monenlaisia argumentteja osoittaakseen, että lentoasemamaksujen lykkäykset tehtiin markkinaehtoisesti.

(108) Ensinnäkin Puola viittasi taloudelliseen tilanteeseen, jossa lentoasemat päättivät lykätä LOT:n lentoasemamaksuja: vaikea taloudellinen taantuma vuonna 2009 ([25]) ja muut poikkeukselliset tapahtumat (Eyjafjallajökull-tulivuoren purkaus huhtikuussa 2010). Näin ollen Puola katsoo, että lykkäyksiä myöntäessään lentoasemat ovat voineet olettaa LOT:n ongelmien olevan väliaikaisia.

(109) Toiseksi Puola korosti, että lentoasemien keskeisenä asiakkaana LOT tuotti huomattavan osan niiden tuloista, kun taas lykkäykset muodostivat vain murto-osan lentoasemien ja LOT:n välisestä liikevaihdosta ([26]). Tämän vuoksi osapuolet halusivat jatkaa yhteistyötään. Päinvastaisessa tapauksessa LOT:n maksukyvyttömyydellä olisi ollut kielteinen vaikutus lentoasemien toimintoihin ([27]).

(110) Kolmanneksi Puola selitti, että lentoasemien kannalta oli parempi lykätä osaa LOT:n maksuista kuin antaa lentoyhtiön ylivelkaantua. Kun lykkäyspäätökset tehtiin, LOT:lla oli yhä varoja, joita olisi voitu käyttää vakuutena. Jos tilannetta verrataan maksukyvyttömyyteen, lentoasemien saatavat olisi maksettu viimeisessä velkojaryhmässä, ja osuus olisi ollut paljon pienempi kuin lykkäysten yhteydessä ([28]). Lisäksi Puolassa maksukyvyttömyysmenettelyt kestävät noin 3–3,5 vuotta, mikä on paljon enemmän kuin keskimääräinen lykkäysjakso (noin 6,5 kuukautta) jonka lentoasemat myönsivät LOT:lle. Ks. jäljempänä oleva johdanto-osan 114 kappale.

(111) Neljänneksi Puolan mukaan lykkäysten sopimusehdot olivat täysin markkinaehtojen mukaisia i) korkotason, ii) vakuuksien ja iii) lykkäysjaksojen osalta.

(112) Varsinkin korkotason osalta ([29]) Puola toteaa, että lykkäyssopimuksissa sovellettu korkotaso on erotettava lakisääteisestä viivästyskorosta ([30]), joka on maksun viivästymisestä perittävä sakkomaksu, kun taas lykkäyssopimusten tarkoitus on se, että velallinen voi maksaa velkansa kohtuullisessa ajassa takaisin.

(113) Vakuuden osalta Puola korostaa, että kahdessa kolmasosassa lykkäyssopimuksilla lykätystä määrästä vakuutena oli lainoja ja LOT:n käyttöomaisuuteen kohdistuvia pantteja. Lopussa lykkäyssopimuksin lykätyssä

([23]) Gdanskin, Krakovan ja Poznanin alueelliset lentoasemat ovat rajavastuuyhtiöitä, ja Katowicen ja Wrocławin lentoasemat ovat osakeyhtiöitä.

([24]) Puolan liiketaloudellisia yhtiöitä koskeva säännöstö, 15 päivänä syyskuuta 2000, konsolidoitu teksti: Puolan virallinen lehti 2013, 1030 kohta.

([25]) Kriisi vähensi lentoliikenteen kysyntää tuntuvasti ja samaan aikaan lentoyhtiöiden kustannukset kasvoivat. Ks. siviili-ilmailuviranomaisen laatima analyysi Puolan lentoliikenteestä vuonna 2009 (Analysis of air transport market in Poland in 2009, Civil Aviation Authority 2010) ja tuloksellisuuden arviointiraportti Performance Review Report; an Assessment of Air Traffic Management in Europe during the Calendar Year 2010, Eurocontrol 2011.

([26]) Vuosina 2009–2013 LOT tuotti noin 40 prosenttia Varsovan lentoaseman tuloista. Alueellisten lentoasemien myöntämät lykkäykset vastasivat keskimäärin 17,7:ää prosenttia yhtiön ja näiden lentoasemien välisestä liikevaihdosta.

([27]) Maksukyvyttömyyden vaikutukset olisivat olleet huomattavat Varsovan lentoasemalle. Koska LOT on ainoa lentoyhtiö, jonka kotikenttä on Varsovan lentoasema, sen toimintojen lopettaminen siellä olisi supistanut lentoaseman liikevaihtoa tuntuvasti. Puola perustelee tätä oleellisilla tiedoilla samanlaisista skenaarioista, jotka koskevat Zürichin lentoasemaa, Zaventemin lentoasemaa Brysselissä sekä Budapestin lentoasemaa.

([28]) Maksukyvyttömyysmenettelyissä takaisinmaksettujen saatavien keskiarvo — sillä hetkellä, kun lykkäykset lentoasemamaksuista myönnettiin — oli noin 15–17,75 prosenttia Puolassa tehdyn tutkimuksen mukaan tai noin 34 prosenttia Maailmanpankin tilastojen mukaan.

([29]) Esimerkiksi Varsovan lentoasemaa koskevissa lykkäyssopimuksissa määritetty vuotuinen korko oli […] prosenttia.

([30]) Tällä hetkellä lakisääteinen korko on Puolassa 13 prosenttia.

määrässä ([31]) vakuutena oli avoimia velkakirjoja, jotka nopeuttavat velan perimistä. Vain kuudessa sopimuksessa ei ollut vakuuksia. Kaikissa tapauksissa LOT tunnusti velkansa tietylle lentoasemalle, jolloin se olisi tarvittaessa voitu haastaa oikeuteen.

(114) Lykkäysjaksojen osalta Puola tähdentää, että keskimääräinen lykkäysjakso oli 6,5 kuukautta, mikä on hyödyllistä molemmille osapuolille verrattuna oikeudenkäyntien kestoon Puolassa (yli kaksi vuotta) ([32]) tai maksukyvyttömyysmenettelyjen kestoon (keskimäärin 3–3,5 vuotta) ([33]).

(115) Lisäksi Puola katsoi, että LOT:n muut yksityiset velkojat hyväksyivät miljoonien zlotyjen arvoisten velkojen maksamisen lykkäämisen yhtä pitkiksi ajoiksi ja samanlaisilla ehdoilla; myös korko oli matalampi kuin lakisääteinen korko tai sitä ei peritty lainkaan, kuten ei myöskään vakuuksia joissakin tapauksissa ([34]).

(116) Puola myös vahvisti, että kaikki lykätyt maksut on maksettu kokonaisuudessaan.

(117) Perustellakseen edellä johdanto-osan 101–116 kappaleissa esittämäänsä kantaa Puola toimitti myös raportin, jonka oli laatinut KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k., jäljempänä 'KPMG-raportti'. KPMG-raportissa kuvataan lentoasemien päätöksentekomenettely, jonka perusteella kukin lykkäyssopimus tehtiin. KPMG-raportti sisältää myös markkina-analyysin jokaisesta lykkäyssopimuksesta. KPMG:n markkina-analyysia varten käyttämä menetelmä perustuu perusskenaarion ([35]) (ts. LOT:lle myönnetään lykkäystä lentoasemamaksuihin) ja vaihtoehtoisen skenaarion ([36]) (ts. LOT:lle ei myönnetä lykkäystä lentoasemamaksuihin). Lykkäyssopimusten taloudellisten perusteiden varmentamiseksi perusskenaariota ja vaihtoehtoista skenaarioita verrattiin tämänhetkiseen ja nettonykyarvoon. Näiden kahden skenaarion vertailu osoitti, että lentoasemamaksujen lykkäys oli kaikissa tapauksissa taloudellisesti perusteltua ja lentoasemille hyödyllisempää kuin vaihtoehtoinen skenaario, jossa aloitettaisiin maksukyvyttömyysmenettely.

Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen

(118) Puola totesi, että LOT:lla on nyt paljon paremmat mahdollisuudet palauttaa elinkelpoisuus kuin aiemmin yritettyjen rakenneuudistusten aikana. Ensinnäkin se on saanut pitkään odotetut B787-lentokoneet, jotka ovat rakenneuudistussuunnitelman tärkein tukijalka. Toiseksi LOT on tunnistanut aiempien yritysten heikkoudet keskittymällä ongelmiin, joita ei aiemmin saatu ratkaistua (esimerkiksi johdonmukaisempi henkilöstömäärän vähentäminen). Kolmanneksi makrotaloudellinen ympäristö on kohentunut. Kun rakenneuudistussuunnitelmaa on nyt toteutettu viiden vuosineljänneksen ajan, LOT:n todelliset taloudelliset tulokset ovat myös paljon suunniteltua paremmat.

([31]) Tämä muodostaa yhteensä 26,4 prosenttia lykätystä määrästä.

([32]) Maailmanpankin tietojen (http://www.doingbusiness.org) mukaan saatavien maksamiseen kulunut aika Puolassa vuosina 2009–2012 oli 830 päivää (yli 2 vuotta 3 kuukautta). Vuonna 2013 aika lyheni 685 päivään.

([33]) Maailmanpankin mukaan maksukyvyttömyysmenettelyt Puolassa kestävät noin kolme vuotta (http://www.doingbusiness.org). Näitä päätelmiä tukee vuonna 2009 julkaistu tutkimus, joka tehtiin 94 maksukyvyttömyystapausta koskevasta otoksesta. Tutkimus osoittaa, että maksukyvyttömyysmenettelyjen kesto on keskimäärin 3,5 vuotta (tarkemmat tiedot: D. Baran, Efektywność postępowań upadłościowych [Efficiency of insolvency proceedings] [teoksessa:] E. Mączyńska (toim.), Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa, [Meanderings through company insolvency. Curse or second chance?] Warsaw 2009, s. 145).

([34]) Tämä koskee etenkin pankkien ([…]) ja leasingvuokranantajien ([…]) suojaamista. Jotkin yksityiset velkojat eivät perineet LOT:lta korkoa (valtaosa leasingvuokranantajista, […]). Lisäksi jotkin LOT:n yksityisistä velkojista (esimerkiksi […]) suostuivat myös lykkäämään saataviensa maksua ilman vakuutta, kun LOT oli tunnustanut velkansa.

([35]) Perusskenaariossa oletetaan, että lykkäys myönnetään, että osapuolet jatkavat yhteistyötään ja että velka maksetaan takaisin lykkäyssopimuksessa asetettujen ehtojen mukaisesti. Siinä otetaan huomioon myös pitkäaikaisen yhteistyön näkymät, tuloperustan ylläpitäminen, LOT:n vaikeuksien tilapäisyys ja sen tulevaisuudennäkymät, LOT:n tarjoamien vakuuksien tyyppi sekä muut lykkäyssopimuksen ehdot (korko jne.).

([36]) Vaihtoehtoisessa skenaariossa oletetaan, ettei lykkäystä myönnetä, että lentoasema aloittaa maksukyvyttömyysmenettelyt, että LOT lopettaa toimintansa lentoasemalla ja että lentoaseman on pakko etsiä muita lentoyhtiöitä sen korvaamiseksi. Lisäksi siinä otetaan huomioon, että lentoasemien velka (osana liiketaloudellisia velvoitteita) määritetään viimeiseen velkakategoriaan, jolloin se maksetaan takaisin vasta sitten, kun etusijajärjestyksessä edellä olevat velat kuten maksukyvyttömyysmenettelyjen kustannukset, työntekijävelvoitteet sekä sosiaaliturva- ja verovelvoitteet on maksettu (kuten Puolan maksukyvyttömyyslaissa edellytetään). Siinä otetaan huomioon myös maksukyvyttömyysmenettelyjen keskimääräinen kesto (noin 3,5 vuotta — KPMG otti huomioon myös halpalentoyhtiö Nowy Przewoznik Sp. z o.o:n (joka harjoitti toimintaansa Centralwings-tavaramerkillä) maksukyvyttömyysmenettelyjen keston, joka oli yli 3,5 vuotta (menettely alkoi toukokuussa 2009 ja päättyi helmikuussa 2013), keskimääräisen takaisinperittävän summan, tulojen menetyksen ja mahdollisuuden korvata LOT muilla lentoyhtiöillä (ottaen huomioon kolme mahdollista kolmen, neljän ja viiden vuoden mittaista alaskenaariota).

(119) LOT:n maksukykyisyys on parantunut. Se menetti maksukykynsä elokuussa 2013, kuten rakenneuudistussuunnitelmassa oli ennakoitu, mutta myös hankki lisärahoituslähteitä, kuten […] Boeingilta […]. Näin ollen todellinen kassavirta vuoden 2013 toiminnoista on ollut suunniteltua parempi.

(120) Samalla tavalla B787-koneen käyttöönoton taloudellinen vaikutus osoittautui suunniteltua paremmaksi. Se vaikutti myönteisesti pitkänmatkanlentojen segmentin lisäksi koko reittiverkostoon. Lentokoneiden ei odoteta ratkaisevan LOT:n pitkäaikaisia rakenteellisia ongelmia yksinään, vaan yhdessä muiden rakenneuudistustoimenpiteiden kanssa. Reiteillä, joilla B787-koneet liikennöivät (Pohjois-Amerikka sekä Pohjois- ja Kaakkois-Aasia), liikenteen ennustetaan kasvavan 6,5–10,6 prosenttia vuodessa, joten lentokoneet eivät tule olemaan vajaakäytössä.

(121) Vuonna 2013 tuloihin liittyvät toimenpiteet tuottivat [> 100 prosenttia] rakenneuudistussuunnitelman mukaisesta taloudellisesta potentiaalista. Elokuussa 2013 LOT otti menestyksekkäästi käyttöön maksulliset ateriapalvelut, eikä kielteistä asiakaspalautetta tullut. Markkinatutkimusten mukaan matkustajat eivät vastusta maksullisia palveluita. Lisätulojen kasvattaminen on nykyisten markkinasuuntausten mukaista, kun perinteiset lentoyhtiöt siirtyvät soveltamaan hybridiliiketoimintamallia. Vaikka malli sisältää tiettyjä halpalentoyhtiöiden piirteitä, sen ei kuitenkaan odoteta heikentävän LOT:n brändiä tai karkottavan asiakkaita.

(122) Todellinen taloudellinen tulos vuodelta 2013 oli huomattavasti parempi kuin rakenneuudistussuunnitelmassa arvioitiin. LOT on määrittänyt myös muita parannusmahdollisuuksia. Tämä viittaa siihen, että ennustettu voitto ydinliiketoiminnasta vuonna 2014 on mahdollista saavuttaa.

(123) Puola toimitti herkkyysanalyysin, joka osoittaa, että vaikka keskeiset parametrit poikkeaisivat lähtötilanteen arvoista rakenneuudistussuunnitelmassa odotettua enemmän, LOT säilyttää maksukykynsä vuodet 2014–2018 kattavan koko taloudellisen ennustehorisontin ajan. Polttoaineen hinnan, jota koskeva oletus on tehty hyvin varovaisesti (korkeampi kuin LOT:n 10 vuoden historiallinen enimmäishinta ja 12,1 prosenttia korkeampi kuin markkinahinta ilmoituksen tekemisen hetkellä), ei odoteta nousevan jyrkästi. Lentokoneen eteenpäin vuokrauksesta suunniteltujen tulojen osalta LOT on laatinut vaihtoehtoisen kalustoskenaarion, joka perustuu joidenkin lentokoneiden pidempään käyttöaikaan. Puola toimitti taloudellisia ennusteita, jotka osoittavat, että vaikka tämä skenaario toteutuisi, LOT:n elinkelpoisuus palautuisi silti. Puola on myös todennut, että vuonna 2013 yhtiö saavutti [> 100] prosenttia suunnitelluista rakenneuudistuseduista (suunnitelman mukainen osuus oli 85 prosenttia).

Kilpailun kohtuuttoman vääristymisen välttäminen (vastasuoritteet)

(124) Puola tarkensi tapaa, jolla LOT laskee reittien kannattavuuden (ks. 7.3.4 kohta). Se korosti, että menetelmä on ilmailualalla käytettävän standardin mukainen.

Vähimmäis- tai omavastuuosuuteen rajoitettu tuki

(125) Puola toimitti todisteita, jotka osoittavat, että Ex-Im Bank toteutti LOT:ta koskevan yritystarkastuksen ennen takauksen myöntämistä, ja selitti, että vuonna 2012 osapuilleen 30 prosenttia lentokoneiden rahoitustoimista maailmanlaajuisesti toteutettiin vientiluottolaitoksen myötävaikutuksella. Lisäksi Puola ilmoitti komissiolle, että yksi tarjoajista tarjosi LOT:lle rahoitusta ilman vientiluottolaitoksen takausta. LOT:n riskiä arvioitiin myös Yhdysvaltojen pääomamarkkinoilla, kun yksityiset sijoittajat jälleenrahoittivat leasingin vuonna 2013.

(126) Lisäksi Puola totesi, että komission päätöksentekokäytäntöjen mukaan rahoitusleasing on hyväksyttävä oman rahoitusosuuden muoto, ja toisti, että se on yleinen rahoitustapa lentokoneita hankittaessa. Puolan mukaan uuden lentokoneen rahoitusleasing samoin ehdoin kuin LOT:lle myönnetty, ks. edellä johdanto-osan 77–80 kappaleet, (myös käytettyjen vakuuksien tyyppi) on tavanomainen rahoitustapa ilmailuteollisuudessa, ja viime aikoina sitä ovat käyttäneet monet eurooppalaiset lentoyhtiöt, kuten Ryanair, KLM, Norwegian Air, Czech Airlines, Austrian Airlines ja Alitalia.

V. **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET**

(127) Komissio vastaanotti huomautuksia seitsemältä asianomaiselta osapuolelta, jotka olivat Ryanair, International Airlines Group, jäljempänä 'IAG', kaksi osapuolta, jotka eivät halunneet paljastaa henkilöyttään, PPL:n ammattiliitto NSZZ Solidarność 80, jäljempänä 'ammattiliitto', PPL sekä puolalaisten työnantajien elinkeinoyhdistys.

(128) Ryanair toisti alun perin kantelussaan esittämänsä väitteen, jonka mukaan LOT oli jo saanut valtiontukea, kun Puolan valtio-omisteiset lentoasemat olivat antaneet sille lykkäystä lentoasemamaksuista. Lisäksi Ryanair ilmaisi epäilyksiä LOT:n elinkelpoisuuden palauttamisesta viittaamalla siihen, että aiemmat rakenneuudistusyritykset epäonnistuivat ja että B787-lentokoneen käyttöönotosta koituvat edut on arvioitu liian optimistisiksi. Ryanair myös katsoi, ettei LOT välttämättä kykene pienentämään henkilöstökustannuksiaan mahdollisen ammattiliittojen painostuksen vuoksi.

(129) IAG:n mukaan myös LOT:n pitkänmatkan reittiverkoston rakennetta on muutettava. Se katsoo etenkin, ettei kysyntää ole riittävästi LOT:n Yhdysvaltojen markkinoilla käyttämän kapasiteetin tukemiseksi. IAG käyttää esimerkkinä Malévia, joka yritti ylläpitää suoria palveluja Budapestin ja New Yorkin välillä ja epäonnistui siinä. B787-lentokoneen leasingrahoituksen osalta IAG totesi, että Ex-Im Bankin ja liikepankkiluotonantajan tekemät arvioinnit on täytynyt tehdä joko ennen nykyisiä maksuvalmiusongelmia tai valtiontukea ennakoivasti.

(130) Ensimmäinen osapuoli, joka ei halunnut paljastaa henkilöyttään, katsoi, ettei LOT:n rakenneuudistussuunnitelma ole uskottava saati saavutettavissa, eikä sen avulla voida palauttaa LOT:n pitkän aikavälin elinkelpoisuutta. Tämä osapuoli totesi, että ennustettu sijoitetun pääoman tuotto on liian optimistinen, ja katsoi, että LOT aikoo lisätä kapasiteettia aikana, jona Puolan markkinat kärsivät muutenkin ylikapasiteetista. Osapuoli myös katsoi, että lentoasemamaksujen lykkääminen on valtiontukea. Lisäksi se totesi, että kun reittien kannattavuuden mittaaminen vastasuoritteina pelkästään kustannusten perusteella on epätarkoituksenmukaista pitkällä aikavälillä. Asianomaisen osapuolen mukaan kaikkia reittejä on pitkällä aikavälillä mitattava perusteella, jota LOT kutsuu marginaali 2:ksi. Osapuoli myös totesi, ettei B787-lentokoneen leasingrahoitusta voda hyväksyä oman rahoitusosuuden lähteeksi, koska se ei osoita, että markkinat luottaisivat LOT:n elinkelpoisuuden palautumiseen.

(131) Toinen osapuoli, joka ei halunnut paljastaa henkilöyttään, totesi, että valtiontuen ansiosta LOT on lisännyt kapasiteettiaan Puolan tilauslentomarkkinoilla, mikä on asianomaisen osapuolen mukaan heikentänyt tämän kilpailuasemaa ja ollut vastoin EU:n valtiontukisääntöjä. Tämä osapuoli toi esiin myös epäilyksiä LOT:n elinkelpoisuuden palautumisesta väittämällä muun muassa, että B787-koneesta koituvat edut on yliarvioitu ja että taloudelliset ennusteet vaikuttavat epärealistisilta. Se piti myös vastasuoritteiksi ehdotettujen reittien kannattavuutta kyseenalaisena. Tämä osapuoli myös uskoo, ettei rahoitusleasingiä voida ottaa huomioon omana rahoitusosuutena, koska siihen ei käytännössä sisältynyt riskiä rahoittaville pankeille.

(132) Lisäksi tämä osapuoli käsitteli myös lykättyjä lentoasemamaksuja koskevaa ongelmaa ([37]). Se toi komission tietoon myös muita LOT:n liiketoimia, joiden se katsoi olleen valtiontukea. Näitä liiketoimia olivat seuraavat:

a) kiinteistöjen myynti: i) osoitteessa ul. 17 Stycznia 43 sijaitsevan LOT:n toimistorakennuksen, jäljempänä 'pääkonttori', ja tontin myynti vuonna 2011 valtion omistamalle Powszechny Zakład Ubezpieczeń SA/PB1-yhtiölle, jäljempänä 'PZU' tai 'PZU/PB1' […] miljoonan zlotyn [noin […] miljoonan euron) hintaan ja ii) osoitteessa ul. 17 Stycznia 39 sijaitsevan LOT:n kiinteistön myynti vuonna 2012 valtion omistamalle TF Silesia -yhtiölle […] miljoonan zlotyn (noin […] miljoonan euron) hintaan;

b) LOT:n tytäryhtiöiden myynti valtion omistamille yhtiöille; ts. LOT Services -yhtiön myynti vuonna 2010 yli markkinahintaan, vaikka yhtiö oli maksukyvytön; LOT AMS -yhtiön myynti, vaikka se oli "hyvin huonossa taloudellisessa tilanteessa"; Petrolotin myynti joulukuussa 2012; Eurolotin myynti syyskuussa 2012; LOT Cargo S.A. -yhtiön, jäljempänä 'LOT Cargo', ja Casinos Poland -yhtiön myynti vuosina 2009–2010.

(133) Ammattiliitto väittää pääasiassa, että rakenneuudistustuki rikkoo tuen ainutkertaisuuden periaatetta, koska LOT oli jo saanut valtiontukea lukuisina toimenpiteinä, joista merkittävin oli lentoasemamaksujen lykkääminen. Ammattiliitto toi komission tietoon myös muita LOT:n liiketoimia, joiden se väitti olleen valtiontukea. Näitä liiketoimia olivat seuraavat:

a) LOT:n kiinteistömyynti valtion omistamille yhtiöille (ts. LOT:n pääkonttorin myynti, osoitteessa ul. 17 Stycznia 39 sijaitsevan kiinteistön myynti, rahtiterminaalin sijoituskiinteistön ja käyttöomaisuuden, jäljempänä 'rahtiterminaali', myynti sekä ateriapalvelutilojen kiinteistön ja käyttöomaisuuden, jäljempänä 'ateriapalvelutilat', myynti;

b) LOT:n tytäryhtiöiden myynti markkina-arvon ylittävään hintaan muille valtion omistamille yhtiöille (ts. LOT Services- ja LOT Catering Sp. z o.o, jäljempänä 'LOT Catering', LOT AMS-, Petrolot- ja Eurolot-yhtiöiden myynti;

c) se, että valtion omistamat yhtiöt myönsivät LOT:lle lainoja, vaikka ne eivät ensisijaisesti toimi lainamarkkinoilla (ts. PZU Groupiin kuuluvien yhtiöiden joulukuussa 2009 ja helmikuussa 2010 myöntämät lainat, joiden summa oli yhteensä […] miljoonaa zlotya (noin […] euroa), sekä lainat, joiden myöntäjiä olivat TF Silesia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o., jäljempänä 'OLPP' ja Polski Koncern Naftowy ORLEN SA, jäljempänä 'PKN Orlen'; näiden lainojen määrät olivat yhteensä […] zlotya (noin […] euroa);

([37]) Etenkin että LOT vapautettiin Puolan virallisesta 13 prosentin lakisääteisestä korosta, mikä liikenneministerin ja valtionvarainministerin olisi pitänyt hyväksyä.

d) muiden palvelujen tarjoaminen: PKN Orlenin ja sen tytäryhtiö Petrolotin väitetään toimittaneen LOT:lle polttoainetta alennettuun hintaan.

(134) Lisäksi ammattiliitto katsoi, ettei rakenneuudistussuunnitelman avulla saada LOT:n pitkän aikavälin elinkelpoisuutta palautettua eikä leasing ole merkki markkinoiden luottamuksesta elinkelpoisuuden palautumiseen.

(135) Varsovan Chopin-lentoaseman omistaja PPL totesi, etteivät sen toimet johdu valtiosta, koska se tekee liiketoiminnalliset päätöksensä itsenäisesti. LOT:n kanssa tehdyt sopimukset lentoasemamaksujen lykkäyksestä olivat markkinaehtojen mukaisia ja taloudellisesti erittäin perusteltuja. PPL ilmoitti, että samanlaisia sopimuksia, joskin suppeampia, on tehty myös muiden lentoyhtiöiden kanssa ja että niitä on ehdotettu myös halpalentoyhtiöille. LOT on PPL:n strateginen kumppani, ja sillä on huomattava vaikutus Varsovan Chopin-lentoaseman pitkän aikavälin kehitykselle. LOT:n mahdollinen maksukyvyttömyys vähentäisi liikennettä Varsovaan ja sieltä muualle, millä olisi kielteinen vaikutus Puolan talouteen.

(136) Puolalaisten työnantajien elinkeinoyhdistys uskoo komission hyväksyvän rakenneuudistustuen. Se uskoo, että LOT on saamassa elinkelpoisuuttaan takaisin, minkä vahvistavat myös parantuneet todelliset taloudelliset tulokset. Elinkeinoyhdistys katsoo, että LOT:n maksukyvyttömyydellä olisi kielteinen vaikutus vaihtoyhteyksien toimivuuteen, mikä taas vaikuttaisi haitallisesti matkustajiin, liikematkustajiin ja matkailualaan.

VI. **PUOLAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSISTA**

(137) Puola käsitteli kaikkia asianomaisten osapuolten esittämiä huomautuksia.

(138) Puolta totesi tuen ainutkertaisuuden periaatteen mahdollisen rikkomisen osalta seuraavaa:

a) Puola toisti lentoasemamaksuja lykkäämisestä näkemyksensä, ettei toimenpide johtunut valtiosta ja että yksityisen velkojan testin vaatimukset täyttyivät;

b) Puola toimitti yksityiskohtaiset selitykset kaikista muista LOT:n liiketoimista, joiden esitettiin olleen valtiontukea. Puola korosti eritoten sitä, että komissio oli jo hyväksynyt jotkin näistä liiketoimista, kun taas toiset joko eivät johdu valtiosta (esimerkiksi yksityisten yhtiöiden ostama varallisuus) tai ne ovat muuten markkinatalouden ehdoin toimivan sijoittajan periaatteiden mukaisia. Viime mainitusta Puola on toimittanut todisteita (riippumattomia arvioita) näkemyksensä tueksi.

(139) Kiinteistöjä koskevien liiketoimien osalta Puola selitti seuraavaa:

a) LOT:n pääkonttorin myynti ja takaisinvuokraus perustuivat 10 päivänä toukokuuta 2011 tehtyyn LOT:n ja PZU:n/PB1:n väliseen sopimukseen. PB1 on yhtiö, joka on epäsuorasti kokonaan PZU:n omistuksessa. Valtio on PZU:n vähemmistöosakas ([38]). Myyntihinta oli […] zlotya (noin […] euroa).

b) Osoitteessa ul. 17 Stycznia 39 sijaitsevan kiinteistön myynti perustui sopimukseen, jonka LOT ja TF Silesia allekirjoittivat 31 päivänä heinäkuuta 2012. TF Silesian ainoa osakkeenomistaja on valtio. Myyntihinta oli […] zlotya (noin […] euroa).

c) Rahtiterminaalin myynti perustui sopimukseen, jonka LOT ja LS Airport Services SA, jäljempänä 'LS Airport Services', allekirjoittivat 25 päivänä marraskuuta 2011. LS Airport Servicesin ainoa osakkeenomistaja on valtio. Myyntihinta oli […] zlotya (noin […] euroa).

d) Ateriapalvelutilojen myynti perustui 8 päivänä joulukuuta 2011 tehtyyn LOT:n ja LOT Cateringin väliseen sopimukseen. LOT Cateringin ainoa osakkeenomistaja on alueellinen talousrahasto, joka taas on kokonaan valtion omistuksessa. Myyntihinta oli […] zlotya (noin […] euroa).

(140) Puola selitti, että LOT:n pääkonttorin myynnin ja takaisinvuokrauksen osalta LOT sai yhdeksän ostotarjousta, joista valittiin PZU/PB1, koska se oli kaikkein edullisin. Puolan mukaan PZU Groupiin kuuluvien yhtiöiden varat eivät ole valtion varoja, eivätkä näiden yhtiöiden päätökset johdu valtiosta, joten kyse ei ole valtiontuesta. Lisäksi Puola selitti, että kiinteistön arvo perustui riippumattomaan etukäteisarvostukseen ([39]).

([38]) PZU listautui Varsovan pörssiin 12 päivänä toukokuuta 2010. Liiketoimen tekopäivänä (eli 10 päivänä toukokuuta 2011) valtio omisti 35 prosenttia sen osakkeista, kun taas loput 65 prosenttia olivat vapaasti kelluvia (pääosin eläkerahastojen ja riskirahastojen omistuksessa).

([39]) Emmersonin arvostus huhtikuussa 2011 osoitti, että kiinteistön arvo on […] zlotya (noin […] euroa). Tämä arvo on jotakuinkin 10 prosenttia suurempi kuin sovittu hinta, koska Emmerson oletti, että omistajan saama vuokra olisi noin 10 prosenttia suurempi kuin sovittu hinta, jonka LOT maksoi PZU:lle. Tästä syystä noin 10 prosenttia pienempi myyntihinta oli perusteltu.

(141) Lisäksi Puola selitti, että osoitteessa ul. 17 Stycznia 39 sijaitsevan kiinteistön, rahtiterminaalin ja ateriapalvelutilojen myynnissä tarjouskilpailumenettely epäonnistui, koska tarjouksia ei tullut. Kaikissa tapauksissa kiinteistön arvo perustui kuitenkin riippumattomaan etukäteisarvostukseen ([40]).

(142) Lainasopimuksista Puola selitti seuraavaa:

a) PZU Groupiin kuuluvat yhtiöt myönsivät LOT:lle kaksi lainaa: ensin […] zlotyn (noin […] euron) suuruisen lainan 14 päivänä joulukuuta 2009 ja sitten […] zlotyn (noin […] euron) suuruisen lainan 17 päivänä helmikuuta 2010. Valtio on PZU:n vähemmistöosakas.

b) PKN Orlen myönsi LOT:lle […] zlotyn (noin […] euron) suuruisen lainan 28 päivänä kesäkuuta 2012. Valtio on PKN Orlenin vähemmistöosakas ([41]).

c) TF Silesia myönsi LOT:lle […] zlotyn (noin […] euron) suuruisen lainan 30 päivänä maaliskuuta 2009. TF Silesian ainoa osakkeenomistaja on valtio.

d) OLPP myönsi LOT:lle […] miljoonan zlotyn (noin […] miljoonan euron) suuruisen lainan 9 päivänä maaliskuuta 2012. PERN Przyjaźń SA, jäljempänä 'PERN', joka on kokonaan valtion omistuksessa, on OLPP:n ainoa osakkeenomistaja.

(143) Puolan mukaan PZU Groupiin ja PKN Orleniin kuuluvien yhtiöiden varat eivät ole valtion varoja, eivätkä näiden yhtiöiden päätökset johdu valtiosta, koska valtio on näissä yhtiössä vain vähemmistöosakkaana. Näin ollen kyse ei ole valtiontuesta.

(144) Puolan mukaan kun lainoja myönsivät valtion omistamat yhtiöt (eli TF Silesia ja OLPP), kummatkin lainat myönnettiin markkinaehtojen mukaisesti, mikäli niiden varat katsottaisiin valtion varoiksi ja niiden päätökset valtiosta johtuviksi: annettu vakuus oli vahva ([42]) ja sovelletut korkotasot olivat samoja kuin yksityisten luotonantajien soveltamat ([43]).

(145) LOT:n tytäryhtiöiden myynnistä Puola selitti seuraavaa:

a) Komissio antoi LOT Services-, LOT Catering-, LOT AMS- ja LOT Cargo -yhtiöiden myynnistä asiassa SA.33337 ([44]) päätöksen, jonka mukaan mikään kyseisistä liiketoimista ei ollut valtiontukea.

b) LOT:n Casinos Poland -yhtiöstä omistamista osakkeista 33,3 prosenttia myytiin Vicco Investment Sp. z o.o.-yhtiölle ([45]), jäljempänä 'Vicco', 8 päivänä huhtikuuta 2013 tehdyn sopimuksen perusteella […] miljoonan zlotyn (noin […] miljoonan euron) hintaan. Vicco on yksityinen yritys. Näin ollen sen varat eivät ole valtion varoja eivätkä sen päätökset johdu valtiosta. Puolan mukaan liiketoimen arvo vastasi hintaa, jota avoimella kilpailumenettelyllä valittu yksityinen tarjoaja ehdotti.

([40]) Osoitteessa ul. 17 Stycznia 39 sijaitsevan kiinteistön arvostuksen tekijät olivat seuraavat: i) kiinteistöarvioija Marzena Niemczyk (lupa nro 4519), yhtiöstä Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., arvostus päivätty 26 päivänä heinäkuuta 2012; ii) Colliers International Poland Sp. z o.o., raportti päivätty 12 päivänä kesäkuuta 2012; ja iii) Deloitte Advisory Sp. z o.o., raportti päivätty 18 päivänä heinäkuuta 2012.
Rahtiterminaalin arvostuksen teki kiinteistöarvioija Marzena Niemczyk (lupa nro 4519), yhtiöstä Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., arvostus päivätty 31 päivänä heinäkuuta 2011. Lisäksi KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. laati erillisen raportin kiinteistön myynnin taloudellisista perusteista; raportti on päivätty 7 päivänä marraskuuta 2011.
Ateriapalvelutilojen arvostuksen teki kiinteistöarvioija Marzena Niemczyk (lupa nro 4519), yhtiöstä Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., arvostus päivätty 31 päivänä heinäkuuta 2011. Lisäksi KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. laati erillisen raportin kiinteistön myynnin taloudellisista perusteista; raportti on päivätty 7 päivänä marraskuuta 2011.

([41]) Polski Koncern Naftowy ORLEN SA listautui Varsovan pörssiin 26 päivänä marraskuuta 1999. Joulukuun 31 päivänä 2012 valtio omisti 27,5 prosenttia osakkeista, ja loput 72,5 prosenttia olivat vapaasti kelluvia (pääasiassa eläke- ja sijoitusrahastojen omistuksessa).

([42]) Esimerkki TF Silesian myöntämästä lainasta: kiinnitys/hallintaan perustumaton vakuus LOT:n varoista, vakuutussopimukseen perustuvien oikeuksien luovuttaminen, velkakirja ja vapaaehtoinen täytäntöönpanon esittäminen. Esimerkki OLPP:n myöntämästä lainasta: hallintaan perustumaton vakuus ja vapaaehtoinen täytäntöönpanon esittäminen.

([43]) Esimerkki TF Silesian myöntämästä lainasta: WIBOR 3M + [4,5–5,5] prosentin vuotuinen korko; OLPP:n myöntämään lainaan sovellettiin [8–10] prosentin vuotuista korkoa. Vertailun vuoksi: PKN Orlenin LOT:lle myöntämän lainan vuotuinen korko oli vuoden 2012 ensimmäisellä puoliskolla [8–10] prosenttia.

([44]) Ks. alaviite 8.

([45]) Ts. erillisyhtiö, jonka muodosti Century Casinos Europe GmbH:n (entinen Casinos Poland Sp. z o.o:n osakas). Century Casinos Europe GmbH on yksityinen yritys, joka on listattu Yhdysvaltojen ja Itävallan pörsseissä.

c) LOT:n omistamista Petrolotin osakkeista 49 prosenttia myytiin PKN Orlenille 21 päivänä joulukuuta 2012 tehdyn sopimuksen perusteella […] zlotyn (noin […] euron) hintaan. PKN Orlen on yksityinen yritys. Näin ollen sen varat eivät ole valtion varoja eivätkä sen päätökset johdu valtiosta, kuten edellä johdanto-osan 142 kappaleessa on kuvattu. Puolan mukaan liiketoimen arvo vastasi riippumattoman etukäteisarvotuksen tehneen arvioijan määrittämää arvoa ([46]).

d) LOT:n omistamista Eurolotin osakkeista 37,90 prosenttia myytiin TF Silesialle 27 päivänä helmikuuta 2013 tehdyn sopimuksen perusteella [> 118] zlotyn (noin [> 29] euron) hintaan. Puolan mukaan Eurolotin osakkeet myytiin kilpailumenettelyssä, ja myynti perustui neuvotteluihin, jotka aloitettiin julkisen neuvottelupyynnön perusteella ([47]). Osakkeet osti TF Silesia, kokonaan valtion omistama yhtiö, joka oli ainoa tarjoaja. Liiketoimen hinta perustui riippumattomaan etukäteisarvostukseen ([48]).

(146) Puola totesi liiketoimista, jotka koskivat sitä, että PKN Orlen ja sen tytäryhtiö Petrolot toimittivat LOT:lle polttoainetta alennettuun hintaan, että PKN Orlen ja Petrolot ovat yksityisiä yhtiöitä, joten niiden varat eivät ole valtion varoja eivätkä niiden päätökset johdu valtiosta. Näin ollen nämä liiketoimet eivät sisältäneet valtiontukea ([49]).

(147) Muiden asianomaisten osapuolten huomautusten osalta Puola toteaa, että LOT:lla on nyt paremmat onnistumisen mahdollisuudet kuin aiemmin. Makrotaloudellinen ympäristö on parantunut EU:ssa, ja Puolan talouden ennustetaan kasvavan aiemmin odotettua nopeammin. Lentoliikenteen odotetaan lisääntyvän etenkin Keski- ja Itä-Euroopassa. LOT on saanut kokemusta aiemmin epäonnistuneista rakenneuudistusyrityksistä ja selvittänyt aiemmin ratkaisemattomat ongelmat (se esimerkiksi vähensi ennätyksellisen paljon henkilöstöä, mistä koitui noin […] miljoonan zlotyn säästöt vuonna 2013). Henkilöstövähennykset on toteutettu ilman suurta vastustusta ammattiliitoilta. Lisäksi LOT on viimeinkin saanut B787-lentokoneet, joiden puuttumista pidettiin yhtenä syynä aiempiin vaikeuksiin. Puola on toimittanut yksityiskohtaista tietoa B787-lentokoneella operoimisen taloudellisista näkökohdista ja niiden vaikutuksista rakenneuudistukseen. LOT:n laskelmien mukaan erityisesti B787-lentokoneen kustannusten ja tulojen tasapaino on paljon parempi kuin B767-koneen, joka oli sen edeltäjä LOT:n kalustossa. Kuuden toimintakuukautensa aikana vuonna 2013 B787-lentokoneen tuottama taloudellinen tulos ([…] miljoonaa zlotya) oli suurempi kuin sen edeltäjän, B767-lentokoneen, vastaavalla ajanjaksolla vuonna 2012.

(148) Pitkänmatkan lentojen kysynnästä Puola toimitti todisteita, jotka osoittavat, että sillä on yhdet suurimmista ja kasvavista markkinoista Pohjois-Amerikan reiteillä ja että sen markkinat ovat suuremmat kuin joillakin vakiintuneilla Länsi-Euroopan vaihtoasemilla ja jopa suuremmat kuin Prahalla ja Budapestilla yhteensä. Puola katsoo, että toisin kuin Unkarin esimerkissä, LOT:lla on vahvempi pohja alkaa luoda jalansijaa pitkänmatkan lentojen markkinoille, koska se hyötyy merkittävästä etnisten ryhmien matkustusliikenteestä ja itäisiltä markkinoilta, kuten Ukrainasta, Valko-Venäjältä ja Venäjältä tulevista liikennevirroista.

(149) Puola pitää B787-lentokoneen rahoitusleasingiä oman rahoitusosuuden lähteenä ja osoituksena markkinoiden luottamuksesta LOT:ta kohtaan. Tältä osin Puola selvensi, että liikepankkiluotonantajat ja Ex-Im Bank tekivät ammattimaisen ja kattavan yritystarkastuksen ennen rahoituksen myöntämistä LOT:lle. Arviointi tehtiin juuri ennen ensimmäisen lentokoneen luovutusta marraskuussa 2012, ja luotonantajat olivat hyvin tietoisia LOT:n taloudellisesta tilanteesta. Tuolloin ne eivät tienneet, että LOT saisi valtiontukea, koska Puola ilmoitti pelastamistuesta vasta 14 päivänä joulukuuta 2012.

([46]) Deloitte Advisory Sp. z o.o., 8 päivänä toukokuuta 2012. Petrolot Sp. z o.o. -osakkeiden (49 prosenttia) markkina-arvo oli arvostuksessa arvioitu olevan […] miljoonan zlotyn luokkaa.

([47]) Ilmoitus neuvotteluista julkaistiin päivittäin ilmestyvässä *Rzeczpospolita*-lehdessä 24 päivänä heinäkuuta 2012, ja sitä muutettiin ilmoituksella, joka julkaistiin samassa lehdessä 21 päivänä elokuuta 2012.

([48]) Asiantuntija määritti, että markkina-arvo 37,9 prosentin osuudelle Eurolotin osakkeista oli noin 118,0–124,0 miljoonaa zlotya. Eurolot S.A:n omasta pääomasta 37,9 prosentin osuuden markkina-arvo arvioitiin kahdella menetelmällä: i) diskontattu kassavirtamenetelmä (DCF) — arvioitu arvo oli 124,0 miljoonaa zlotya, ja ii) mukautettu nettoarvomenetelmä — arvioitu arvo oli 118,0 miljoonaa zlotya. Puola toimitti asiakirjatodisteita, jotka oli laatinut Deloitte Advisory Sp. z o.o: i) raportti yksityisen sijoittajan testistä, joka liittyi Eurolotin osakkeiden ostamiseen, päivätty 14 päivänä tammikuuta 2013; ii) raportti Eurolotin arvostuksesta, päivätty 14 päivänä tammikuuta 2013; iii) raportti taloudellisesta, verotuksellisesta ja oikeudellisesta yritystarkastuksesta, päivätty 15 päivänä tammikuuta 2013.

([49]) Lisäksi Puola kertoi, että toimittajien ehdottamissa polttoaineen hinnoissa ja maksuehdoissa otetaan huomioon markkinaehdot eli ostettavan tuotteen ilmoitettu määrä. LOT, jonka kotikenttä on Varsovassa, on Orlenin/Petrolotin suurin asiakas näillä markkinoilla. Yli […] prosenttia LOT:n polttoaineesta toimitetaan Puolasta, ja loppuosa on jaettu muille kansainvälisille asemille. Suurasiakkaille annettavat määräalennukset ovat osa toimittajien ja tilaajien välisiä markkinasuhteita. Polttoaineen hinnat Puolassa ovat suurempia kuin muilla LOT:n käyttämillä asemilla, vaikka ulkomailta ostetun polttoaineen määrä on paljon pienempi.

(150) Puola toimitti yksityiskohtaiset selvitykset menetelmästä, jota LOT käytti reittien kannattavuuden laskennassa. Lisäksi Puola muistutti tutkimustiedoista, joiden mukaan suurin osa lentoyhtiöistä on käyttänyt samankaltaista menetelmää kuin LOT.

(151) Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden ja etenkin yliarvioiduksi väitetyn sijoitetun pääoman kannattavuuden osalta Puola ilmoitti komissiolle, että LOT analysoi 73:n maailmanlaajuisesti toimivan lentoyhtiön sijoitetun pääoman kannattavuuden kuudelta viime vuodelta ja totesi, että sen arvioitu sijoitetun pääoman kannattavuus on eurooppalaisten lentoyhtiöiden mediaanin paikkeilla ja paljon pienempi kuin tehokkaimmilla eurooppalaisilla lentoyhtiöillä viime tilikautena. Tällä perusteella Puola katsoo, ettei arvioitua sijoitetun pääoman kannattavuutta voida pitää epärealistisena.

(152) Markkinoiden ylikapasiteettia koskevasta väitteestä Puola tähdentää, että kolmen viime vuoden aikana lentoyhtiöiden kapasiteetti Puolassa on kasvanut tarjottujen matkustajapaikkojen määrällä mitattuna vuosittain keskimäärin 6,2 prosenttia, kun taas koko matkustajakysyntä on lisääntynyt vuosittain 7,3 prosenttia. Tätä taustaa vasten Puola toteaa, että vuonna 2014 LOT tarjoaa […] matkustajapaikkaa vähemmän Puolasta lähtevillä ja sinne saapuvilla lennoilla kuin ennen rakenneuudistusta, kun taas kilpailijoiden arvioidaan lisäävän tarjontaansa yli 30 prosentilla.

(153) Väitteestä, että LOT laajentuisi tilauslentomarkkinoille, Puola ilmoittaa, että LOT on itse asiassa vähentänyt osuuttaan tässä segmentissä; osuus oli [> 3] prosenttia vuonna 2012 ja [< 1,5] prosenttia vuonna 2013 (kun otetaan huomioon, että vuonna 2010 osuus oli [> 15] prosenttia). LOT ei aio jatkaa toimintaansa tilauslentomarkkinoilla rakenneuudistuksen jälkeen.

VII. **TUEN ARVIOINTI**

7.1 VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

(154) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään, että jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

7.1.1 **Rakenneuudistustuki**

(155) Rakenneuudistustuen myöntää valtiovarainministeriö, joten on selvää, että kyse on valtion varoista ja että tuen myöntäminen johtuu valtiosta.

(156) Rakenneuudistustuki on myönnettävä vain yhdelle tietylle yritykselle, tässä tapauksessa LOT:lle, ehdoilla, joita se ei olisi voinut saada markkinoilta vaikean taloudellisen tilanteensa vuoksi. Puola vahvistaa tämän rakenneuudistussuunnitelmassa, jossa todetaan, että valtiontuki on ainoa mahdollinen rahoituslähde, jonka avulla yhtiö voi jatkaa toimintaansa ja toteuttaa rakenneuudistustoimenpiteet. Näin ollen komissio toteaa, että toimenpiteestä koituu tuensaajalle valikoivaa etua.

(157) Lisäksi tuen on määrä parantaa LOT:n kilpailuasemaa lentoliikennemarkkinoilla. Eri jäsenvaltioiden yritykset kilpailevat EU:n lentoliikennemarkkinoilla etenkin sen jälkeen, kun lentoliikenteen vapauttamisen kolmatta vaihetta ("kolmas paketti") alettiin soveltaa 1 päivänä tammikuuta 1993 ([50]). Näin ollen tuki vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(158) Näiden näkökohtien pohjalta komissio katsoo, että ilmoitettu toimenpide on EY:n perustamissopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

7.1.2 **Lentoasemamaksujen lykkäys ja muut liiketoimet**

Lentoasemamaksujen lykkäys

(159) Komissio toteaa sen arvioinnista, johtuuko toimenpide valtiosta, että kaikki lentoasemat, jotka myönsivät lykkäyksiä LOT:lle, ovat joko suoraan tai epäsuoraan Puolan valtion valvonnassa, kuten edellä johdanto-osan 103 kappaleessa on kuvattu. Kun otetaan huomioon, että vakiintuneen oikeuskäytännön ([51]) mukaan "… se, että julkinen yritys on valtion valvonnassa, ei riitä osoittamaan, että yrityksen toteuttamat toimenpiteet (…) johtuvat valtiosta", komission on tutkittava, missä määrin viranomaiset harjoittivat lentoasemien hallinnointia

([50]) "Kolmas paketti" sisälsi kolme lainsäädäntötoimea: i) neuvoston asetus (ETY) N:o 2407/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1); ii) neuvoston asetus (ETY) N:o 2408/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8); ja iii) neuvoston asetus (ETY) N:o 2409/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 15).

([51]) Asia C-482/99, Ranskan tasavalta v. komissio (Stardust Marine), tuomio 16.5.2002, Kok., s. I-4397, 52 kohta.

koskevaa ohjausta nyt käsiteltävänä olevan tutkinnan puitteissa. Lisäksi komission on selvitettävä, onko muita indikaattoreita, jotka osoittavat valtion osallistuneen lentoasemamaksujen lykkäykseen LOT:lle vai tekivätkö lentoasemat nämä päätökset itsenäisesti ilman valtion osallisuutta.

(160) Komissio toteaa, että Puolan toimittamassa KPMG-raportissa kuvataan jokaisen lentoaseman päätöksentekomenettely kunkin lykkäyssopimuksen osalta, mukaan luettuna velkojen perintämenettelyn aloittaminen, maksukehotukset sekä lykkäysten sopimusehtoja koskevat neuvottelut. KPMG-raportissa mainitaan myös neuvottelujen osapuolet (ts. lentoasemien lakiasioiden osasto, perintäasioista vastaava osasto ja talousosasto). KPMG-raportti ei osoita valtion osallistuneen lentoasemamaksujen lykkäyksen myöntämiseen LOT:lle.

(161) Tästä huolimatta komissio toteaa PPL:stä, että siihen sovelletaan julkisoikeutta ja että se on kokonaan valtion omistuksessa, ja valtio myös nimittää sen pääjohtajan. Julkisviranomaiset ohjaavat PPL:n hallinnointia merkittävässä määrin ([52]), kuten edellä johdanto-osan 103 ja 105 kappaleissa on kuvattu. Lisäksi Varsovan lentoasema on Puolan päälentoasema; sen läpi kulkee noin 10 miljoonaa matkustajaa vuodessa ja se on erittäin tärkeä Puolan ja muun maailman välisten vaihtoyhteyksien toimivuuden kannalta. Alueellisten lentoasemien osalta komissio toteaa, että ne ovat yksityisoikeuden piiriin kuuluvia yrityksiä, joita valtio valvoo suoraan tai epäsuoraan, ja että jokaisessa niistä PPL on yksi niiden julkisista osakkeenomistajista ([53]) kuten edellä johdanto-osan 103 kappaleessa on kuvattu. Alueellisen lentoaseman toiminnalla on tärkeä vaikutus paikalliseen talouteen, joten on epätodennäköistä, etteivätkö paikalliset viranomaiset jollakin tapaa osallistuisi valvomiensa lentoasemien toimintaa koskeviin päätöksiin.

(162) On erittäin epätodennäköistä, että nämä päätökset olisi voitu tehdä ilman minkäänlaista valtion osallisuutta, kun otetaan huomioon, millainen vaikutus lentoasemamaksujen lykkäyksellä voi olla LOT:iin ja kaikkiin lentoaseman toimintoihin paikallisella tai kansallisella tasolla, sekä se, että LOT on PPL:n tärkeä asiakas, PPL:n ja valtion väliset yhteydet ovat vahvat ja PPL:ään sovelletaan julkisoikeutta. Näin ollen komissio toteaa, että vaikkei voida selvästi osoittaa, että Puola kehotti PPL:ää lykkäämään LOT:n erääntyneitä lentoasemamaksuja, julkisviranomaisten on katsottava osallistuneen noihin päätöksiin tavalla tai toisella. Siksi komissio katsoo, että on olemassa riittävästi seikkoja, joiden perusteella voidaan todeta lentoasemamaksujen lykkäysten johtuneen valtiosta. Koska lykkäyksiin liittyy mahdollinen julkisten yhtiöiden varojen menetys, nämä toimet on myönnetty valtion varojen kautta.

(163) Sen määrittämiseksi, muodostuuko näistä toimista taloudellista etua LOT:lle SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla, komission on kuitenkin selvitettävä, ovatko PPL ja alueelliset lentoasemat toimineet (lentoasemamaksuja lykätessään) tavalla, joka on verrattavissa samanlaisessa tilanteessa toimivan yksityisen velkojan toimintaan. Jos näin on, LOT:n ei voida katsoa saaneen sellaista etua, jota se ei olisi saanut normaaleissa markkinaolosuhteissa, jolloin toimenpiteet eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaista valtiontukea (markkinataloustoimijatesti).

(164) Komissio erityisesti toteaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön ([54]) mukaan tilanne, jossa lykkäykset myönnettiin LOT:lle (talouskriisi ja muut poikkeukselliset tapahtumat, joita on kuvattu edellä johdanto-osan 108 kappaleessa) on otettava huomioon niiden markkinaehtoisuutta arvioitaessa.

(165) Lisäksi komissio katsoo, että LOT on Puolan lentoasemien tärkeä asiakas ja muodostaa huomattavan osan niiden tuloista, kuten edellä johdanto-osan 109 kappaleessa on kuvattu. Näin ollen lentoasemat ovat erityisen halukkaita jatkamaan yhteistyötään LOT:n kanssa.

(166) Tämän ohella komissio arvioi tiedot niiden hyötyjen ja haittojen vertailusta, jotka aiheutuvat lentoasemien käytettävissä olevista mahdollisuuksista LOT:n velkojen perimisessä. Näitä mahdollisuuksia ovat lentoasemamaksujen lykkäys, oikeudenkäynti tai Puolan asettama maksukyvyttömyys. Varsinkin aikavälin osalta komissio toteaa, että lentoasemien LOT:lle myöntämien lykkäysten pituus oli keskimäärin 6,5 kuukautta. Tämä vaikuttaa

([52]) Liikenneministeri i) voi asettaa PPL:lle tarvittaessa kansallista puolustusta koskevia velvollisuuksia luonnonkatastrofin yhteydessä jne., ii) voi muuttaa PPL:n pääjohtajan tekemän päätöksen tai kumota sen, jos se on lainvastainen, iii) antaa suostumuksensa sellaisen käyttöomaisuuden myynnille, joka on osa lentoliikenteen turvaamiseen käytettyjä aktiivisia järjestelmiä.

([53]) Vuosina 2009–2013 PPL omisti noin 30 prosenttia Gdanskin lentoaseman osakkeista, 77 prosenttia Krakovan lentoaseman osakkeista, noin 45 prosenttia Poznanin lentoaseman osakkeista, noin 16 prosenttia Katowicen lentoaseman osakkeista ja noin 20 prosenttia Wrocławin lentoaseman osakkeista.

([54]) Asia C-482/99, Ranskan tasavalta v. komissio (Stardust Marine), tuomio 16.5.2002, Kok., s. I-4397, 71 kohta ("… sen tutkimiseksi, vastasiko valtion toiminta markkinataloudessa järkevästi toimivan sijoittajan toimintaa, valtion toiminnan taloudellista järkevyyttä on arvioitava ottaen huomioon rahoitustukien myöntämishetkellä vallinneet olosuhteet…").

lentoasemien kannalta suotuisalta verrattuna saatavien perimiseen kuluvaan aikaan Puolassa (yli kaksi vuotta) tai maksukyvyttömyysmenettelyjen kestoon Puolassa (keskimäärin kolme vuotta). Aika pysyy edelleen suotuisana, jos sitä verrataan pisimpään LOT:lle myönnettyyn lykkäykseen, jonka pituus oli suunnilleen yksi vuosi. Lisäksi komissio toteaa, että kun lykkäyspäätökset tehtiin, LOT:lla oli yhä varoja, joita olisi voitu käyttää vakuutena ([55]). Siksi lykkäykset olivat lentoasemien kannalta suotuisampia kuin LOT:n hakeutuminen maksukyvyttömyysmenettelyyn, sillä silloin lentoasemien saatavat olisi maksettu takaisin vasta viimeisessä velkojaryhmässä ja prosenttiosuus olisi voinut olla paljon pienempi kuin lykkäysten yhteydessä, kuten edellä johdanto-osan 110 ja 114 kappaleessa on kuvattu.

(167) Lykkäysten sopimusehdoista komissio toteaa, että lentoasemien perimä korko vaikutti olevan markkinaehtojen mukainen, koska se asetettiin tasolle, joka on verrattavissa teollisuudenalalla samaan aikaan myönnetyistä lainoista perittyyn keskimääräiseen korkoon ([56]), joskaan lentoasemilla ei ollut velvollisuutta soveltaa lakisääteistä korkoa. Lisäksi komissio toteaa, että suurimmassa osassa lykätystä määrästä vakuutena oli LOT:n varoja. Kaikissa muissa tapauksissa LOT toimitti avoimia velkakirjoja ja/tai tunnusti velkansa tietylle lentoasemalle, mikä paransi lentoasemien asemaa huomattavasti mahdollista perintämenettelyä ajatellen, kuten johdanto-osan 112 ja 113 kappaleissa on kuvattu.

(168) Lisäksi komissio toteaa, että myös LOT:n yksityiset velkojat suostuivat lykkäämään velkojen maksua samanlaisin sopimusehdoin. Esimerkiksi peritty korko oli lakisääteistä korkoa pienempi tai sitä ei peritty lainkaan, ja joissakin tapauksissa myöskään vakuutta ei vaadittu, kuten edellä johdanto-osan 115 kappaleessa on selostettu.

(169) Komissio myös myöntää, että LOT on maksanut kaikki lykätyt lentoasemamaksut kokonaisuudessaan, kuten edellä johdanto-osan 116 kappaleessa on esitetty.

(170) Puolan toimittamasta KPMG-raportista komissio katsoo, että siinä analysoidaan jokaisen lykkäyssopimuksen markkinaehtoisuus, kuten edellä johdanto-osan 117 kappaleessa on kuvattu. Menetelmä, jota KPMG käyttää verrattaessa perusskenaariota (sitä, että LOT:lle myönnetään lykkäyksiä lentoasemamaksuista) vaihtoehtoiseen skenaarioon (siihen, ettei LOT:lle myönnetä lykkäyksiä lentoasemamaksuista, vaan aloitetaan siihen kohdistuvat maksukyvyttömyysmenettelyt), perustuvat objektiivisesti tarkistettavissa oleviin tietoihin (tilastoihin, konkreettisiin esimerkkeihin jne.). Skenaarioita verrattiin kolmeen erilaiseen alaskenaarioon, jotka osaltaan vaikuttavat objektiivisen tuloksen saamiseen. Lykkäyssopimusten taloudellisten perusteiden varmentamiseksi perusskenaariota ja vaihtoehtoista skenaarioita verrattiin tämänhetkiseen ja nettonykyarvoon. Näiden kahden skenaarion vertailu osoitti, että lentoasemamaksujen lykkäys oli kaikissa tapauksissa taloudellisesti perusteltua ja lentoasemille hyödyllisempää kuin vaihtoehtoinen skenaario maksukyvyttömyysmenettelyjen aloittamisesta. KPMG-raportti perustuu yleisesti käytettäviin arviointimenetelmiin, eikä se herätä käytettyjä menetelmiä ja standardeja koskevia epäilyksiä. Näiden näkökohtien perusteella komissio katsoo, että raportin tulokset antavat luotettavan vahvistuksen lykkäyssopimusten markkinaehtoisuudesta.

(171) Komissio toteaa, että velkojaa, joka harkitsee lykkäyksen myöntämistä saataviensa maksamiselle, ei voida verrata sijoittajaan, koska näissä tapauksissa liiketoimintaehdot ovat erilaiset: sijoittajan tavoitteena on saada tuottoa sijoitukselleen, hän arvioi riskit huolellisesti, vaatii riittävät vakuudet ja jos niitä ei saada, voi vetäytyä sijoituksesta jne., kun taas velkojan tilanne on toisenlainen. Sen saatavat ovat jo olemassa ja ne ovat vakuudettomia. Velkojalla on siis vain kaksi valintamahdollisuutta: saatavien hakeminen oikeusteitse tai asian ratkaiseminen sovinnollisesti, minkä vuoksi velkoja saattaa hyväksyä velalle erilaiset, joskus vähemmän suotuisatkin takaisinmaksuehdot kuin sijoittaja. Velkoja voi etenkin hyväksyä velalliselta tiettyjä myönnytyksiä, jotka helpottavat perintämenettelyä (esimerkiksi velan tunnustaminen, vapaaehtoinen suostuminen perintään jne.) tai hankkia vakuuksia, mikäli mahdollista. Velkoja voi näin ollen suostua velan lykkäykseen, jos se mahdollisesti helpottaa perintämenettelyä myöhemmin ([57]).

(172) Näiden näkökohtien perusteella komissio katsoo, että valtion omistamat lentoasemat toimivat markkinatalouden ehdoin toimivan velkojan tavoin, kun ne myönsivät LOT:lle lykkäyksiä lentoasemamaksuista. Näistä toimista ei siis koitunut LOT:lle sellaista etua, jota se ei olisi voinut saada normaaleissa markkinaolosuhteissa. Näin ollen lentoasemamaksujen lykkäysten ei katsota olevan valtiontukea.

([55]) On muistettava, että kaikilla PPL:n LOT:lle myöntämillä lykkäyksillä oli takaus. Suurimmassa osassa tapauksia vakuus koostui LOT:n varoihin kohdistuvista kiinnityksistä ja/tai rekisteröidyistä panteista.
([56]) Puolan keskuspankin tietojen perusteella.
([57]) Asia T-198/01, Technische Glaswerke Ilmenau v. komissio, tuomio 8.7.2004, Kok., s. II-2717, 99 kohta.

Muut liiketoimet

(173) LOT:n kiinteistöjä koskevien liiketoimien osalta komissio tekee Puolan toimittamien selvitysten perusteella seuraavassa esitettävät johtopäätökset.

(174) LOT:n pääkonttorin myynnistä PZU:lle/PB1:lle komissio toteaa, että ostaja on yksityinen yritys, kuten edellä johdanto-osan 139 ja 140 kappaleessa on esitetty, joten sen varat eivät ole valtion varoja. Näin ollen tämä liiketoimi ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(175) Siltä osin kun kyse on i) osoitteessa ul. 17 Stycznia 39 sijaitsevan kiinteistön myynnistä TF Silesialle, ii) rahtiterminaalin myynnistä LS Airport Servicesille ja iii) ateriapalvelutilojen myynnistä LOT Cateringille, komissio toteaa, että ostaja oli suoraan tai epäsuoraan valtion valvoma yhtiö. Sekä TF Silesia että LS Airport Services ovat suoraan valtionkonttorin valvomia yhtiöitä. Myös LOT Cateringin ainoa osakkeenomistaja REF on myös kokonaan valtion omistama, kuten edellä johdanto-osan 139 kappaleessa on selostettu. Kaikki nämä yhtiöt ovat yksityisoikeuden piiriin kuuluvia yhtiöitä, jotka noudattavat liiketaloudellisia yhtiöitä koskevaa säännöstöä. Säännöstö edellyttää yhtiökokouksen järjestämistä, kun rajavastuuyhtiöt sekä tiettyjen ehtojen vallitessa myös osakeyhtiöt aikovat myydä tai ostaa kiinteistön ([58]). Kun otetaan huomioon, että valtio käyttää suoraan tai epäsuoraan kaikki TFS:n, LS Airport Servicesin ja LOT Cateringin yhtiökokousten äänioikeudet, valtio osallistui kiistatta näiden liiketoimien päätöksentekomenettelyyn. Näiden näkökohtien perusteella komissio katsoo, että TF Silesian, LS Airport Servicesin ja LOT Cateringin päätökset johtuvat valtiosta. Koska nämä yhtiöt ovat julkisia yrityksiä, niiden varat ovat valtion varoja.

(176) Kaikissa näissä tapauksissa kiinteistön arvo perustui riippumattomaan arvostukseen, joka tehtiin yleisesti hyväksyttyjen markkinaindikaattorien ja arvostusstandardien mukaisesti (ja myös vertailukelpoiset liiketoimet sekä paikalliset markkinaolosuhteet otettiin huomioon). Omaisuuden arvioijilla oli asianmukaiset pätevyydet ja sopiva kokemus. Komissio toteaa, että arvostukset tehtiin ennen näiden liiketoimien toteuttamista. Lisäksi komissio toteaa, että nämä liiketoimet täyttävät riippumatonta asiantuntija-arvostusta koskevat vaatimukset, jotka on esitetty komission tiedonannossa julkisten viranomaisten tekemiin maa-alueita ja rakennuksia koskeviin kauppoihin sisältyvistä tuista ([59]). Näiden seikkojen perusteella komissio katsoo, että näiden arvostusten tuloksia voidaan pitää asianmukaisena arviointina edellä mainittujen kiinteistöjen markkinahinnoista.

(177) Tästä syystä komissio katsoo, että liiketoimista, jotka liittyvät LOT:n myymiin kiinteistöihin edellä kuvatun mukaisesti, ei koitunut LOT:lle sellaista etua, jota se ei olisi saanut normaaleissa markkinaolosuhteissa, joten ne eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

Lainat

(178) LOT:lle myönnettyjen lainojen osalta komissio tekee Puolan toimittamien selvitysten perusteella seuraavat johtopäätökset.

(179) Komissio toteaa PZU Groupin ja PKN Orlenin LOT:lle myöntämistä lainoista, joita on selostettu johdanto-osan 142 ja 143 kappaleessa, että kyseiset yhtiöt ovat yksityisiä yrityksiä. Sen vuoksi niiden päätökset eivät johdu valtiosta eivätkä niiden varat ole valtion varoja. Näin ollen lainat eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(180) TF Silesian LOT:n myöntämän lainan osalta katsotaan, kuten johdanto-osan 175 kappaleessa on jo todettu, että TF Silesian päätökset johtuvat valtiosta ja sen varat ovat valtion varoja.

(181) Komissio toteaa OLPP:n LOT:lle myöntämästä lainasta, että OLPP:n ainoa osakkeenomistaja PERN on kokonaan valtion omistama, kuten edellä johdanto-osan 142 kappaleessa on selitetty. Toisin sanoen valtio käyttää kaikki äänioikeudet tämän yhtiön yhtiökokouksessa ja nimittää sen hallintoneuvoston jäsenet. Edellä esitetyn perusteella komissiolla on syytä uskoa, että OLPP:n päätökset johtuvat valtiosta ja että sen varat ovat valtion varoja.

(182) Tämän valossa komission oli arvioitava, myönsivätkö TF Silesia ja OLPP lainat LOT:lle markkinaehtoisesti. Kun otetaan huomioon, että näiden lainojen yhteydessä tarjottu vakuus oli vahva ja sovelletut korkotasot samanlaisia kuin yksityisen velkojan soveltamat, kuten edellä johdanto-osan 144 kappaleessa on kuvattu, komissio katsoo, että nämä lainat myönnettiin markkinaehtoisesti.

([58]) LOT Catering ja TF Silesia ovat rajavastuuyhtiöitä, LS Airport Services on osakeyhtiö.
([59]) EYVL C 209, 10.7.1997, s. 3.

(183) Tämän vuoksi komissio toteaa, että LOT:lle myönnetyt lainat eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

Tytäryhtiöiden myynti

(184) LOT:n myymistä tytäryhtiöistä komissio tekee Puolan toimittamien selvitysten perusteella seuraavat johtopäätökset:

(185) LOT Services-, LOT Catering-, LOT AMS- ja LOT Cargo -yhtiöiden myynnistä komissio toteaa, että nämä liiketoimet olivat komission asiassa SA.33337 ([60]) tekemän päätöksen mukaisia. Päätöksessä komissio katsoi, etteivät kyseiset liiketoimet olleet valtiontukea. Päätökseen ei ole haettu muutosta, joten siitä on tullut lopullinen.

(186) Asianomaiset osapuolet toimittivat huomautuksia, joiden mukaan LOT myi näiden tytäryhtiöiden osakkeita niiden markkina-arvoa kalliimmalla hinnalla ja että etenkään LOT AMS- ja LOT Services -yhtiöiden myyntihinnassa ei otettu huomioon sitä, että i) LOT AMS oli erityisen huonossa taloudellisessa tilanteessa oleva yhtiö ja että ii) LOT Services -yhtiön edeltäjää, yhtiötä nimeltä LOT Ground Services So. z o.o., jäljempänä 'LOT Ground Services', koskeva maksukyvyttömyysmenettely oli meneillään edellä johdanto-osan 132 kappaleessa kuvatun mukaisesti. Näistä huomautuksista komissio toteaa, että niistä oli jo aloitettu komission tutkinta.

(187) Eritoten LOT AMS -yhtiön osakkeiden myyntihinta perustui kolmeen riippumattomaan etukäteisarvostukseen, jotka on kuvattu ja arvioitu komission päätöksessä SA.33337 ([61]). Samoin LOT Cargo -yhtiötä koskevat liiketoimet on kuvattu ja arvioitu komission päätöksessä SA.33337 ([62]). LOT Ground Services- ja LOT Services -yhtiöiden osalta komissio tarkisti, oliko LOT Services LOT Ground Services -yhtiön laillinen seuraaja, ja totesi, että sille siirrettiin likvidoidun yhtiön varoja vain jonkin verran ([63]). Edellä esitetyn valossa komissiolla ei ole perusteita muuttaa arviotaan asiassa SA.33337 tekemästään valtiontukea koskevasta päätöksestä.

(188) Casinos Polandin myynnistä Viccolle edellä johdanto-osan 145 kappaleessa kuvatun mukaisesti komissio toteaa, että Vicco on yksityinen yritys. Sen vuoksi Viccon päätökset eivät johdu valtiosta eivätkä sen varat ole valtion varoja.

(189) Komissio on jo todennut edellä johdanto-osan 179 kappaleessa Petrolotin myynnistä PKN Orlenille, jota on selostettu edellä johdanto-osan 145 kappaleessa, että PKN Orlen on yksityinen yritys, joten sen päätökset eivät johdu valtiosta eivätkä sen varat ole valtion varoja.

(190) Komissio on jo todennut Eurolotin myynnistä TF Silesialle, jota on selostettu edellä johdanto-osan 145 kappaleessa, että sen päätökset johtuvat valtiosta ja että sen varat ovat valtion varoja. Komissio kuitenkin toteaa myös, että liiketoimea edelsi julkinen kutsu neuvotteluihin. Lisäksi Eurolotin osakkeiden arvo määritettiin ennen liiketoimen toteuttamista laadittujen arvostusraporttien perusteella. Arvostukset perustuivat yleisesti käytettäviin ja hyväksyttyihin menetelmiin (eli diskontattuun kassavirtamenetelmään ja mukautettuun nettoarvomenetelmään) sekä uskottaviin oletuksiin. Tämän perusteella komissio katsoo, että näiden arvostusten tuloksia voidaan pitää asianmukaisena arviointina LOT:n Eurolot-osuuden markkinahinnasta. Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että tämä liiketoimi on markkinaehtojen mukainen.

(191) Näin ollen komissio katsoo, ettei LOT:n tytäryhtiöiden myynti ole valtiontukea.

Palveluiden tarjoaminen

(192) Siitä väitteestä, että PKN Orlen ja sen tytäryhtiö Petrolot olisi toimittanut LOT:lle polttoainetta alennettuun hintaan, kuten edellä johdanto-osan 146 kappaleessa on kuvattu, komissio toteaa, että PKN Orlen ja sen tytäryhtiö Petrolot ovat yksityisiä yrityksiä. Koska PKN Orlenin varat eivät näin ollen ole valtion varoja, komissio katsoo, että polttoaineen toimittamista LOT:lle koskevat liiketoimet eivät ole valtiontukea.

([60]) Ks. alaviite 8.
([61]) Ks. komission päätöksen SA.33337 johdanto-osan 29–34 ja 57–60 kappaleet, ks. alaviite 8.
([62]) Ks. komission päätöksen SA.33337 johdanto-osan 17–22 ja 44–50 kappaleet, ks. alaviite 8.
([63]) Niiden tietojen perusteella, jotka Puola toimitti asiaa SA.33337 koskevan tutkinnan yhteydessä, LOT Servicesille siirrettiin jonkin verran käyttöomaisuutta (käsittelylaitteita) ja joitakin työntekijöitä (ulkoisen rekrytointiyrityksen kautta) LOT Ground Services -yhtiöstä, joka likvidoitiin. Tämä ei liity LOT Ground Services -yhtiön toimintojen jatkamiseen.

7.2 RAKENNEUUDISTUSTUEN SÄÄNTÖJENMUKAISUUS

(193) Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ([64]) 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen N:o 659/1999 3 artiklan mukaan tukea ei saa ottaa käyttöön ennen kuin komissio on tehnyt, tai sen katsotaan tehneen, päätöksen tällaisen tuen hyväksymisestä (täytäntöönpanokielto).

(194) Puola ei ole tähän mennessä ottanut LOT:n rakenneuudistustukea käyttöön. Tästä syystä komissio katsoo, että täytäntöönpanokieltoa on noudatettu.

7.3 RAKENNEUUDISTUSTUEN SOVELTUVUUS YHTEISMARKKINOILLE

(195) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan valtion tuki on mahdollista hyväksyä tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

(196) Komissio pitää tätä toimenpidettä rakenneuudistustukena, joka on arvioitava suuntaviivojen mukaisesti sen selvittämiseksi, onko se soveltuvaa yhteismarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

7.3.1 **Vaikeuksissa oleva yritys**

(197) Suuntaviivojen 12 kohdan a alakohdan sekä 14 kohdan mukaan vain vaikeuksissa oleville yrityksille voidaan myöntää rakenneuudistustukea. Jotta yritystä voitaisiin pitää vaikeuksissa olevana, sen on täytettävä suuntaviivojen 10 tai 11 kohdassa luetellut kriteerit.

(198) Yritys on 10 kohdan mukaan vaikeuksissa,

a) jos kyse on yrityksestä, jonka osakkaiden vastuu on rajattu ja joka on menettänyt yli puolet merkitystä pääomastaan ja yli neljännes pääomasta on menetetty viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana

b) jos se yhtiömuodosta riippumatta täyttää kansallisessa lainsäädännössä vahvistetut edellytykset yhtiön asettamiselle yleiseen täytäntöönpanomenettelyyn maksukyvyttömyyden vuoksi.

(199) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään komissio totesi, että LOT, jonka osakkaiden vastuu on rajattu, täytti suuntaviivojen 10 kohdan a kohdassa luetellut kriteerit, koska 31 päivänä joulukuuta 2012 mennessä se oli menettänyt yli puolet merkitystä pääomastaan (169,7 prosenttia) ja yli neljänneksen siitä viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana (89,3 prosenttia) ([65]).

(200) Vuodelta 2013 ilmoitetun nettovoiton vuoksi vaikuttaa siltä, ettei LOT täytä tällä hetkellä 10 kohdan a alakohdan toista alakriteeriä. Vuonna 2013 saavutettu nettovoitto oli kuitenkin mahdollista ainoastaan pelastamistuen ansiosta. Ilman tätä tukea vuodelta 2013 ei olisi tullut voittoa, koska yhtiö ei olisi pysynyt toiminnassa. Näin ollen komissio katsoo, että LOT oli rakenneuudistusprosessin alkaessa 10 kohdan a kohdassa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yhtiö ja on sitä yhä.

(201) Lisäksi LOT oli joulukuussa 2012 maksukyvyttömyyden partaalla, ja sen oli pakko pyytää pelastamistukea maksukyvyttömyyden välttämiseksi, ks. edeltä johdanto-osan 17 kappale. Puola vahvisti, että ilman pelastamistukea yhtiö olisi joutunut nopeasti konkurssiin.

(202) Tämän vuoksi komissio katsoo, että LOT oli rakenneuudistusprosessin alkaessa vaikeuksissa oleva yhtiö suuntaviivojen 10 kohdan a ja c kohdassa tarkoitetulla tavalla.

(203) Lisäksi komissio on tutkinut, täyttääkö LOT suuntaviivojen 11 kohdan kriteerit.

(204) Suuntaviivojen 11 kohdassa todetaan, että vaikka mikään 10 kohdassa esitetyistä ehdoista ei täyttyisi, yritystä voidaan silti pitää vaikeuksissa olevana. Kohdassa luetellaan joitakin tavanomaisia merkkejä, joiden perusteella näin voidaan todeta olevan. Näitä merkkejä ovat liikevaihdon supistuminen, varastojen kasvu, ylikapasiteetti, lisääntyvä velkaantuminen, korkokustannusten nousu ja nettoarvon heikentyminen tai sen katoaminen.

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

([65]) LOT:n vuoden 2012 tilinpäätöstietojen mukaan yhtiön merkitty pääoma 31.12.2012 oli 447,7 miljoonaa zlotya. LOT oli menettänyt 31.12.2012 mennessä 759,8 miljoonaa zlotya, ja tästä summasta se menetti 400 miljoonaa pelkästään vuoden 2012 aikana.

(205) Yhtiön tilinpäätöstiedoissa näkyvät seuraavat vaikeuksissa olevaa yritystä kuvaavat merkit (ks. taulukko 1 edellä):

— liikevaihdon supistuminen: vuonna 2013 myyntitulot vähenivät 3 147 miljoonaan zlotyyn; taso oli pienimmillään sitten vuoden 2010, jolloin liikevaihto oli 2 958,8 miljoonaa zlotya;

— varastojen kasvu: varastot pienenivät aluksi 252,1 miljoonasta zlotysta (vuonna 2010) 198,5 miljoonaan zlotyyn (vuonna 2012), mutta vuonna 2013 ne kasvoivat 216,6 miljoonaan zlotyyn;

— ylikapasiteetti: yhtiö on vähentänyt henkilöstöä ja kalustoa ja suunnittelee lisävähennyksiä; tämä on merkki, joka kertoo ylikapasiteetista;

— lisääntyvä velkaantuminen: lyhyt- ja pitkäaikaiset velat kasvoivat 1 606,9 miljoonasta zlotysta (vuonna 2010) 3 223 miljoonaan zlotyyn vuonna 2013;

— korkokustannusten nousu: korkokustannukset lisääntyivät 60,2 miljoonasta zlotysta (vuonna 2010) 123,8 miljoonaan zlotyyn vuonna 2013;

— nettoarvon heikentyminen tai katoaminen: nettovarallisuus heikkeni 500,1 miljoonasta zlotysta (vuonna 2010) –265,5 miljoonaan zlotyyn vuonna 2012 ja –258,1 miljoonaan zlotyyn vuonna 2013.

Lisäksi yhtiö on ilmoittanut tappioista joka tilikaudella vuodesta 2008 alkaen. Tämä suuntaus kääntyi vasta vuonna 2013, jolloin LOT ilmoitti nettovoitosta, kun se oli saanut pelastamistukea. Komissio katsoo, että yhtiö, joka on ilmoittanut näin suuria tappioita useiden vuosien ajan, on todennäköisesti vaikeuksissa.

(206) Vuoden 2013 tilinpäätöstä koskevan tilintarkastajan lausunnon mukaan on varsin epävarmaa, pystyykö yhtiö jatkamaan toimintaansa, koska nettovarallisuus on negatiivinen ja koska nykyiset velat ylittävät nykyiset varat. Aiemmissa tapauksissa ([66]) komissio on todennut, että jos yhtiön nettovarallisuus on negatiivinen, sovelletaan etukäteisoletusta, että suuntaviivojen 10 kohdan a kohdan kriteerit täyttyvät. LOT:n osalta näin olisi vuodesta 2012 alkaen. Myös unionin yleinen tuomioistuin on päättänyt ([67]), että yritys, jonka nettovarallisuus on negatiivinen, on vaikeuksissa oleva yritys.

(207) Komissio katsoo edellä esitetyn perusteella, että LOT on myös suuntaviivojen 11 kohdassa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys.

(208) LOT perustettiin vuonna 1929 (ja se rekisteröitiin nykyisessä muodossaan vuonna 2001). Se on toiminut lentomatkustajaliikenteessä siitä lähtien, joten sitä ei voida pitää suuntaviivojen 12 kohdassa tarkoitettuna vasta perustettuna yhtiönä.

(209) Suuntaviivojen 13 kohdan mukaan yhtymään kuuluva tai yhtymän haltuun joutuva yritys voi saada rakenneuudistustukea yleensä vain silloin, kun voidaan osoittaa, että vaikeudet kohdistuvat ainoastaan tähän yritykseen eikä niiden aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannustenjako yhtymän sisällä, ja että nämä vaikeudet ovat niin vakavia, ettei yhtymä pysty selviytymään niistä itse.

(210) LOT on yhtymän emoyhtiö, mutta sen vaikeudet kohdistuvat sen toimintaan, eikä niiden aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannustenjako LOT Groupin sisällä. Seikat, joiden katsotaan aiheuttaneen yhtiön vaikeudet, on kuvattu edellä johdanto-osan 20 kappaleessa.

(211) LOT Groupin tytäryhtiöt ovat liian pieniä eivätkä ne tuota riittävästi kassaylijäämää emoyhtiön pelastamiseksi. Niiden yhteenlasketut tulot vuonna 2013 olivat vain noin 2,5 prosenttia LOT:n tuloista, ja niiden yhteenlaskettu nettotappio oli kaksi miljoonaa zlotya. Lisäksi LOT Group itse vaikuttaa olevan vaikeuksissa, koska sen konsolidoitu nettotappio 31 päivänä joulukuuta 2011 päättyneeltä tilikaudelta oli 164 miljoonaa zlotya (tytäryhtiöiden pienuuden vuoksi LOT:n ei ole edellytetty laativan konsolidoitua tilinpäätöstä sen jälkeen) ja yhteenlasketut tappiot olivat 270 miljoonaa zlotya. Näin ollen yhtiön vaikeudet ovat liian suuria, jotta yhtymä selviäisi niistä itse.

([66]) Komission päätös asiassa C 38/2007, Arbel Fauvet Rail (EUVL L 238, 5.9.2008, s. 27).
([67]) Yhdistetyt asiat T-102/07, Freistaat Sachsen v. komissio, ja T-120/07, MB Immobilien ja MB System v. komissio, tuomio 3.3.2010, Kok., s. II-585, 95–106 kohta.

(212) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että LOT on vaikeuksissa oleva yhtiö, jolle voidaan myöntää rakenneuudistustukea.

7.3.2 **Tuen ainutkertaisuuden periaate**

(213) Suuntaviivojen 73 kohdassa todetaan, että jos yritykselle on jo aiemmin myönnetty pelastamis- tai rakenneuudistustukea, mukaan lukien ilmoittamaton tuki, tai jos pelastamistuen myöntämisestä, rakenneuudistuksen päättymisestä tai rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon keskeyttämisestä (sen mukaan, mikä näistä on tapahtunut viimeksi) on kulunut alle 10 vuotta, komissio ei hyväksy uutta pelastamis- tai rakenneuudistustukea.

(214) Tämän tutkinnan yhteydessä komissio arvioi, vaikuttivatko lykätyt lentoasemamaksut, jotka olivat edellä 1.2 kohdassa tarkoitetun Ryanairin kantelun aiheena ja joista myös muut asianomaiset osapuolet esittivät huomautuksia, kuten edellä johdanto-osan 130, 132, 133 ja 135 kappaleessa on kuvattu, siihen, noudattiko Puola tuen ainutkertaisuuden periaatetta. Koska lykättyjä lentoasemamaksuja katsota valtiontueksi (ks. johdanto-osan 172 kappale), myöskään nämä liiketoimet eivät vaikuta siihen, onko Puola noudattanut tuen ainutkertaisuuden periaatetta.

(215) Sama koskee myös muita liiketoimia, joiden asianomaiset osapuolet ovat väittäneet olevan valtiontukea, eli seuraavat liiketoimet: i) kiinteistöjen myynti, ii) lainojen myöntäminen, iii) tytäryhtiöiden myynti ja iv) muiden, edellä johdanto-osan 132 ja 133 kappaleessa kuvattujen palvelujen tarjoaminen, sillä komissio katsoo, etteivät ne ole valtiontukea (ks. johdanto-osan 177, 183, 191 ja 192 kappale).

(216) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, ettei lentoasemamaksujen lykkääminen eivätkä asianomaisten osapuolten tarkoittamat liiketoimet ole valtiontukea. Lisäksi Puola on vahvistanut, ettei yhtiö ole saanut etua minkäänlaisesta pelastamis- tai rakenneuudistustuesta kymmenen viime vuoden aikana. Näistä syistä komissio katsoo, että tuen ainutkertaisuuden periaate täyttyy.

7.3.3 **Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen**

(217) Kun arvioidaan, onko toimenpide suuntaviivojen 34–37 kohdan mukainen, ehtona on sellaisen rakenneuudistussuunnitelman toteuttaminen, joka mahdollistaa yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautumisen kohtuullisessa ajassa yrityksen tulevia toimintaedellytyksiä koskevien realististen oletusten perusteella. Suunnitelman avulla yhtiön on pystyttävä kattamaan kustannuksensa rakenneuudistuksen jälkeen, ja pääoman odotetun tuoton on oltava riittävän suuri, jotta rakenneuudistuksen toteuttanut yritys pystyy kilpailemaan markkinoilla omin voimin. Rakenneuudistussuunnitelmassa on kuvailtava erityisesti yrityksen vaikeuksiin johtaneet olosuhteet. Tämä antaa mahdollisuuden arvioida, ovatko ehdotetut toimenpiteet soveltuvia.

(218) Rakenneuudistussuunnitelmassa tähdätään pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen vuonna 2015 (ks. taulukko 4). Yhtiön odotetaan tuottavan nettovoittoa, mikä tarkoittaa, että se pystyisi kattamaan kaikki kustannuksensa rakenneuudistuksen toteuttamisen jälkeen, arvonalennukset ja rahoituskulut mukaan luettuina. Sijoitetun pääoman odotetun tuoton arvioidaan vaihtelevan [5–6] prosentista [10–12] prosenttiin rakenneuudistuksen jälkeisellä ajanjaksolla. Kun otetaan huomioon, että Puolan valtion 10-vuotisten joukkovelkakirjalainojen tuotto, jota yleensä pidetään arviona riskittömän sijoituksen tuotosta, on noin 3,4 prosenttia, sijoitetun pääoman odotettu tuotto on kohtuullisen asianmukainen riskipreemio, ja sitä voidaan pitää riittävänä, jotta LOT voi kilpailla markkinoilla omin voimin. Toisaalta kun otetaan huomioon, että viime tilikaudella eurooppalaisten lentoyhtiöiden sijoitetun pääoman tuoton mediaani oli 6,9 prosenttia (10,3 prosenttia, jos vain kannattavat lentoyhtiöt otetaan huomioon) ja että tehokkaimpien eurooppalaisten lentoyhtiöiden sijoitetun pääoman tuotto oli 13,4 prosenttia, LOT:n asettama tavoite ei vaikuta epärealistiselta eikä ylimitoitetulta onnistuneen rakenneuudistuksen jälkeen.

(219) Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetään yksityiskohtaisesti ne olosuhteet, jotka aiheuttivat LOT:n vaikeudet, sekä ne toimenpiteet, joilla pyritään ratkaisemaan nämä vaikeudet, jotka on kuvattu edellä III luvussa.

(220) Komissio on arvioinut keskeiset oletukset, joihin rakenneuudistussuunnitelman sisältämät taloudelliset ennusteet perustuvat. Lisäksi komissio on arvioinut rakenneuudistustoimenpiteet sekä asianomaisten osapuolten esittämät huomiot, jotka koskevat pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista. Tämän perusteella komissio katsoo, että LOT:lla on nyt paremmat onnistumismahdollisuudet kuin vuosina 2009–2012.

(221) Ensinnäkin vuonna 2013 LOT otti käyttöön pitkään odotetut B787-lentokoneet. Tämä on uuden strategian keskeinen osa, ja uudet koneet mahdollistavat rakenneuudistuksesta koituvien etujen syntymisen. Puola katsoi, että B787-lentokoneiden toimituksen viivästyminen oli tärkeimpiä syitä yhtiön taloudellisiin vaikeuksiin ja sen

kyvyttömyyteen palauttaa elinkelpoisuus. LOT:n uusi strategia perustuu B787-koneen käyttöön pitkänmatkan reiteillä, joilla LOT tavoittelee jalansijaa, ja tehokkaaseen syöttöliikenteeseen Puolasta ja Keski-Euroopasta. Syöttöliikenne on rakennettu hiljattain kunnostetun ja koko ajan laajentuvan Varsovan Chopin-lentoaseman varaan ([68]).

(222) Ensimmäiset varsinaiset tulokset B787-koneiden käytöstä vahvistavat sen oletuksen, että sen käyttöönotosta syntyy huomattavia etuja rakenneuudistuksen kannalta. B787-kaluston tuotto vuoden 2013 kesäkuun ja marraskuun väliseltä ajalta oli […] miljoonaa zlotya suurempi kuin sen edeltäjän, B767-kaluston, vastaavalta ajanjaksolta vuonna 2012. Tämä oli enemmän kuin rakenneuudistussuunnitelmassa oli ennakoitu. Olettaen, että lentokoneita käytetään täydet 12 kuukautta (toisin kuin vuonna 2013, kun koneet olivat puolet vuodesta lentokiellossa), suunniteltu vuotuinen taloudellinen vaikutus [135–165] miljoonaa zlotya vaikuttaa olevan saavutettavissa. Uusi lentokone on tuonut myös huomattavia säästöjä: polttoainekustannukset ovat pienentyneet [> 15] prosentilla ja välittömät kokonaiskustannukset [> 25] prosentilla.

(223) Puola on toimittanut myös määrällisiä todisteita, jotka vahvistavat, että B787-lentokoneen käyttöönotto on vaikuttanut suotuisasti pitkänmatkan lentojen segmentin lisäksi myös koko reittiverkostoon, myös lyhyen ja keskipitkän matkan segmentteihin, jotka mahdollistavat siirtoyhteydet pitkänmatkanlennoille. LOT:n saama tuotto B787-koneella lennettävistä yhteyksistä marginaali 2:lla ([69]) mitattuna (ts. mukaan luettuna vaikutus koko reittiverkostoon) oli [> 100] miljoonaa zlotya vuoden 2013 kesäkuun ja marraskuun väliseltä ajalta. Tämä oli [> 100] prosenttia enemmän kuin vuoden 2012 vastaavalla ajanjaksolla, jolloin yhtiö käytti vielä vanhoja B767-koneita.

(224) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä mainittiin B787-lentokoneiden mahdollinen vajaakäyttö. Puola tarkensi, että vuoteen 2013 saakka LOT liikennöi viidellä B767-koneella Puolan sekä Yhdysvaltojen ja Kanadan välisillä reiteillä. Tällä hetkellä sillä on kuusi B787-konetta, joita voidaan käyttää samoilla reiteillä ja lisäksi vielä Pekingin-reitillä. Rakenneuudistuskauden jälkeen LOT aikoo avata uusia pitkänmatkanreittejä Aasiaan. IATAn mukaan transatlanttisten lentojen Puolasta odotetaan lisääntyvän 6,5 prosentilla vuodessa vuosina 2013–2017 ja matkustajaliikenteen Keski- ja Itä-Euroopasta Aasiaan 9,1–10,6 prosentilla vuodessa. Puola toimitti tietoja, jotka osoittavat, että sen hallussa on yksi suurimmista ja kasvavista paikallisista markkinoista Pohjois-Amerikkaan, markkinat ovat isommat kuin joillakin vakiintuneilla Keski-Euroopan keskusasemilla (München, Wien, Kööpenhamina ja joillakin reiteillä myös Zürich) ja isommat kuin Prahan ja Budapestin nykyiset markkinat yhteensä. Nämä tiedot ovat osaltaan lisävahvistusta sille, että B787-lentokoneita voidaan käyttää tehokkaasti ja vaikuttavasti.

(225) Toiseksi LOT on tunnistanut aiempien yritysten heikkoudet keskittymällä ongelmiin, joita ei aiemmin saatu ratkaistua, kuten siihen, että henkilöstön vähentäminen oli aiemmin epäjohdonmukaista. Marraskuuhun 2013 mennessä LOT oli vähentänyt henkilöstöä ennätykselliset 35 prosenttia, ja lisävähennyksiä on suunnitteilla. Yhtiö on myös tehostanut rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisen valvontaa.

(226) Tuloihin liittyvät toimenpiteet saavuttivat [> 100] prosenttia suunnitellusta taloudellisesta potentiaalistaan vuonna 2013. LOT otti elokuussa 2013 käyttöön maksulliset ateriapalvelut, eikä kielteistä asiakaspalautetta ole tullut. LOT:n markkinatutkimuksen mukaan sen turistiluokan matkustajat eivät todennäköisesti vastusta muita maksullisia palveluita lukuun ottamatta matkatavaramaksua (jota LOT ei aio ottaa käyttöön). Matkustajat ovat tottuneet maksullisiin palveluihin Puolan markkinoilla, joilla halpalentoyhtiöiden osuus on yli 50 prosenttia.

(227) Lisätulojen kasvattamisessa vaikuttaa olevan mahdollisuuksia. LOT:n lisätulojen osuus kokonaistuloista on […] prosenttia, mikä on vähemmän kuin perinteisillä lentoyhtiöillä keskimäärin (3,1 prosenttia ja enemmän) ja paljon vähemmän kuin Aer Lingusilla (13–14 prosenttia), jota LOT pitää strategisena vertailukohtanaan (vastaavan koon ja liiketoimintamallin perusteella). LOT on perustanut lisätulojen kasvattamiseen tarkoitetun yksikön. Koska perinteiset lentoyhtiöt siirtyvät yhdistettyyn liiketoimintamalliin, jossa enenevät lisätulot yhdistetään verkostolentoyhtiöiden perinteisiin toimintatapoihin, vaikuttaa perustellulta katsoa, ettei LOT:n siirtyminen samaan suuntaan horjuta sen strategiaa (pysyä kansallisena lentoyhtiönä) eikä karkota matkustajia.

([68]) Toisen matkustajaterminaalin kunnostuksen jälkeen lentoaseman kapasiteetti kasvaa yli 20 miljoonaan matkustajaan, eli sen nykyinen koko kaksinkertaistuu.

([69]) Ks. marginaali 2:n määritelmä johdanto-osan 248 kappaleessa.

(228) Rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisen jatkumisen osalta LOT oli jo toteuttanut 31 päivään joulukuuta 2013 mennessä 69 prosenttia vuodelle 2014 suunniteltuista parannuksista. Jotta LOT voisi saavuttaa 31 päivänä joulukuuta 2014 päättyvälle vuodelle asetetun tavoitteen (71 miljoonan zlotyn voitto ydinliiketoiminnasta), sen on parannettava taloudellista tulostaan 75 miljoonaa zlotya, mikä on realistinen tavoite.

(229) LOT onkin selvittänyt, minkä lähteiden avulla tämä vaadittu parannus on mahdollista saavuttaa. Nämä ovat jo toteutetuista rakenneuudistustoimenpiteistä saavutetut edut, joiden taloudellinen vaikutus on toistuva ([> 100] miljoonaa zlotya vuonna 2013); B787-lentokoneen lentokiellosta vuoden 2013 ensimmäisellä puoliskolla aiheutuneiden kertaluonteisten kustannusten puuttuminen ([> 25] miljoonaa zlotya); B787-lentokoneiden tuottama lisävoitto, jos niitä käytetään koko vuosi puolen vuoden sijasta, kuten vuonna 2013 ([> 50] miljoonaa zlotya) ja polttoainekustannusten säästöt ([> 75] miljoonaa zlotya). Vaikka vain osa näistä mahdollisista parannuksista toteutuu tosiasiallisesti, LOT:n pitäisi päästä taloudelliseen tavoitteeseensa vuonna 2014.

(230) Kolmanneksi makrotaloudellinen ympäristö, joka hankaloitti aiempia rakenneuudistusyrityksiä, on nyt kohentunut. Vuosien 2009 ja 2012 taantuman jälkeen EU:n talous näyttää alkavan voimistua, sillä sen ennustetaan kasvavan 1,6 prosenttia vuonna 2014 ja 2,0 prosenttia vuonna 2015. Puolan talouden odotetaan kasvavan 3,2 prosentilla vuonna 2014 eli nopeammin kuin rakenneuudistussuunnitelman laatimisen aikaan oli ennustettu (2,2 prosenttia). Vuodeksi 2015 on ennustettu 3,4 prosentin kasvua ([70]). LOT:n tarkastelemien historiallisten tietojen perusteella lentomatkustusliikennepalvelujen kysyntä on korreloinut vahvasti taloudellisen kasvun kanssa. IATA ennustaa, että vuosina 2013–2017 maailman matkustajaliikenne kasvaa 5,4 prosenttia vuodessa. Euroopan lentoyhtiöiden liiton mukaan vuoden 2014 kesäaikataulujen osalta kasvu on ollut kaikista Euroopan alueista suurinta Keski- ja Itä-Euroopassa (lennot lisääntyivät seitsemän prosenttia). Puolan osuus Keski- ja Itä-Euroopan koko lentoliikenteestä on noin 25 prosenttia.

(231) Tämän johdosta 31 päivänä joulukuuta 2013 päättyneellä tilikaudella, joka oli rakenneuudistuskauden ensimmäinen kokonainen vuosi, LOT ilmoitti 26 miljoonan zlotyn nettovoitosta (suunnitelmassa ennakoitiin 196 miljoonan zlotyn tappiota). Yhtiön analyysin mukaan ensimmäinen voitollinen tilikausi vuoden 2007 jälkeen johtui pääasiassa rakenneuudistustoimenpiteiden toteuttamisesta eikä ulkoisista tekijöistä.

(232) Myös LOT:n maksukyky on parantunut merkittävästi. Toiminnoista saatu varsinainen kassavirta vuonna 2013 oli 285 miljoonaa zlotya suunniteltua suurempi. Rakenneuudistussuunnitelmassa oletettiin, että LOT tarvitsisi rakenneuudistustukea elokuussa 2013. Tähän päivään saakka se on kuitenkin selvinnyt ilman sitä ja jopa hankkinut lisärahoituslähteitä, kuten […] Boeingilta […] miljoonalla dollarilla ja […] dollarin nettotulot kuudennen B787-lentokoneen myynnistä ja takaisinvuokrauksesta ([71]). Vaikka yhtiö tarvitsee yhä tukea selviytyäkseen, maksukykyyn liittyvä turvamarginaali on kuitenkin kasvanut, mikä myös tukee väitettä elinkelpoisuuden parantumisesta.

(233) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä komissio kyseenalaisti joitakin taloudellisten ennusteiden perusteina olevia oletuksia, joita olivat esimerkiksi seuraavat: taloudellisten ennusteiden perusteina olevat keskeiset parametrit poikkesivat lähtötilanteesta suhteellisen vähän (esimerkiksi keskimääräinen yksikkökohtainen tulos matkustajaa kohti (tuotto) — 1 prosentti; matkustajien määrä — 1 prosentti; zlotyn ja dollarin vaihtokurssi — 10 prosenttia), kiinteä polttoaineen hinta kuuden vuoden ennustehorisontissa, rakenneuudistustoimenpiteiden toteuttamisaste 85 prosenttia, suunniteltu lentokoneiden eteenpäinvuokrauksesta saatavien tulojen määrä.

(234) Puola toimitti päivitetyn herkkyysanalyysin, jonka mukaan keskeiset parametrit poikkesivat lähtötilanteesta enemmän: tuotto 4 prosenttia, matkustajien määrä 3,5 prosenttia ja zlotyn arvonalennus dollariin nähden 55 prosenttia. Tämän analyysin mukaan LOT:n odotetaan yhä säilyttävän elinkelpoisuutensa kaikissa skenaarioissa vuodet koko 2014–2018 kattavan ennustehorisontin ajan. Tästä huolimatta Puola on korostanut, että lähtötilanteen luvut ovat varovaisia. Suunniteltu tuotto perustuu historiallisiin arvoihin, ja se on vahvistettu tosiasiallisilla tuloksilla (vuonna 2013 tuotto kasvoi suunniteltua nopeammin). Matkustajien määrä, joka arvioitiin jo rakenneuudistuksen ja vastasuoritteiden takia huomattavan pieneksi, on pienempi kuin olisi odotettavissa, kun sitä verrataan muihin vastaaviin lentoyhtiöihin ja Puolan markkinoiden kasvuennusteisiin. LOT:n mainitsemien rahoituslaitosten ennusteiden mukaan Puolan zlotyn ja Yhdysvaltojen dollarin vaihtokurssin ennustetaan pysyvän rakenneuudistussuunnitelmassa arvioitua tasoa pienempänä ennustehorisontin loppuun eli vuoteen 2016 saakka.

([70]) Euroopan talousennuste — kevät 2014, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf

([71]) LOT allekirjoitti […] Boeingin kanssa sopimuksen, johon päättyivät […] B787-lentokonetta […] koskeneet neuvottelut. Sopimus koskee […], jonka arvioitu vaikutus kassavirtaan on […] miljoonaa dollaria. Lisäksi kuudennen B787-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen ehdot ovat paremmat kuin rakenneuudistussuunnitelmassa alun perin olleen käyttöleasingin ehdot. Lisäkassavirran nykyarvo on […] miljoonaa dollaria.

(235) Rakenneuudistussuunnitelmassa arvioitu polttoaineen lähtöhinta on yli LOT:n 10-vuotisen historiallisen enimmäishinnan ja 12,1 prosenttia markkinahintaa suurempi ilmoituksen tekemisen hetkellä, eli melko paljon suurempi kuin hinnat, joita komissio analysoi aiempien lentoyhtiöiden rakenneuudistusten yhteydessä ([72]) (esimerkiksi Czech Airlinesin tapauksessa analysoitu polttoaineen enimmäishinta oli viisi prosenttia ja Air Maltan tapauksessa 4,5 prosenttia tämänhetkisiä markkinahintoja suurempi). Tällä hetkellä LOT voi suojautua polttoaineen hinnankorotuksilta […] prosenttia lähtötasoa alemmalla hinnalla vuoteen 2015 saakka, mikä tarkoittaa, että se voi varmistaa, ettei hinta ylitä suojattua tasoa ennen rakenneuudistuskauden päättymistä. Lisäksi vaikka tämä hyvin varovainen lähtöhinta nousisi 15 prosentilla, herkkyysanalyysin mukaan LOT pysyisi silti maksukykyisenä koko ennustehorisontin ajan.

(236) Lentokoneen eteenpäinvuokrauksesta saatavaksi suunniteltujen tulojen osalta LOT on vuokrannut yhden B787-lentokoneen matkanjärjestäjille, ja se laatii parhaillaan lopullista sopimusta toisen lentokoneen vuokraajan kanssa. LOT arvioi, että sopimuksen tekemisen todennäköisyys on suuri. Asianomaisen osapuolen kommenttien mukaan B787 on erittäin haluttu lentokone. Näin ollen oletus kahden muun B787-lentokoneen eteenpäinvuokrauksesta vaikuttaa mahdolliselta.

(237) LOT etsii yhä ostajia tai vuokraajia […] E170-lentokoneelle. Se on kuitenkin laatinut myös vaihtoehtoisen kalustoskenaarion, joka perustuu lentokoneen käytön jatkamiseen, jotta varmistetaan, että elinkelpoisuus säilyy, vaikka nämä yritykset eivät onnistuisi. Komissio on tutkinut, miten vaihtoehtoinen skenaario toteutuessaan vaikuttaisi taloudellisiin ennusteisiin. Se totesi, että vuosien 2014–2018 kokonaiskassavirta olisi [64–78] miljoonaa zlotya suurempi kuin perusskenaariossa. Tämä negatiivinen vaihtelu on rakenneuudistussuunnitelmassa olevan turvamarginaalin sisällä. Pahimman skenaarion toteutuessakin LOT:n odotettiin tuottavan yhteensä [> 150] miljoonan zlotyn kassavirran vuosina 2014–2018.

(238) Lisäksi LOT on suunnitellut muita rakenneuudistustoimenpiteitä (jotka eivät sisälly rakenneuudistussuunnitelmaan) vaihtoehtoisen kalustoskenaarion mahdollisten negatiivisten vaikutusten kuolettamiseksi. Näiden lisätoimenpiteiden arvioitu taloudellinen vaikutus on [> 50] miljoonaa zlotya vuodessa, mikä kattaa reilusti vuosien 2014–2018 mahdollisen rahoitusvajeen, joka on [64–78] miljoonaa zlotya. Vaihtoehtoista kalustoskenaariota koskevien taloudellisten ennusteiden mukaan — kun se yhdistetään rakenneuudistuksen lisätoimenpiteisiin — LOT:n kassatilanteen on ennustettu olevan jopa hieman parempi kuin rakenneuudistussuunnitelmassa arvioitiin.

(239) Rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisasteen osalta ja edellä esitetyn analyysin perusteella komissio katsoo, että rakenneuudistustoimenpiteiden oletettua toteuttamisastetta, joka on 85 prosenttia, voidaan pitää realistisena. Lisäksi komissio toteaa, että vuonna 2013 LOT saavutti 137 prosenttia suunnitelluista rakenneuudistuksen mahdollistamista eduista.

(240) Näin ollen komissio katsoo, että päivitetty herkkyysanalyysi osoittaa edelleen, että yhtiön pitkän ajan elinkelpoisuus voidaan palauttaa ehdotetuilla rakenneuudistustoimenpiteillä.

(241) Komissio toteaa myös, että rakenneuudistussuunnitelman kestoksi on rajattu kolme vuotta ja kolme kuukautta. Tämä aika alkoi vuoden 2012 viimeiseltä neljännekseltä ja loppuu vuoden 2015 lopussa. Tämä vaikuttaa tässä tapauksessa suunnitelmaan sisältyvien rakenneuudistustoimenpiteiden, niiden toteuttamisaikataulun ja ensimmäisten niistä saatujen tulosten kannalta sopivalta. Kesto on lyhyempi kuin aiemmin hyväksytyissä lentoyhtiöiden rakenneuudistustapauksissa ([73]), joissa rakenneuudistuskausi oli viisi vuotta.

(242) Komissio edelleen toteaa, että tiedoksi annettu rakenneuudistussuunnitelma on päivätty 14 päivänä kesäkuuta 2013, vaikka rakenneuudistusprosessi alkoi vuoden 2012 lopussa. Vaikeuksissa olevan yrityksen rakenneuudistus edellyttää toki yleensäkin monenlaisia toimenpiteitä, joista jotkin voidaan toteuttaa välittömästi, kun taas toisten määrittäminen ja toteuttaminen vaatii enemmän aikaa. Sen vuoksi olisi epäedullista määrätä, ettei ensin mainittuja toimenpiteitä ei voida toteuttaa ennen kuin viimeksi mainitut toimenpiteet on määritelty kokonaisuudessaan, jotta toimenpiteiden voitaisiin katsoa olevan osa samaa rakenneuudistusprosessia. Jos välittömästi toteutuskelpoisten toimenpiteiden toteuttaminen kiellettäisiin, yhtiön vaikeudet lisääntyisivät ja valtiontuen tarve kasvaisi.

(243) Näin ollen komissio katsoo, että ehdotetuilla rakenneuudistustoimenpiteillä yhtiön pitkän aikavälin elinkelpoisuus voidaan palauttaa kohtuullisessa ajassa, ja ne perustuvat realistisiin oletuksiin.

([72]) Komission päätös C(2012) 6352 final, annettu 19 päivänä syyskuuta 2012 asiassa SA.30908 (EUVL L 92, 3.4.2013, s. 16); komission päätös C(2012) 4198 final, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2012 asiassa SA.33015 (EUVL L 301, 30.10.2012, s. 29).
([73]) Ks. alaviite 72.

7.3.4 **Kilpailun kohtuuttoman vääristymisen välttäminen (vastasuoritteet)**

(244) Suuntaviivojen 38–42 kohdan mukaan vastasuoritteita on toteutettava sen varmistamiseksi, että kaupankäynnin edellytyksiin liittyvät tuen haitalliset vaikutukset pidetään mahdollisimman vähäisinä. Tuki ei saa vääristää kilpailua kohtuuttomasti. Yleensä yrityksen markkinoilla oloa rajoitetaan rakenneuudistuskauden lopussa. Vastasuoritteet on suhteutettava tuesta aiheutuviin kilpailua vääristäviin vaikutuksiin ja etenkin yrityksen kokoon ja suhteelliseen painoarvoon sen markkinoilla. Tappiollisten toimintojen lopettamista ei voida pitää pätevänä vastasuoritteena. Vastasuoritteet on määritettävä tapauskohtaisesti, ja siinä on otettava huomioon tavoite eli yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen. Suuntaviivojen 7 kohdan mukaan komissio edellyttää sellaisia vastasuoritteita, jotka minimoivat kilpailijoihin kohdistuvan vaikutuksen.

(245) Suuntaviivojen 56 kohdan mukaan tuen myöntämisedellytykset voivat olla joustavampia, kun on kyse välttämättömien vastasuoritteiden toteuttamisesta tukialueilla. Tältä osin komissio toteaa, että LOT sijaitsee SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitetulla tukialueella.

(246) Komissio katsoo, että LOT on suhteellisen pieni yhtiö, joka kilpailee kansallisten lentoyhtiöiden ja halpalentoyhtiöiden kanssa. Sen osuus Euroopan koko matkustajaliikenteestä on arviolta alle yksi prosentti. Sillä on melko vahva (joskin heikkenevä) asema Puolaan ja sieltä ulkomaille suuntautuvilla kansainvälisillä lennoilla; tämän osuuden arvioidaan olevan 27 prosenttia. Tämän johdosta komissio pitää vastasuoritteita tarpeellisina. Koska LOT on kuitenkin suhteellisen pieni yhtiö ja koska sen merkitys markkinoilla on pieni, komissio katsoo, että tuen kilpailua vääristävät vaikutukset ovat vähäiset. Myös tämä on otettava huomioon vastasuoritteiden arvioinnissa.

(247) Vastasuoritteena LOT aikoo lopettaa 19 lentoreittiä ja harventaa lentovuoroja viidellä reitillä (ks. tarkemmat tiedot kohdasta 3.4). Ehdotetut vastasuoritteet vastaavat kapasiteetin vähentämistä [13,5–16,5] prosentilla istuinkilometrin kannalta verrattuna rakenneuudistusta edeltävään kauteen (marraskuu 2011–lokakuu 2012). LOT:n mukaan mikään näistä lentoreitistä ei ollut tappiollinen ennen rakenneuudistusta.

(248) LOT käyttää reittien kannattavuuden laskennassa kahta mittaria, jotka ovat ”marginaali 1” ja ”marginaali 2”. Marginaali 1:ssä otetaan huomioon reitin tulot ja muuttuvat kustannukset, kuten myynti-, matkustaja- ja lentokustannukset. Marginaali 2:ssa otetaan lisäksi huomioon reitin taloudellinen vaikutus LOT:n koko reittiverkostoon sekä reittiin liittyvät epäsuorat kustannukset (kuten käyttöleasing, arvonalennukset, kiinteät henkilöstökustannukset, markkinointi ja mainonta). Kaikki kyseiset reitit olivat marginaali 1:n mukaan kannattavia.

(249) Komissiolla on tapana pitää reittejä kannattavina, jos niiden katetuotto oli positiivinen niiden lopettamista edeltävänä vuotena ([74]). Katetuotossa (joka vastaa LOT:n ”marginaali 1:tä”) otetaan huomioon kunkin yksittäisen reitin myyntitulot ja muuttuvat kustannukset (esimerkiksi lento-, matkustaja- ja jakelukustannukset). Katetuotto on sopiva mittari, koska siinä otetaan huomioon kaikki kyseiseen reittiin suoraan liittyvät kustannukset. Reitit, joiden katetuotto on positiivinen, kattavat siis reitin muuttuvat kustannukset, minkä lisäksi ne vaikuttavat yhtiön kiinteisiin kustannuksiin.

(250) On normaalin liiketoimintakäytännön mukaista jatkaa sellaisia operaatioita, jotka kattavat muuttuvat kustannukset lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä. Kiinteät kustannukset taas eivät periaatteessa muutu operaatioiden määrän mukaan, ja ne on maksettava siitä riippumatta, lennetäänkö jokin reitti vai ei. Sen vuoksi lentoyhtiölle on edullisempaa säilyttää tällainen reitti, kunhan se kattaa vähintään osan kiinteistä kustannuksista, kuin lopettaa se. Tämän tunnusti epäsuorasti eräs asianomaisista osapuolista, joka huomautti, että kannattavuuden mittaaminen pelkästään muuttuvien kustannusten perusteella on epätarkoituksenmukaista *pitkällä aikavälillä*.

(251) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että kyseisiä reittejä voidaan pitää sopivina vastasuoritteina, koska ne eivät olleet tappiollisia ennen rakenneuudistusta.

(252) Komissio toteaa erään asianomaisen osapuolen väitteestä, jonka mukaan valtiontuen ansiosta LOT on lisännyt kapasiteettiaan Puolan tilauslentomarkkinoilla, että Puola on toistaiseksi saanut vain pelastamistukea, joka käytettiin kokonaisuudessaan erääntyneiden velkojen takaisinmaksuun ja toiminnan jatkamisesta pelastamiskaudella aiheutuneen kassavajeen paikkaamiseen. Näin ollen LOT:lla ei ollut käytettävissään ylimääräistä valtiontukea, jolla väitetty laajentuminen tilauslentomarkkinoille olisi voitu rahoittaa. Tulevaa rakenneuudistustukea ei liioin ole suunniteltu käytettävän tähän tarkoitukseen, vaan ainoastaan rakenneuudistustoimenpiteiden rahoittamiseen.

([74]) Ks. komission päätös asiassa SA.30908, alaviite 72 johdanto-osan 130 ja 131 kappaleessa.

(253) Toiseksi LOT ei ole lisännyt kapasiteettiaan Puolan tilauslentomarkkinoilla. LOT on päinvastoin vähentänyt läsnäoloaan Puolan kasvavilla tilauslentomarkkinoilla: kun sen osuus vuonna 2012 oli [> 3] prosenttia, vuonna 2013 se oli [< 1,5] prosenttia (aiemmin LOT:n asema oli paljon vahvempi; vuonna 2010 sen markkinaosuus oli [> 15] prosenttia). LOT:n toiminta tilauslentomarkkinoilla on väliaikaista, ja sen tavoitteena on ainoastaan varmistaa kaluston tehokas käyttö, kuten rakenneuudistussuunnitelmassa on esitetty. LOT ei aio jatkaa toimintaansa tilauslentomarkkinoilla rakenneuudistuskauden päätyttyä.

(254) Kolmanneksi tilauslentotoiminta on LOT:lle marginaalista, sillä sen osuus koko liiketoiminnasta on vain [< 1] prosentti. Suuntaviivoissa edellytetään kapasiteetin vähentämistä päämarkkinoilla, jotka LOT:n tapauksessa ovat reittilentopalvelut.

(255) Kaiken kaikkiaan LOT vähentää kapasiteettiaan vastasuoritteina [13,5–16,5] prosenttia, mikä on enemmän kuin muissa edellä mainituissa lentoyhtiöiden rakenneuudistuksissa (eli Czech Airlines ja Air Malta). Huomionarvoista on myös se, että vuonna 2013 LOT vähensi kapasiteettiaan 1,6 prosenttiyksikköä suunniteltua enemmän.

(256) Lisäksi komissio toteaa, että LOT on lopettanut useita reittejä, joita operoidaan täysin koordinoiduilta ([75]) lentoasemilta (Frankfurt, München, Düsseldorf, Wien, Zürich, Helsinki, Pariisi, Nizza, Rooma, Amsterdam ja Tukholma). Tämän johdosta näillä lentoasemilla on vapautunut nousu- ja laskeutumisaikoja, mistä syntyy uusia liiketoimintamahdollisuuksia kilpaileville lentoyhtiöille: ne voivat lentää näille lentoasemille saapuvia ja niiltä lähteviä reittejä ja lisätä läsnäoloaan niillä.

(257) Edellä esitetyn valossa ehdotetut toimenpiteet ovat riittäviä sen varmistamiseksi, että valtiontuen kaupankäynnin edellytyksiin kohdistuvat haitalliset vaikutukset on minimoitu. Näin ollen ehdotetut vastasuoritteet ovat suuntaviivojen 38–42 kohdan mukaisia.

7.3.5 **Vähimmäis- tai omavastuuosuuteen rajoitettu tuki**

(258) Suuntaviivojen 43–45 kohdan mukaan tuki on rajoitettava määrään, joka on ehdottomasti välttämätön yrityksen rakenneuudistuksen toteuttamiseksi. Tuensaajan on osallistuttava rakenneuudistussuunnitelmaan merkittävällä määrällä omia varojaan, myös myymällä omaisuuseriä, jotka eivät ole välttämättömiä yrityksen elinkelpoisuuden kannalta, tai markkinaehtoisella ulkoisella rahoituksella. Tällaisen omavastuuosuuden on oltava todellista, ts. tosiasiallista, ja siitä on suljettava pois kaikki tulevat voitot, kuten kassavirta, ja se on merkki siitä, että markkinat uskovat yhtiön elinkelpoisuuden palauttamisen toteutuskelpoisuuteen. Suurten yritysten, kuten LOT:n, omarahoitusosuuden on oltava vähintään 50 prosenttia rakenneuudistuskustannuksista.

(259) LOT ilmoitti omarahoitusosuutensa olevan [1 200–1 600] miljoonaa zlotya, mikä on [60–67] prosenttia rakenneuudistuskustannuksista. Rahoitusosuuteen sisältyy: i) B787-koneiden leasingrahoitus, jonka määrä on […] miljoonaa zlotya, ja ii) käyttöomaisuuden myynti, jonka on määrä tuottaa […] miljoonaa zlotya.

(260) Rahoitusleasingin myönsi yksityinen yhdysvaltalainen pankki […] viiden B787-lentokoneen hankinnan rahoittamiseksi. Rahoituksella on vakuudet, muun muassa Ex-Im Bankin takaus ja lentokoneisiin kohdistuvat pantit.

(261) Suuntaviivojen mukaan omarahoitusosuus voi olla peräisin ”ulkoisista rahoituslähteistä markkinaehtoisesti”. Nyt kyseessä oleva leasingrahoitus täyttää tämän vaatimuksen. Ensinnäkin sen on myöntänyt yksityinen pankki. Toiseksi LOT valitsi tarjouksen […] tarjouksen joukosta kilpailumenettelyssä, johon markkinoilta tuli 24 kaupallista tarjousta. Kolmanneksi lentokoneen vuokraus on ilmailuteollisuudessa tavanomainen rahoitusmuoto (vakuuden tyyppi mukaan luettuna), jota myös monet LOT:n kilpailijat käyttävät. Puolan toimittamien tietojen mukaan kolmen viime vuoden aikana useat EU:n lentoyhtiöt ovat hankkineet lentokoneita vientiluottolaitoksen takauksilla, esimerkiksi Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian ja KLM. Vuonna 2012 noin 30 prosenttia lentokoneiden rahoitustoimista tehtiin vientiluottolaitoksen myötävaikutuksella. Rahoitus kattaa kuitenkin vain osan lentokoneen hankintahinnasta ([75–90] prosenttia), joten LOT:n on maksettava loput.

(262) Toisaalta suuntaviivoissa sanotaan, että oma rahoitusosuus ”on merkki siitä, että markkinat uskovat elinkelpoisuuden palauttamisen toteutuskelpoisuuteen”. Kun otetaan huomioon vakuuden hyvä laatu ja selvästi pieni tai olematon riski, komissio suhtautui menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä varauksellisesti siihen, että tätä leasingvuokrausta voitaisiin pitää osoituksena markkinat uskosta LOT:n pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautumiseen.

([75]) Täysin koordinoidut lentoasemat on määritetty lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta yhteisön lentoasemilla 18 päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 2 artiklan g kohdassa (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1). Asetuksen (ETY) N:o 95/93 3 artiklan 4 kohdan mukaan näillä lentoasemilla on ainakin ajoittain kapasiteettirajoitteita.

(263) Puola toimitti tätä koskevia lisäselvennyksiä ja todisteita. Ennen takauksen myöntämistä Ex-Im Bank teki yritystarkastuksen ja analysoi LOT:n taloudellisen tilanteen ja toiminnan. Se totesi, että LOT:n liiketoimintamalli on elinkelpoinen ja että se pystyy maksamaan vuokran pitkällä aikavälillä.

(264) Lisäksi se, että 24 yksityistä yritystä tarjosi rahoitusta samaan liiketoimeen eri ehdoin, osoittaa niiden katsovan laadukkaasta vakuudesta huolimatta, että LOT:n rahoittamiseen sisältyi tietty riski (muutoin kaikki tarjoajat olisivat tarjonneet saman riskittömän koron). Järkevä markkinaehtoisesti toimiva luotonantaja arvioisi tämän riskin ja ottaisi LOT:n elinkelpoisuuden huomioon, sillä se on keskeinen tekijä, joka vaikuttaa velallisen kykyyn maksaa velka takaisin.

(265) Yksi tarjoajista tarjosi rahoitusta myös ilman vientiluottolaitoksen takausta, mikä osoittaa, että markkinat olivat valmiita tarjoamaan rahoitusta ilman vientiluottolaitoksen osallistumista. LOT valitsi ulkoisen konsultin tekemän analyysin perusteella […] tarjouksen muita kilpailukykyisempänä.

(266) LOT:n riskiä arvioitiin myös Yhdysvaltojen pääomamarkkinoilla vuonna 2013. Tuolloin leasing jälleenrahoitettiin onnistuneesti alkuperäisestä rahoitusrakenteesta, joka perustui siihen, että rahoitusrakenteelle myönnettiin joukkovelkakirjojen liikkeellelaskemiseen pohjautuva lainamekanismi. Joukkovelkakirjoja ostivat yksityiset sijoittajat, jotka hyväksyivät niihin liittyvät riskit ja näin ilmaisivat uskovansa, että velkakirjoihin liittyvät leasingvelvoitteet hoidetaan.

(267) On vuokranantajien normaalin markkinakäytännön mukaista minimoida riski pyytämällä mahdollisimman laadukas vakuus ja mahdollisesti takaus. Se, että […] tarjosi rahoitusta vientiluottolaitoksen takauksen perusteella, ei siis ole osoitus siitä, etteivät markkinat uskoneet LOT:n elinkelpoisuuteen. Toisaalta vuokranantaja ei tarjoaisi rahoitusta yksin hyvän vakuuden takia, jos se olisi vakuuttunut siitä, ettei vuokralainen pysty maksamaan leasingvuokraa takaisin. Joka tapauksessa vuokranantajalla on tietynlainen luottoriski, koska se kärsisi tappioita vuokralaisen maksukyvyttömyyden yhteydessä (ts. välitön tappio vuokratulosta, mikä jatkuu niin kauan, kunnes lentokone voidaan vuokrata uudelle asiakkaalle, lentokoneen konfiguroimisesta uudelle asiakkaalle aiheutuvat kulut sekä vakuuksien ja takauksen maksettaviksi tulemisesta aiheutuvat kulut).

(268) Edellä esitetyn perusteella leasingrahoitusta voidaan pitää merkkinä siitä, että markkinat uskoivat LOT:n elinkelpoisuuden palautumiseen. Tältä osin komissio toteaa, että se on jo hyväksynyt leasingrahoituksen pätevänä oman rahoitusosuuden lähteenä Czech Airlinesin ja airBalticin rakenneuudistusten yhteydessä ([76]).

(269) Ilmoitetun oman rahoitusosuuden toisen lähteen eli käyttöomaisuuden myynnin osalta Puola ilmoitti, että tähän mennessä siitä on saatu […] miljoonan zlotyn suuruiset tulot. Lisäksi Puola toimitti riippumattomien asiantuntijoiden tekemiä arvostuksia, jotka vahvistavat muiden kiinteistöjen markkina-arvoksi […] miljoonaa zlotya. Komissio analysoi nämä arvostukset, eikä se havainnut niissä virheitä. Arvostuksissa on käytetty hyväksyttäviä menetelmiä, ja ne perustuvat uskottaviin oletuksiin. Tämän perusteella komissio katsoo, että arvostusten tuloksia voidaan pitää asianmukaisena arviointina myytävän varallisuuden markkinahinnoista. Muun omaksi rahoitusosuudeksi tarkoitetun varallisuuden ([77]) arvoa joko ei ole vahvistettu riippumattomalla arvostuksella tai muilla luotettavilla todisteilla, tai arvostukset eivät ole ajan tasalla. Näin ollen komissio pitää 30 650 928 zlotyn omaa rahoitusosuutta (eli tosiasiallisesti saatuja tuloja ja suunniteltuja tuloja, joita tukevat riippumattomien asiantuntijoiden tekemät arvostukset) hyväksyttävänä näiden varojen myyntiin nähden.

(270) Komissio katsoo näiden seikkojen perusteella, että [1 200–1 600] miljoonan zlotyn oma rahoitusosuus täyttää suuntaviivojen kriteerit. Tämä summa on [60–67] prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista ja selvästi yli 50 prosentin rajan, jota suurilta yrityksiltä edellytetään. Pelkästään leasingrahoitus vastaa [60–67:ää] prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista ja on siten riittävä vaaditun raja-arvon täyttämiseksi.

(271) Kaiken edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että ilmoitettu toimenpide täyttää suuntaviivoissa vahvistetut soveltuvuutta koskevat edellytykset.

VIII. **PÄÄTELMÄT**

(272) Komissio toteaa, että ilmoitettu toimenpide on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, joka soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti luettuna yhdessä suuntaviivojen kanssa.

([76]) Ks. komission päätös asiassa SA.30908, alaviite 72 johdanto-osan 119 ja 145 kappaleessa; komission päätös C(2014) 4552 final, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2014 asiassa SA.34191, ei vielä julkaistu, johdanto-osan 212 kappale.

([77]) Ne ovat kiinteistö, jonka sijaintipaikka on Bledzewo k/Sierpca woj. mazowieckie; Varsovassa osoitteessa ul. Płocka 47 sijaitseva kiinteistö ja kaksi Krakovan lentoasemalla sijaitsevaa korjaamoa.

(273) Lisäksi komissio toteaa, että johdanto-osan 90 kappaleessa mainitut lentoasemamaksujen lykkäykset ja muut johdanto-osan 132 ja 133 kappaleessa mainitut liiketoimet eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea.

(274) Lopuksi komissio toteaa, että Puola on suostunut siihen, että tämä päätös tehdään ja annetaan tiedoksi englannin kielellä.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuki, jonka suuruus on 804,29 miljoonaa zlotya ja jonka Puola aikoo myöntää LOT Polish Airlines S.A:lle, soveltuu sisämarkkinoille sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

2 artikla

Seuraavat toimenpiteet eivät ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

1. LOT:lle valtion omistamilla lentoasemilla toukokuun 2009 ja huhtikuun 2013 välisenä aikana myönnetyt lykkäykset lentoasemamaksuista.
2. Seuraavat kiinteistöliiketoimet:
   a) LOT:n pääkonttorin myynti ja takaisinvuokraus LOT:n ja PZU/PB1:n välisen 10 päivänä toukokuuta 2011 tehdyn sopimuksen perusteella […] miljoonan zlotyn (noin […] miljoonan euron) hintaan.
   b) Osoitteessa ul. 17 Stycznia 39 sijaitsevan kiinteistön myynti LOT:n ja TF Silesian välisen 31 päivänä heinäkuuta 2012 tehdyn sopimuksen perusteella […] miljoonan zlotyn (noin […] miljoonan euron) hintaan.
   c) Rahtiterminaalin myynti LOT:n ja LS Airport Servicesin välisen 25 päivänä marraskuuta 2011 tehdyn sopimuksen perusteella […] miljoonan zlotyn (noin […] miljoonan euron) hintaan.
   d) Ateriapalvelutilojen myynti LOT:n ja LOT Cateringin välisen 8 päivänä joulukuuta 2011 tehdyn sopimuksen perusteella […] miljoonan zlotyn (noin […] miljoonan euron) hintaan.
3. Seuraavat lainasopimukset:
   a) PZU Groupiin kuuluvien yhtiöiden LOT:lle myöntämät kaksi lainaa: ensimmäinen […] zlotyn (noin […] euron) suuruinen laina 14 päivänä joulukuuta 2009 ja toinen […] zlotyn (noin […] euron) suuruinen laina 17 päivänä helmikuuta 2010.
   b) PKN Orlenin LOT:lle 28 päivänä kesäkuuta 2012 myöntämä […] zlotyn (noin […] euron) suuruinen laina.
   c) TF Silesian LOT:lle 30 päivänä maaliskuuta 2009 myöntämä […] zlotyn (noin […] euron) suuruinen laina.
   d) OLPP:n LOT:lle 9 päivänä maaliskuuta 2012 myöntämä […] miljoonan zlotyn (noin […] miljoonan euron) suuruinen laina.
4. LOT:n seuraavien tytäryhtiöiden myynti:
   a) 33,3 prosentin osuus LOT:n Casino Polandista omistamista osakkeista, myynti Viccolle 8 päivänä huhtikuuta 2013 tehdyn sopimuksen perusteella […] miljoonan zlotyn (noin […] miljoonan euron) hinnalla.
   b) 49 prosentin osuus LOT:n Petrolotista omistamista osakkeista, myynti PKN Orlenille 21 päivänä joulukuuta 2012 tehdyn sopimuksen perusteella […] miljoonan zlotyn (noin […] miljoonan euron) hinnalla.
   c) 37,90 prosentin osuus LOT:n Eurolotista omistamista osakkeista, myynti TF Silesialle 27 päivänä helmikuuta 2013 tehdyn sopimuksen perusteella [> 118] miljoonan zlotyn (noin [29] miljoonan euron) hinnalla
5. Liiketoimet, jotka liittyvät PKN Orlenin ja sen tytäryhtiö Petrolotin polttoainetoimituksiin LOT:lle.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Puolan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 29 päivänä heinäkuuta 2014.

Komission puolesta
Joaquín ALMUNIA
Varapuheenjohtaja