II.

(Nezakonodavni akti)

ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/119

od 29. srpnja 2014.

o državnoj potpori SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N) koju Poljska planira provesti u korist društva LOT Polish Airlines S.A. i o mjeri SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP) koju je Poljska provela u korist društva LOT Polish Airlines S.A.

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 5429)

(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak ([1]),

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

uzimajući u obzir odluku Komisije o pokretanju postupka utvrđenog člankom 108. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u pogledu potpore SA.36874 (2013/C, ex 2013/N) ([2]),

nakon poziva zainteresiranim stranama na podnošenje primjedaba u skladu s prethodno navedenim odredbama ([3]) i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

I. **POSTUPAK**

1.1. POSTUPAK SA.36874 – PRIJAVA POTPORE ZA RESTRUKTURIRANJE

(1) Poljska je dopisom od 20. lipnja 2013. prijavila Komisiji potporu za restrukturiranje u korist društva LOT Polish Airlines S.A. („LOT" ili „društvo") u iznosu od 804,29 milijuna PLN (približno 200 milijuna EUR). Prijavi je 20. prosinca 2012. prethodila dodjela kredita za sanaciju u iznosu od 400 milijuna PLN, koji je Komisija proglasila spojivim 15. svibnja 2013. ([4]), uz obvezu Poljske da Komisiji do 20. lipnja 2013. dostavi plan restrukturiranja društva LOT.

([1]) S učinkom od 1. prosinca 2009., članci 87. i 88. Ugovora o EZ-u postali su članak 107. odnosno članak 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU"). Dva su skupa odredaba zapravo istovjetna. Za potrebe ove Odluke upućivanja na članke 107. i 108. UFEU-a treba, kada je to primjereno, tumačiti kao upućivanja na članak 87. odnosno 88. Ugovora o EZ-u. UFEU-om su uvedene i neke izmjene u terminologiji, poput zamjene pojma „Zajednica" pojmom „Unija" te pojma „zajedničko tržište" pojmom „unutarnje tržište". Terminologija UFEU-a upotrebljavat će se u cijeloj Odluci.

([2]) Odluka Komisije C (2013) 7044 završna verzija od 6. studenoga 2013. o predmetu SA.36874 (SL C 37, 7.2.2014., str. 55.).

([3]) Vidjeti bilješku 2.

([4]) Odluka Komisije C (2013) 2747 završna verzija od 15. svibnja 2013. o predmetu SA.35900 (SL C 204, 18.7.2013., str. 4.).

(2) Komisija je dopisom od 6. studenoga 2013. obavijestila Poljsku da je u pogledu potpore za restrukturiranje odlučila pokrenuti postupak utvrđen člankom 108. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije ([5]) („UFEU") („odluka o pokretanju postupka"). Poljska je dopisima od 10. siječnja i 12. veljače 2014. dostavila primjedbe na tu odluku. Komisija je dopisom od 8. svibnja 2014. zatražila dodatne informacije, a Poljska je dostavila odgovor 20. svibnja 2014.

(3) Odluka o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ([6]). Komisija je uputila poziv zainteresiranim stranama na podnošenje primjedaba.

(4) Sedam zainteresiranih strana dostavilo je Komisiji svoje primjedbe. Ona ih je proslijedila Poljskoj, koja je imala priliku na njih odgovoriti. Poljska je dostavila zapažanja dopisom od 28. ožujka 2014.

1.2. POSTUPAK SA.36752 – PRITUŽBA DRUŠTVA RYANAIR

(5) Komisija je 23. svibnja 2013. zaprimila pritužbu društva Ryanair kojom se tvrdi da je društvu odobrena neograničena kreditna linija za pristojbe zračnih luka u državnom vlasništvu na štetu svih ostalih zračnih prijevoznika, koja predstavlja državnu potporu. Komisija je evidentirala pritužbu pod brojem predmeta SA.36752.

(6) Komisija je Poljskoj 19. lipnja 2013. proslijedila pritužbu i zahtjev za dostavu informacija, a Poljska je na njih odgovorila 13. kolovoza 2013.

(7) U skladu s uvodnom izjavom 99. odluke o pokretanju postupka, pritužba podliježe ocjeni Komisije u okviru ovoga istražnog postupka.

1.3. IZJAVA O JEZIKU

(8) Poljska je dopisom od 26. lipnja 2014. pristala odreći se prava koje joj je dodijeljeno člankom 342. UFEU-a i člankom 3. Uredbe br. 1 ([7]) te da se ova odluka donese i priopći na engleskom jeziku.

II. **OPIS**

2.1. KORISNIK

(9) LOT je poljski nacionalni zračni prijevoznik osnovan 1929. Društvo ima sjedište u regiji *Mazowieckie*, koja ostvaruje pravo na regionalne potpore na temelju članka 107. stavka 3. točke (a) UFEU-a. Društvo je u vlasništvu državne riznice (67,97 %), investicijskog fonda u vlasništvu države Towarzystwo Finansowe „Silesia" Sp. z o.o. („TF Silesia") (25,1 %) i zaposlenika društva (6,93 %).

(10) LOT je matično društvo grupacije LOT Group koja je na dan 31. prosinca 2013. uključivala četiri društva kćeri koja posluju u području turizma (LOT Travel Sp. z o.o.), usluga zračne luke i prihvata (GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.) i održavanja zrakoplova (Central European Engine Services Sp. z o.o.).

(11) Posljednjih se godina struktura grupacije LOT Group znatno promijenila jer je LOT prodao brojna društva kćeri kako bi se usredotočio na osnovnu djelatnost i namaknuo novčana sredstva. Komisija je u 2012. istraživala i u smislu državne potpore odobrila prodaju triju društava kćeri društva LOT u razdoblju od 2010. do 2012.: LOT Services Sp. z o.o. („LOT Services"), LOT Catering Sp. z o.o. („LOT Catering") i LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o.(„LOT AMS") ([8]). Nedavno je LOT, u razdoblju od 2012. do 2013., prodao sve svoje udjele u društvima Petrolot Sp. z o.o. („Petrolot"), Eurolot Sp. z o.o. („Eurolot") i Casinos Poland Sp. z o.o. („Casinos Poland").

(12) Na dan 1. prosinca 2013. LOT je zapošljavao 1 661 zaposlenika (pad sa 2 130 zaposlenika na dan 31. listopada 2012.) ([9]). Njegov je promet u financijskoj godini koja je završila 31. prosinca 2013. iznosio 3 147 milijuna PLN (približno 787 milijuna EUR) pa je klasificiran kao veliko poduzeće.

([5]) SL C 115, 9.5.2008., str. 92.
([6]) Vidjeti bilješku 2.
([7]) Uredba br. 1 o određivanju jezika koji se koriste u Europskoj ekonomskoj zajednici (SL 17, 6.10.1958., str. 385.).
([8]) Odluka Komisije C(2012) 8212 završna verzija od 20. studenoga 2012. o predmetu SA.33337 (SL C 81, 20.3.2013., str. 4.).
([9]) U ekvivalentu punoga radnog vremena.

(13) LOT je član udruženja Star Alliance i raspolaže flotom od 47 zrakoplova. Prije restrukturiranja (od studenoga 2011. do listopada 2012.) društvo je prometovalo na redovnim linijama prema 70 odredišta u Europi i Sjevernoj Americi te na Srednjem Istoku i u Aziji, uključujući 51 liniju prema europskim odredištima, 11 linija izvan Europe i osam domaćih linija.

(14) Poljska procjenjuje da je u 2012. udjel društva LOT u europskom putničkom zračnom prijevozu bio manji od 1 %. LOT, kao nacionalni zračni prijevoznik, povijesno ima snažan položaj u toj državi članici. Međutim, posljednjih se godina LOT suočuje s rastućom konkurencijom niskotarifnih (engl. *low-cost carriers*, LCC) i tradicionalnih zračnih prijevoznika. Posljedično, njegov se udjel u rastućem putničkom zračnom prijevozu u Poljskoj smanjio sa 55 % u 2000. na 27 % u 2013. LOT je 2012. prevezao približno pet milijuna putnika, dok je 2013., u prvoj cijeloj godini postojećeg restrukturiranja, prevezao približno 4,7 milijuna putnika.

(15) Njegovi su glavni konkurenti Ryanair, Wizzair i Lufthansa. Zračna luka Chopin u Varšavi čvorište je i matična zračna luka društva LOT. Društvo prometuje i na pet međunarodnih linija iz regionalnih zračnih luka u Poljskoj.

(16) Glavna su područja djelatnosti društva LOT sljedeća:

— domaći i međunarodni zračni prijevoz putnika, prtljage, pošte i tereta,

— najam zrakoplova,

— pružanje usluga u zračnom prometu.

Glavna je djelatnost društva LOT redovni putnički zračni prijevoz. Većinu putnika LOT prevozi na kratkim letovima, od kojih ostvaruje i najveći dio prihoda od prodaje.

(17) Posljednjih se godina LOT suočuje s ozbiljnim financijskim teškoćama, uglavnom zbog neučinkovitog poslovanja, sve nepovoljnijeg okruženja u smislu konkurencije te globalne ekonomske i financijske krize. Društvo u svakoj financijskoj godini od 2008. iskazuje gubitke od osnovne djelatnosti. Unatoč postupnoj prodaji društava kćeri i ostale imovine (od čega je ostvareno [1 200–1 400] (*) milijuna PLN od 2009. ([10])), LOT se neprestano suočuje s teškoćama u pogledu novčanog toka, čiji je vrhunac bio u prosincu 2012., kad se društvo našlo na rubu nelikvidnosti te je moralo zatražiti potporu za sanaciju kako bi izbjeglo stečaj. Odabrani financijski podaci društva LOT navedeni su u tablici 1. u nastavku.

Tablica 1.

Odabrani financijski podaci društva LOT u razdoblju od 2012. do 2013. (u milijunima PLN)

	2013.	2012.	2011.	2010.
Prihodi od prodaje	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Gubitak od osnovne djelatnosti	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Neto dobit/gubitak	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Zalihe	216,6	198,5	230,8	252,1
Neto imovina	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Dugovanja ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Troškovi kamata	123,8	87,4	81,4	60,2
Novčani tokovi od poslovanja	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Izvor: Financijski izvještaji za: 2013., 2012., 2011. i 2010.
([1]) Kratkoročne i dugoročne obveze.

(*) Poslovna tajna.
([10]) Glavna otuđenja društva LOT od lipnja 2009. do travnja 2013.

(18) Društvo je u 2012. iskazalo rekordni neto gubitak u iznosu od 400 milijuna PLN, velike negativne novčane tokove od poslovanja, porast dugovanja i negativni kapital.

2.2. MJERA POTPORE

(19) Ministarstvo financija mora dodijeliti prijavljenu potporu za restrukturiranje u obliku dokapitalizacije. Predviđeno je da će potpora uključivati pretvaranje kredita za sanaciju u iznosu od 423 milijuna PLN u udjele u društvu, uključujući kamate obračunane do 20. lipnja 2013. (stvarni iznos kamata ponovno će se obračunati na datum pretvaranja) i dodatno povećanje dioničkog kapitala za 381,29 milijuna PLN. Poljska je dopisom od 20. lipnja 2013. obavijestila Komisiju o potpori za restrukturiranje i planu restrukturiranja, vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 1. Planom restrukturiranja početak razdoblja restrukturiranja predviđen je u posljednjem tromjesečju 2012., a završetak 2015.

III. **PLAN RESTRUKTURIRANJA**

(20) LOT je naveo sljedeće čimbenike kao glavne uzroke svojih teškoća: kašnjenja pri isporuci i prometovanju zrakoplova B787, globalna gospodarska kriza zbog koje poslovni i institucionalni korisnici usluga smanjuju troškove putovanja, rast utjecaja niskotarifnih prijevoznika i tržišna konsolidacija, narušavanje cijena na domaćem tržištu zbog kratkotrajnog poslovanja lokalnoga niskotarifnog konkurenta, društva OLT Express, smanjenje potražnje na tržištu prijevoza tereta, porast cijene goriva za zrakoplove, promjene deviznog tečaja, velika pregovaračka snaga dobavljača, stroža politika namire izdavatelja kreditnih kartica, zakonodavne prepreke kojima se ograničavaju mogućnosti privatizacije, nedostatak dugoročne strategije i stabilnog upravljanja, neoptimizirana flota i neučinkovita upotreba resursa, snažni sindikati i slaba učinkovitost rada, neučinkovito upravljanje prihodima, nekonkurentan proizvod na dugim letovima i nemogućnost privlačenja prometa po visokim cijenama, mali udio dodatnih prihoda s visokim maržama, neučinkoviti prodajni kanali, nedostatna kapitalizacija, manjak ulaganja i nedostatak financijske stabilnosti te neučinkovito upravljanje rizicima.

(21) Kako bi riješio navedene probleme, LOT je u posljednjem tromjesečju 2012. započeo provedbu plana restrukturiranja, čiji je cilj ponovna uspostava dugoročne održivosti do kraja 2015.

3.1. MJERE RESTRUKTURIRANJA

(22) Planom restrukturiranja predviđena je provedba brojnih mjera restrukturiranja koje se mogu podijeliti u sljedeća glavna područja: i. mreža linija i modernizacija flote; ii. upravljanje prihodima; iii. proizvodi, distribucija i dodatni prihodi; iv. organizacijska učinkovitost i unutarnja optimizacija; v. optimizacija vanjskih komercijalnih odnosa; i vi. dodatne inicijative za potporu. Svako se područje detaljno opisuje u nastavku.

3.1.1. **Mreža linija i modernizacija flote**

Modernizacija flote

(23) Modernizacija flote temelj je plana restrukturiranja jer se očekuje da će njezina posljedica biti znatno smanjenje troškova poslovanja. Trenutačna struktura flote društva LOT smatra se prekomjerno diversificiranom, zastarjelom i skupom. Najvažnija je promjena zamjena zrakoplova B767 koji je trenutačno u upotrebi novim zrakoplovom B787 na dugim letovima. Osim toga, LOT planira restrukturirati preostalu flotu u cilju ograničavanja broja tipova i podtipova zrakoplova te osiguravanja njihove učinkovite upotrebe. Modernizacijom flote neće se povećati broj sjedala u ponudi, a time ni kapaciteti društva. Sastav flote smanjen je sa 59 zrakoplova u prosincu 2012. na sadašnjih 47 zrakoplova, a planira se daljnje smanjenje na 38 zrakoplova na završetku razdoblja restrukturiranja.

Boeing 787

(24) LOT je naručio osam zrakoplova B787, od kojih je šest isporučeno do 30. travnja 2014. Isporuka posljednjih dvaju zrakoplova planirana je nakon završetka razdoblja restrukturiranja. Tijekom razdoblja restrukturiranja predviđena je upotreba četiriju zrakoplova B787, dok se preostala dva planiraju dati u podnajam po cijeni od […].

(25) LOT smatra uvođenje novog zrakoplova B787 glavnim pokretačem pri ponovnoj uspostavi održivosti. LOT smatra da je B787 bitno povoljniji u pogledu troškova u usporedbi sa zrakoplovom B767. Te prednosti uključuju:

— manju potrošnju goriva po blok-satu i po raspoloživim sjedalima po kilometru („ASK”) od približno 8 % do 11 %, čija je posljedica, u kombinaciji s kraćim trajanjem putovanja, približno 15 % manja potrošnja goriva po letu,

— veću brzinu leta, što skraćuje trajanje putovanja (za prosječno 5 % unutar mreže dugih linija društva LOT), zbog čega je moguće optimizirati radno vrijeme posada ([11]),

— otprilike 30 % niže troškove tehničkog održavanja,

— veću učinkovitost prijevoza tereta, odnosno prednost u smislu prihoda od približno 15 %,

— standardizaciju flote, za razliku od trenutačne diversificirane flote zrakoplova B767 koji su različito konfigurirani i opremljeni.

(26) Procjenjuje se da će zahvaljujući početku prometovanja zrakoplova B787 doći do poboljšanja financijskih rezultata društva LOT za približno [135 – 165] milijuna PLN godišnje (od 2015. nadalje) u usporedbi s rezultatima ostvarenima s pomoću flote zrakoplova B767.

Boeing 737-400

(27) Broj zrakoplova B737-400 smanjen je, u skladu s planom restrukturiranja, s devet na tri. Planom je predviđeno da će od […] sezone […] preostali zrakoplovi B737-400 biti zamijenjeni novijom generacijom zrakoplova uskoga trupa (B737NG ili A319/A320). Međutim, zamjena se nije dogodila u očekivanom roku jer je LOT naknadno ugovorio produljenje najma preostalih zrakoplova B737–400 za dodatnih […] godina, do […]. Rata za najam postupno bi se smanjivala s […] USD mjesečno po zrakoplovu na […] USD mjesečno po zrakoplovu u zadnjoj godini ugovora.

Embraer 170

(28) Društvo je planiralo povlačenje svih deset zrakoplova Embraer 170 („E170”) iz flote i njihovu zamjenu zrakoplovima Bombardier Q400 („DH4”). Točnije, planom restrukturiranja predviđena je prodaja ili podnajam […] zrakoplova E170 od […] sezone i povlačenje preostalih […] od […] sezone. Prvih […] zrakoplova još nije prodano, odnosno dano u podnajam. Iako još uvijek aktivno traži kupce ili najmoprimce za te zrakoplove, društvo je pripremilo alternativni scenarij u pogledu flote kojim je predviđeno njihovo daljnje prometovanje kako bi se učinak odgođenog povlačenja na financijsku održivost sveo na najmanju moguću mjeru. Taj će se alternativni scenarij početi primjenjivati ako LOT ne uspije prodati ili dati u podnajam zrakoplove Embraer i/ili dogovoriti dovoljno niske rate za najam zrakoplova DH4.

Embraer 175

(29) LOT je planirao povlačenje […] od 14 zrakoplova Embraer 175 („E175”) iz svoje flote od zimske sezone 2014. Smanjivanje flote zrakoplova E175 temeljilo se na pretpostavci da će LOT unajmiti dodatne zrakoplove DH4 kao zamjenu za povučene zrakoplove. Budući da se ispostavilo da dodatni zrakoplovi DH4 možda neće biti dostupni za najam, LOT razmatra upotrebu cijele flote od 14 zrakoplova E175 do kraja razdoblja restrukturiranja.

(30) LOT je proveo dodatne mjere restrukturiranja flote radi ublažavanja mogućeg učinka alternativnog scenarija u pogledu flote na financijsku održivost. Kao prvo, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 27., smanjio je operativni najam za tri zrakoplova B737-400, zbog čega se očekuje ušteda do […] milijuna USD (približno […] milijuna PLN) tijekom razdoblja produljenog najma. Kao drugo, LOT planira ostvariti dodatne koristi u iznosu od […] milijuna PLN godišnje od povećanja učinkovitosti djelatnosti prijevoza tereta (samo u 2013. djelatnost prijevoza tereta doprinijela je poboljšanju EBIT-a za […] milijuna PLN u usporedbi s planom).

Mreža linija

(31) Društvo planira ukinuti pet linija koje nisu ispunile kriterij profitabilnosti: […].

([11]) Primjerice, zbog skraćivanja trajanja putovanja od New Yorka do Varšave na manje od osam sati bit će moguće smanjenje broja pilota s tri na dva, uz ispunjivanje nekih drugih uvjeta.

(32) LOT procjenjuje da će zahvaljujući ukidanju neprofitabilnih linija poboljšati svoje financijske rezultate za približno [2,2 – 2,6] milijuna PLN godišnje.

3.1.2. **Upravljanje prihodima**

(33) Mjere restrukturiranja u području upravljanja prihodima bit će usmjerene na promjene u strukturi tarifa.

(34) U skladu s planom restrukturiranja, pri letovima s faktorom opterećenja većim od [76–94 %] LOT planira povećati udjel putnika više klase za [9–11 %] u klasi koja je za jednu tarifu iznad trenutačne razine, odnosno za [4–6 %] u klasi koja je za dvije tarife iznad trenutačne razine. Osim toga, promijenit će se definicija tarife poslovnih korisnika na kratkim linijama ([12]). Porast prihoda društva LOT očekuje se i zahvaljujući uspostavi agresivnijih tarifa na odabranim dugim linijama. Očekivane koristi od provedbe te mjere procjenjuju se na […] milijuna PLN u 2015.

(35) Iz analize faktora opterećenja u poslovnoj klasi vidljivo je da je u 2012. […] sjedala ostalo prazno. Društvo će stoga uvesti mogućnost kupnje plaćenog prelaska u višu klasu prije leta. Očekuje se da će zbog te mjere biti popunjeno 10 % sjedala koja bi ostala prazna te da će u 2015. doći do poboljšanja financijskih rezultata za približno […] milijuna PLN.

(36) Struktura tarifa u okviru programa promidžbe pod nazivom „First Minute" koju LOT trenutačno nudi promijenit će se kako bi se uklonile pretjerano niske cijene koje su se u prošlosti naplaćivale bez ekonomskog opravdanja. To bi trebalo doprinijeti dodatnom rastu prihoda.

(37) Na domaćim linijama ukinut će se poslovna klasa. Cilj je te mjere poboljšanje učinkovitosti iskorištenosti sjedala u zrakoplovu. Trenutačno su u zrakoplovu DH4 tri sjedala rezervirana za putnike u poslovnoj klasi, iako im se ne nudi nikakva posebna usluga. Zahvaljujući oslobađanju tih sjedala, u 2015. se očekuje poboljšanje financijskih rezultata za približno […] milijuna PLN.

(38) Unutarnjom revizijom društva LOT utvrđeno je da su se u prošlosti, zbog nedostataka u sustavu unutarnje kontrole, povoljne tarife nudile bez ekonomskog opravdanja. Ta će se praksa zabraniti. Očekivana korist od te mjere procjenjuje se na […] milijuna PLN u 2015.

(39) Društvo očekuje da će u 2015., zahvaljujući mjerama za upravljanje prihodima, ukupno poboljšati rezultate od prodaje za približno [62–76] milijuna PLN.

3.1.3. **Proizvod, distribucija i dodatni prihodi**

(40) Glavni je cilj ovog područja restrukturiranja povećanje prihoda od dodatnih usluga s visokom maržom koje nisu izravno povezane s prodajom karata. Udjel je dodatnih prihoda u ukupnim prihodima društva LOT ispod razine sličnih društava i znatno ispod razine niskotarifnih prijevoznika. LOT je u tom području prepoznao potencijal za rast.

(41) Ključne inicijative u ovom području uključuju uvođenje usluge „SkyBar" (plaćanje obroka) na kratkim linijama, smanjenje opsega usluga tijekom leta za putnike u ekonomskoj klasi i uvođenje brojnih dodatnih usluga koje se plaćaju, primjerice *duty free* prodavaonice, dodatna prtljaga, više prostora za noge, odabir sjedala, prioritetno ukrcavanje, osiguranje, najam automobila i hotelske rezervacije.

(42) Drugi je cilj tog područja restrukturiranja smanjenje troškova prodaje. Udjel troškova prodaje u ukupnim troškovima društva LOT iznosi […] % i znatno je veći nego kod ostalih tradicionalnih zračnih prijevoznika koje je društvo analiziralo.

(43) Trenutačno LOT ostvaruje samo približno […] % ukupne prodaje putem *web*-mjesta LOT.com. To se može usporediti s prosječnom *online* prodajom na razini od 40 % u slučaju ostalih tradicionalnih zračnih prijevoznika i 80 % u slučaju niskotarifnih. Veliki potencijal *online* prodajnog kanala za budući rast prepoznat je zbog relativno niskog troška i velike kontrole nad prodajnim postupkom. Društvo će dalje razvijati *online* prodaju uz procijenjenu ciljnu stopu rasta u usporedbi s ukupnom prodajom od najmanje […] % godišnje.

([12]) Dosad se različita tarifa primjenjivala na putnike ako se njihov povratni let dogodio unutar tri dana od odlaska, a prema novoj se tarifi putnik smatra poslovnim putnikom ako se njegov povratni let dogodi do prve nedjelje nakon dolaska.

(44) Kad je riječ o mreži prodajnih zastupnika društva LOT, primijenit će se novi motivacijski program […]. LOT će reorganizirati i vlastite domaće i inozemne mreže prodajnih ureda smještenih u zračnim lukama i središtima gradova. S obzirom na visok trošak tih aktivnosti, društvo je odlučilo ograničiti distribucijski kanal na najmanju potrebnu mjeru.

(45) LOT planira razvoj svojih potencijala za ostvarivanje prihoda u području oglašivanja, primjerice putem ponude mjesta za oglašivanje (u zrakoplovu ili izvan njega) za oglašivačke kampanje treće strane.

(46) Društvo planira i povećanje prodaje poslovnim korisnicima. U tu će svrhu društvo sudjelovati na natječajima za pružanje usluga putovanja za velike institucije i društva putem društva kćeri LOT Travel (agent Međunarodnog udruženja zračnih prijevoznika), pri čemu neće nuditi samo svoje usluge, nego i usluge ostalih zračnih prijevoznika, prodavati e-osiguranje, hotelske usluge i karte za vlakove. Osim toga, društvo se nada da će privući više poslovnih putnika zahvaljujući kampanji „LOT za posao" koja je usmjerena na mala i srednja poduzeća.

(47) LOT očekuje da će u 2015., zahvaljujući mjerama za restrukturiranje navedenima u uvodnim izjavama 41. do 46., ukupno poboljšati financijske rezultate za gotovo [76 – 94] milijuna PLN.

3.1.4. **Organizacijska učinkovitost i unutarnja optimizacija**

(48) Najvažnijim su mjerama u ovom području restrukturiranja obuhvaćeni i. smanjenje troška goriva; ii. smanjenje troška zaposlenih; i iii. prodaja dugotrajne imovine.

(49) Trošak goriva čini […] % ukupnog troška društva. LOT planira uvesti novi softver u cilju optimizacije profila leta. Profil leta bit će povezan i s uvođenjem dinamičkog indeksa troška, zahvaljujući kojem će biti moguć odabir između smanjenja potrošnje goriva i realizacije planiranog trajanja leta. Cijeli bi program trebao predstavljati dodatni doprinos poboljšanju financijskih rezultata u 2015. od […] milijuna PLN.

(50) Planom restrukturiranja predviđeno je smanjenje broja zaposlenih za 833 ekvivalenta punog radnog vremena (en. *full time equivalent*, FTE), odnosno za 39 % u usporedbi s brojem zaposlenih na dan 31. listopada 2012. Planira se da će smanjenjem biti obuhvaćene sve vrste zaposlenika: zemaljsko osoblje (smanjenje za […] ekvivalenata punoga radnog vremena, te pilotskog i kabinskog osoblja (smanjenje za […] ekvivalenata punoga radnog vremena). Cilj je smanjenja prilagodba broja zaposlenih smanjenoj mreži linija i veličini flote te povećanje učinkovitosti rada. Procjenjuje se da će učinak smanjenja broja zaposlenih na financijske rezultate društva u 2015. iznositi […] milijuna PLN.

(51) LOT je promijenio politiku nagrađivanja pilotskog i kabinskog osoblja (prema novim propisima plaća svakog pilota i člana kabinskog osoblja bit će usko povezana sa stvarnim vremenom koje provede u zraku, od čega se očekuju uštede do […] milijuna PLN godišnje, a procjenjuje se da će, zahvaljujući dodatnim otpuštanjima u administraciji, godišnja korist iznositi […] milijuna PLN. Osim toga, LOT je odlučio centralizirati politiku nabave unutar društva u cilju uštede do […] milijuna PLN godišnje.

(52) Društvo planira prodati dugotrajnu imovinu (zemljište, zgrade i nekretnine), od čega očekuje jednokratne prihode u iznosu od […] milijuna PLN te godišnju uštedu […] milijuna PLN.

(53) Ostale mjere koje treba provesti unutar tog područja restrukturiranja (primjerice smanjenje troška oglašivanja, poslovnih putovanja, odleđivanja, osposobljavanja, uredskog pribora, čišćenja itd.) imaju manji financijski potencijal.

(54) LOT planira da će u 2015. zahvaljujući svim mjerama predviđenima unutar tog područja restrukturiranja ukupno poboljšati rezultate za više od [156 – 190] milijuna PLN.

3.1.5. **Optimizacija vanjskih komercijalnih odnosa**

(55) Društvo planira ponovno pregovarati o uvjetima svojih komercijalnih ugovora sa svim svojim ključnim dobavljačima u cilju smanjivanja troškova i optimizacije opsega pruženih usluga.

(56) Kao prvo, LOT planira ponovno pregovarati o svojim komercijalnim odnosima s društvom „Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze" (*državno poduzeće „Poljske zračne luke"*) („PPL") koje upravlja Zračnom lukom Chopin u Varšavi. S obzirom na to da se službene cijene u Zračnoj luci Chopin u Varšavi smatraju višima od prosječnih ([13]) u usporedivim zračnim lukama, društvo planira ponovno pregovarati o pristojbama zračne luke uzimajući u obzir velik broj operacija koje LOT obavlja u svojoj matičnoj zračnoj luci.

(57) Kao drugo, LOT planira ponovno pregovarati o svojim komercijalnim odnosima s agencijom „Polska Agencja Żeglugi Powietrznej" (*Poljska agencija za kontrolu leta*) („Agencija"). […]

(58) Kao treće, LOT je pokazao namjeru da ponovno pregovara o ugovorima s društvom LOT AMS koje pruža usluge popravaka i tehničkog održavanja. Ponovno pregovaranje odnosit će se uglavnom na uspostavu metoda optimizacije postupka servisiranja, popravaka i plaćanja.

(59) Konačno, LOT će nastaviti pregovore s društvom Eurolot u cilju […].

(60) Zahvaljujući optimizaciji vanjskih komercijalnih odnosa, društvo u 2015. očekuje poboljšanje financijskih rezultata za više od [54 – 66] milijuna PLN.

3.1.6. **Dodatne inicijative za potporu**

(61) Dodatne inicijative za potporu predviđene planom restrukturiranja uključuju primjerice i. promjenu organizacijske kulture i sustava upravljanja; ii. poboljšanje upravljanja novčanim tokovima; iii. provedbu nove politike upravljanja rizicima radi zaštite društva od naglih promjena cijena goriva; i iv. unaprjeđenje postupka nabave, uključujući uvođenje novih informatičkih alata za potporu. Učinke tih mjera teško je količinski odrediti pa nisu uzeti u obzir u financijskim projekcijama.

3.1.7. **Sažetak mjera restrukturiranja**

(62) Sažetak očekivanoga financijskog učinka provedbe svih mjera restrukturiranja predviđenih planom restrukturiranja u 2015. (posljednjoj godini razdoblja restrukturiranja) naveden je u tablici u nastavku.

Tablica 2.

Procijenjeni financijski učinak mjera restrukturiranja u 2015.

Područje restrukturiranja	U milijunima PLN
Mreža linija i modernizacija flote	[132,8–167,6] ([1])
Upravljanje prihodima	[62–76]
Proizvod, distribucija i dodatni prihodi	[76–94]
Organizacijska učinkovitost i unutarnja optimizacija	[156–190]
Optimizacija vanjskih komercijalnih odnosa	[54–66]
Dodatne inicijative za potporu	–

Izvor: Plan restrukturiranja.

([1]) Provedba mjera za mrežu linija i modernizaciju flote pozitivno utječe na ostala područja restrukturiranja, a dio je njezina financijskog učinka uključen u financijski potencijal potonjih. Stoga učinak mjera za mrežu linija i modernizaciju flote nije potrebno zbrojiti s učinkom preostalih mjera restrukturiranja.

([13]) Društvo smatra da Zračna luka Chopin u Varšavi naplaćuje od 2 % do 47 % veće pristojbe (uključujući pristojbe za slijetanje i moguće za polijetanje, pristojbe za okoliš, pristojbe za upotrebu putničkih platformi ili zračnih mostova, pristojbe za parkiranje i ostale infrastrukturne pristojbe koje se odnose na obavljenu operaciju u zračnom prometu) od usporedivih zračnih luka u EU-u.

3.1.8. **Dosadašnja provedba restrukturiranja**

(63) LOT je već ranije pokušavao restrukturiranje koje je financirao vlastitim sredstvima (prodaja društava kćeri, zemljišta, zgrada, nekretnina i financijske imovine). Društvo je nedavno, od 2009. do 2012., provodilo program restrukturiranja kojim je, među ostalim, bilo predviđeno smanjenje broja zaposlenih i flote, ostale mjere za smanjenje troškova, prodaja sporedne imovine i reprogramiranje dugovanja. Iako je posljedica programa bilo određeno poboljšanje financijskih rezultata i novčanih tokova društva LOT, ispostavilo se da je program nedostatan, posebno u pogledu smanjenja troškova, pa njime nije ponovno uspostavljena profitabilnost. Istodobno, prodajom imovine kojom su se financirali ti pokušaji restrukturiranja znatno su ograničeni unutarnji izvori financiranja društva LOT koji su se mogli upotrijebiti za financiranje trenutačnog plana restrukturiranja.

(64) U planu restrukturiranja koji je Komisiji dostavljen 20. lipnja 2013. priznaje se da su se raniji pokušaju restrukturiranja odvijali u pozitivnijem tržišnom okruženju. U 2012. druga je faza financijske krize štetno utjecala na poslovanje zračnih prijevoznika. Osim toga, postojale su negativne naznake u pogledu cijena goriva i deviznih tečajeva. Rastuća tržišna konsolidacija i sve veća snaga niskotarifnih prijevoznika i prijevoznika izvan Europe bile su još veće prepreke za uspješno samostalno poslovanje maloga tradicionalnog zračnog prijevoznika, poput društva LOT.

(65) U 2013., nakon prve cijele godine provedbe plana restrukturiranja, poboljšali su se financijski rezultati društva LOT. Točnije, društvo je iskazalo neto dobit prvi put od 2007. Osim toga, stvarni financijski rezultati bili su znatno bolji od onih planiranih planom restrukturiranja (neto dobit od 26 milijuna PLN u usporedbi s planiranim gubitkom od 196 milijuna PLN). Novčani tokovi od poslovanja znatno su se povećali u usporedbi s 2012., uglavnom zahvaljujući boljim financijskim rezultatima.

(66) Unatoč boljim financijskim rezultatima, položaj društva LOT i dalje je bio težak. Društvo je i dalje imalo veliki negativni kapital te je ostvarivalo gubitke od osnovne djelatnosti (odnosno zračnog prijevoza). Njegov se dug povećavao, uglavnom zbog obveza u pogledu najma koje su se odnosile na nabavu novih zrakoplova (predviđenu planom restrukturiranja).

(67) Kad je riječ o modernizaciji flote, svi zrakoplovi B787 isporučeni su uz kašnjenje. Osim toga, prva dva zrakoplova imala su tehničke probleme i bili su prizemljeni od siječnja do lipnja 2013. LOT je ostvario izvanredni gubitak jer je morao financirati zamjenski zrakoplov. LOT je […] potpisao sporazum s društvom Boeing kojim je predviđeno […].

(68) Osim toga, LOT je nastavio primjenjivati novu strategiju funkcioniranja u promijenjenom tržišnom okruženju. Njezin je cilj postizanje financijske stabilnosti uspostavom dugoročne vjernosti korisnika, postajanjem jednim od najekonomičnijih mrežnih zračnih prijevoznika u Europi, ponovnom uspostavom rasta i, konačno, prodajom društva privatnim ulagačima.

(69) Točnije, LOT se mora usredotočiti na osiguranje izravnih linija iz Poljske prema glavnim poslovnim odredištima u Europi i svijetu te prema najvažnijim središtima poljske zajednice u Sjevernoj Americi. Želja je i privlačenje korisnika iz srednje i istočne Europe s ponudom dugih linija iz čvorišta Varšava. Društvo nije zainteresirano za izravne turističke linije kojima prometuju niskotarifni prijevoznici. LOT je prepoznao potencijal za rast na dugim linijama prema Poljskoj i iz nje te je pokazao namjeru da se nakon restrukturiranja proširi na to tržište s pomoću svojega novog zrakoplova B787, koji se smatra glavnim stupom restrukturiranja i nove strategije.

(70) Kad je riječ o predviđenoj prodaji društva privatnim ulagačima, Poljska je izmijenila zakonodavstvo u cilju olakšavanja privatizacije društva. Prema novom zakonu, ulagačima iz Unije bit će dozvoljeno preuzimanje većinskog udjela u društvu LOT.

3.2. PREGLED TROŠKOVA RESTRUKTURIRANJA I IZVORA FINANCIRANJA

(71) Ukupni troškovi restrukturiranja društva LOT iznose [2 000–2 400] milijuna PLN i uključuju: i. nabavu pet zrakoplova B787 za […] milijuna PLN; ii. trošak povlačenja zrakoplova B737-400 i Embraer od […] milijuna PLN; iii. djelomično podmirivanje poslovnih gubitaka i manjka financiranja u iznosu od […] milijuna PLN; iv. trošak smanjenja broja zaposlenih od […] milijuna PLN; te v. otplatu kredita za sanaciju (s obračunanim kamatama) u iznosu od […] milijuna PLN.

(72) Planira se da će se troškovi restrukturiranja podmiriti: i. vlastitim doprinosom u iznosu od [1 200–1 600] milijuna PLN koji uključuje financijski najam pet zrakoplova B787 i prodaju dugotrajne imovine; te ii. državnom potporom u iznosu od 804 milijuna PLN. Vlastitim doprinosom podmirit će se [60–67 %] troškova restrukturiranja. U tablici u nastavku naveden je sažetak troškova restrukturiranja i izvora financiranja.

Tablica 3.

Troškovi restrukturiranja i izvori financiranja (u milijunima PLN)

Troškovi restrukturiranja	**[2 000–2 400]**
Nabava pet zrakoplova B787	[…]
Povlačenje zrakoplova B737-400 i Embraer	[…]
Djelomično podmirivanje poslovnih gubitaka i manjka financiranja	[…]
Restrukturiranje zaposlenih	[…]
Otplata kredita za sanaciju (s obračunatim kamatama)	423
Izvori financiranja	**[2 000–2 400]**
Financijski najam pet zrakoplova B787	[…]
Prodaja dugotrajne imovine	[…]
Ukupno vlastiti doprinos	[1 200–1 600]
Državna potpora	804

Izvor: Plan restrukturiranja.

Troškovi restrukturiranja

(73) LOT je s društvom Boeing potpisao ugovor o nabavi ukupno osam zrakoplova B787. Prema planu restrukturiranja, rashodi društva za kupnju prvih pet zrakoplova u iznosu od […] milijuna PLN smatraju se troškom restrukturiranja.

(74) Kao dio mjera za modernizaciju flote, društvo planira povući šest zrakoplova B737–400, […] zrakoplova E170 i […] zrakoplova E175. Samo će snositi trošak obveza po najmu i održavanja tijekom razdoblja povlačenja, a prije povrata, prodaje ili podnajma zrakoplova. Ukupni trošak povlačenja procjenjuje se na […] milijuna PLN.

(75) Društvo je na početku razdoblja restrukturiranja očekivalo ostvarivanje gubitaka i negativnih novčanih tokova. Procjenjuje se da će za podmirivanje tih gubitaka i održavanje likvidnosti društvu biti potrebno […] milijuna PLN.

(76) Planom restrukturiranja predviđeno je smanjenje broja zaposlenih za 833 ekvivalenta punoga radnog vremena. LOT procjenjuje da će ukupan trošak smanjenja broja zaposlenih iznositi približno […] milijuna PLN te da će uključivati sljedeće sastavnice: i. dobrovoljni program za višak zaposlenih ([…] milijuna PLN); ii. kolektivni postupak za višak zaposlenih ([…] milijuna PLN); iii. naknade za zaposlenike u inozemstvu na koje se primjenjuje lokalno zakonodavstvo ([…] milijuna PLN); i iv. ostale vrste viška zaposlenika, primjerice prijevremeno umirovljenje ([…] milijuna PLN).

Izvori financiranja

(77) Društvo je u jesen 2012. sklopilo ugovor s američkom komercijalnom bankom […] o financijskom najmu za nabavu pet zrakoplova B787, koji je prijavljen kao izvor vlastitog doprinosa. LOT je odabrao ponudu banke […] između 24 komercijalne ponude na tržištu. Odabir je izvršen na temelju analize neto sadašnje vrijednosti i ponderirane prosječne kamatne stope.

(78) Razdoblje je otplate najma 12 godina od datuma isporuke zrakoplova. Društvo se obvezuje platiti početnu naknadu na datum isporuke zrakoplova te unaprijed plaćati tromjesečne rate za najam po kamatnoj stopi tromjesečnog LIBOR-a + […] % u slučaju prvog zrakoplova te po fiksnim stopama od […] % do […] % u slučaju sljedećih četiriju zrakoplova. Struktura financijskog najma temelji se na subjektu posebne namjene (engl. *special purpose vehicle*, SPV) osnovanom u Sjedinjenim Državama, koji ima ulogu posrednika između banke […] i društva LOT ([14]).

(79) Najam je osiguran sljedećim kolateralom: i. izvoznim jamstvom banke Export Import Bank of the United States („Ex-Im Bank") danima u skladu s pravilima Sporazuma o sektoru velikih zrakoplova (en. *Large Aircraft Sector Understanding*, „LASU") ([15]); ii. založnim pravom na zrakoplovu; iii. prijenosom prava iz ugovora o osiguranju; i iv. založnim pravom na udjelima u subjektu posebne namjene.

(80) Trajanje i iznos jamstva banke Ex-Im Bank ograničeni su, odnosno odnose se na nabavu pet zrakoplova B787 u obliku financijskog najma s trajanjem od 12 godina. Jamstvom je pokriven dio nabavne cijene zrakoplova ([75 – 90] %). Ostatak mora osigurati LOT. Davanje jamstva banke Ex-Im Bank temeljilo se na dubinskoj analizi društva LOT u cilju procjene njegova financijskog stanja i sposobnosti servisiranja obveza po najmu.

(81) Drugi je izvor vlastitog doprinosa, osim najma, prodaja dugotrajne imovine od koje se očekuju prihodi od […] milijuna PLN.

(82) Državna potpora odnosi se na pretvaranje kredita za sanaciju u iznosu od 423 milijuna PLN u udjele u društvu i dodatno kapitalno ulaganje u iznosu od 381,29 milijuna PLN, kako je opisano u uvodnoj izjavi 19.

3.3. PONOVNA USPOSTAVA DUGOROČNE ODRŽIVOSTI

(83) Planom restrukturiranja u 2015. predviđena je ponovna uspostava dugoročne održivosti. Financijske projekcije za razdoblje od 2013. do 2018. izrađene su za najgori, osnovni i najbolji scenarij. Planira se da će društvo iskazivati dobit od osnovne djelatnosti, ostvarivati pozitivne novčane tokove od poslovanja i pozitivni povrat na uloženi kapital (en. *return on capital employed*, ROCE) od 2014. nadalje. Ostvarivanje neto dobiti planira se od 2015. nadalje. U tablici u nastavku navedene su odabrane projekcije financijskih podataka za osnovni scenarij.

Tablica 4.

Odabrane projekcije financijskih podataka za osnovni scenarij (iznosi u milijunima PLN).

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Prihodi od prodaje	[2 900–3 400]	[2 900–3 400]	[2 650–3 150]	[3 300–3 800]	[4 050–4 550]	[4 300–4 800]
Dobit/gubitak od osnovne djelatnosti	[– 157 do – 130]	71,0	[113–137]	[200–240]	[210–250]	[175–215]
Neto dobit/gubitak	196,1	[– 20 do – 16]	[67–80]	[155–190]	[180–220]	[140–170]

([14]) Društvo Wells Fargo Delaware Trust Company, koje se isključivo bavi tom vrstom transakcija i koje je odabrao LOT, osniva zaseban subjekt posebne namjene za svaki zrakoplov. Subjekt posebne namjene ostaje vlasnik zrakoplova i pruža specijalizirane usluge svim stranama u transakciji.

([15]) Smjernice o financiranju zrakoplova koje su se često upotrebljavale u zrakoplovnoj industriji do 2007. kad su zamijenjene Sporazumom o sektoru zrakoplova usuglašenim pod pokroviteljstvom OECD-a. Budući da je LOT pokrenuo nabavu zrakoplova B787 prije 2007., pravila LASU i dalje su se primjenjivala.

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Novčani tokovi od poslovanja	[– 175 do – 145]	[170–206]	[300–360]	[360–440]	[370–450]	[335–415]
ROCE	[– 4,4 do – 3,6] %	[2,7–3,3] %	[5–6] %	[9–11] %	[10–12] %	[8–10] %

Izvor: Plan restrukturiranja.

(84) Financijska projekcija temelji se na brojnim pretpostavkama o floti, mreži linija, unutarnjoj organizaciji, operativnim i financijskim parametrima, makroekonomskim pokazateljima, cijeni goriva i razini provedbe mjera za restrukturiranje. Sažetak glavnih pretpostavki naveden je u nastavku:

— provedba mjera za restrukturiranje (u smislu mogućega financijskog učinka): 85 % potencijala,

— cijena goriva: 1 153 USD/t tijekom cijelog razdoblja projekcije,

— tečaj PLN/USD: 3,22,

— faktor opterećenja: manji od [67–83] % tijekom zimskih sezona i približno [76–94] % tijekom ljetnih,

— broj prevezenih putnika (u tisućama): 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].

— rast jediničnog prihoda po putniku unutar cjelokupne mreže linija društva LOT: prosječno 2,5 % godišnje (uzimajući u obzir učinak povećanja broja letačkih operacija na dugim linijama u razdoblju od 2016. do 2018. te rastući faktor opterećenja u poslovnoj i *premium* ekonomskoj klasi).

3.4. KOMPENZACIJSKE MJERE

(85) LOT kao kompenzacijsku mjeru predlaže ukidanje 19 linija i smanjenje učestalosti na pet linija ([16]). Predložena mjera odnosi se na smanjenje raspoloživih sjedala po kilometru za [13,5 – 16,5] % u usporedbi s razdobljem prije restrukturiranja od studenoga 2011. do listopada 2012. Prema tvrdnjama društva LOT, prije restrukturiranja ni na jednoj od prethodno navedenih linija nije se ostvarivao gubitak, kako se zahtijeva točkom 40. Smjernica Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama ([17]) („Smjernice").

(86) Osim toga, LOT planira ukinuti pet linija ([18]), što je daljnje smanjenje kapaciteta za [1,4–1,7] %, ali to ne smatra kompenzacijskim mjerama, jer je prije restrukturiranja procijenio da na njima ostvaruje gubitke.

(87) U razdoblju restrukturiranja ne planira se povećanje kapaciteta na dugim linijama.

(88) Zahvaljujući promjenama u svojoj mreži, LOT će osloboditi i broj slotova.

3.5. ODLUKA O POKRETANJU POSTUPKA

(89) Komisija je 6. studenoga 2013. pokrenula službeni istražni postupak. Komisija je u odluci o pokretanju postupka izrazila sumnje u pogledu načela jednokratne dodjele, ponovne uspostave dugoročne održivosti, kompenzacijskih mjera i vlastitog doprinosa.

([16]) Linije koje je potrebno ukinuti: […]; linije na kojima će se smanjiti učestalost: […].
([17]) Smjernice Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama (SL C 244, 1.10.2004., str. 2.).
([18]) […].

Načelo jednokratne dodjele

(90) Komisija je izrazila sumnje u pogledu toga da društvu LOT nije dodijeljena nikakva potpora za sanaciju ili restrukturiranje kojom se krši načelo jednokratne dodjele kao posljedica odgode plaćanja pristojbi zračnih luka koju su društvu LOT odobrile zračne luke u državnom vlasništvu ([19]). Društvo Ryanair skrenulo je Komisiji pozornost na to pitanje svojom pritužbom u kojoj tvrdi da je društvu odobrena neograničena kreditna linija za pristojbe zračnih luka u državnom vlasništvu na štetu svih ostalih zračnih prijevoznika (vidjeti odjeljak 1.2.).

(91) Točnije, Komisija je izrazila sumnje u pogledu tvrdnje koju je Poljska iznijela da sredstva zračnih luka u državnom vlasništvu nisu državna sredstva. Osim toga, Komisija je izrazila sumnje o tome jesu li odgode plaćanja pristojbi zračnih luka koje su društvu LOT odobrile zračne luke u državnom vlasništvu doista odobrene po tržišnim uvjetima, s obzirom na to da su razdoblja odgode dugo trajala, kamate su često bile niske, a kolateral često slab ([20]). Isto tako, činilo se da odgođene obveze na kraju nisu u cijelosti plaćene.

Ponovna uspostava dugoročne održivosti

(92) Komisija je izrazila skepsu da će zahvaljujući postojećem planu restrukturiranja doći do ponovne uspostave dugoročne održivosti društva LOT te je od Poljske zatražila bolje obrazloženje te tvrdnje. Komisija je naglasila da je LOT ranije pokušavao provesti restrukturiranje, pri čemu nije uspio ponovno uspostaviti profitabilnost, iako se ono odvijalo u očito boljem poslovnom okruženju.

(93) Zabrinutost je izazivalo i stanje likvidnosti društva LOT. Društvo je postalo nelikvidno u prosincu 2012. te se ponovni gubitak likvidnosti očekivao u kolovozu 2013. (unatoč dodjeli potpore za sanaciju). Iako se to očekivanje nije ostvarilo, sigurnosna granica i dalje je bila mala jer je LOT iscrpio unutarnje izvore financiranja nakon prodaje imovine te nije imao pristup vanjskom financiranju (osim u obliku najma) zbog teškoga financijskog položaja.

(94) Komisija je sumnjala da se većina dugotrajnih strukturnih problema društva LOT može riješiti uvođenjem novih zrakoplova B787. LOT je planirao ostvariti približno 30 % ukupnoga procijenjenog financijskog učinka restrukturiranja od prometovanja zrakoplova B787. Komisija je naglasila da će prometovanje tih zrakoplova B787 imati izravan učinak isključivo na tržišni segment dugih linija (koji je u 2012. činio samo [< 25] % prihoda društva LOT od redovnih linija) te da bi potražnja mogla biti nedostatna za osiguranje učinkovite upotrebe novih zrakoplova.

(95) Pretpostavka da bi se više od 30 % koristi od restrukturiranja moglo postići zahvaljujući mjerama koje se odnose na prihode (primjerice popratni prihodi, upravljanje prihodima) činila se precijenjenom, s obzirom na to da njihov uspjeh djelomično ovisi o vanjskim čimbenicima, poput promjene ponašanja korisnika. Osim toga, činilo se da bi neke planirane mjere (primjerice uvođenje plaćenih obroka) koje se u pravilu povezuju s niskotarifnim prijevoznicima mogle biti suprotne strategiji društva LOT da i dalje bude tradicionalni prijevoznik.

(96) Pretpostavka društva LOT da će se rezultat od osnovne djelatnosti pretvoriti iz gubitka od [130–157] milijuna PLN u 2013. u dobit od [64–78] milijuna PLN u 2014., odnosno da će postići poboljšanje od [194 – 235] milijuna PLN u 12 mjeseci, činila se nerealnom s obzirom na ranije financijske rezultate (društvo nije iskazalo dobit od osnovne djelatnosti od 2008.) i na to da je u prva četiri mjeseca 2013. iskazan znatan privremeni gubitak.

(97) Komisija je dovela u pitanje i nekoliko pretpostavki o osnovi financijske projekcije iz plana restrukturiranja, odnosno:

(a) relativno mala odstupanja ključnih parametara (prosječnoga jediničnog prihoda po putniku za 1 %, broja putnika za 1 %, deviznog tečaja PLN/USD za 10 %) od pretpostavki osnovne vrijednosti iz analize osjetljivosti te fiksna cijena goriva tijekom šestogodišnjeg razdoblja projekcije, koja se činila dvojbenom s obzirom na veliku promjenjivost cijena u prošlosti;

([19]) Od 22. svibnja 2009. do 10. travnja 2013. LOT je sklopio 23 sporazuma sa zračnim lukama u vlasništvu države o odgodi plaćanja pristojbi zračnih luka u ukupnom iznosu od približno [285–349] milijuna PLN (približno [70–85] milijuna EUR), uključujući: devet sporazuma sa zračnom lukom Varšava, tri sporazuma sa zračnim lukama Gdanjsk, Krakow, Poznan i Katowice te dva sporazuma sa zračnom lukom Wroclaw.

([20]) Odnosno, razdoblja odgode trajala su od 48 do 396 dana; zatezne kamate u većini su slučajeva bile manje od zakonske stope prema poljskom pravu, a u slučaju triju sporazuma nisu obračunate nikakve zatezne kamate; kolateral je često bio slab, primjerice bjanko zadužnice, a u slučaju šest sporazuma o odgodi nije bilo nikakvog kolaterala.

(b) sposobnost društva LOT da ostvari planirane prihode od podnajma zrakoplova B787 i Embraer u razdoblju od 2013. do 2018.;

(c) ostvarivanje 85 % planiranih koristi od restrukturiranja predviđenih osnovnim scenarijem financijskih projekcija.

Izbjegavanje neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja (kompenzacijske mjere)

(98) Komisija je izrazila zadršku u pogledu metodologije izračuna profitabilnosti linija društva LOT. U skladu s točkom 40. Smjernica, prekid djelatnosti od kojih se ostvaruju gubitci ne može se smatrati valjanom kompenzacijskom mjerom. S obzirom na prethodnu zadršku, Komisija nije dobila dostatna jamstva da je taj uvjet ispunjen.

Potpora ograničena na najniži mogući iznos, vlastiti doprinos

(99) Komisija je izrazila sumnje o tome može li se financijski najam zrakoplova B787 osiguran jamstvom izvozne kreditne agencije (en. *export credit agency*, ECA) Ex-Im Bank prihvatiti kao valjani izvor vlastitog doprinosa. Uzimajući u obzir da bi zahvaljujući tako čvrstom kolateralu najmodavac vjerojatno izvršio povrat cijelog iznosa duga u slučaju statusa neispunjivanja obveza društva LOT, najam se nije činio znakom povjerenja tržišta u ponovnu uspostavu održivosti društva LOT, kako je propisano točkom 43. Smjernica.

IV. **PRIMJEDBE POLJSKE**

(100) Poljska je dostavila primjedbe i dokaze u pogledu svih pitanja navedenih u odluci o pokretanju postupka. Zaključila je da prijavljena mjera ispunjuje sve uvjete Smjernica. Poljska je dostavila i ažurirane podatke o provedbi plana restrukturiranja iz kojih je vidljivo da je LOT ostvario znatan napredak u postupku restrukturiranja i da su njegovi stvarni financijski rezultati u 2013. bili znatno bolji od planiranih.

Načelo jednokratne dodjele

(101) Kad je riječ o sukladnosti s načelom jednokratne dodjele, Poljska je potvrdila da su zračne luke u vlasništvu države odobrile društvu LOT odgodu obveza koje se odnose na pristojbe zračnih luka. Istodobno, Poljska je i dalje tvrdila da odgode ne predstavljaju državnu potporu.

(102) Prema mišljenju Poljske, sredstva zračnih luka nisu državna sredstva i odluke zračnih luka nisu pripisive državi. Međutim, čak i da se odgode koje su odobrile zračne luke financiraju državnim sredstvima, odgode plaćanja pristojbi zračnih luka u skladu su sa zahtjevima kriterija privatnog vjerovnika pa stoga ne predstavljaju državnu potporu.

(103) Kad je riječ o pripisivosti, Poljska je potvrdila da izravno ili neizravno kontrolira sve zračne luke koje su društvu LOT odobrile odgode. Društvo PPL za upravljanje Zračnom lukom Varšava u potpunosti je u vlasništvu državne riznice. Regionalne zračne luke u Gdanjsku, Krakowu, Poznanu, Katowicama i Wrocławu („regionalne zračne luke") u vlasništvu su društva PPL, regionalnih tijela i jednog društva u vlasništvu države.

(104) Ipak, Poljska je ponovila da ključne odluke zračnih luka nisu pripisive državi jer sposobnost države da nadzire zračne luke nije automatsko opravdanje za pretpostavku da su njihove aktivnosti pripisive državi. U tom se kontekstu Poljska ponovno pozvala na presudu u predmetu *Stardust Marine* ([21]). Poljska je naglasila da zračne luke nisu dio javne uprave i da posluju u komercijalnim uvjetima bez ikakvog uplitanja države.

(105) Točnije, Poljska je objasnila da je društvo PPL pravna osoba koja posluje u skladu sa Zakonom o državnom poduzeću „Zračne luke" od 23. listopada 1987. ([22]) („Zakon o društvu PPL"). Prema tom zakonu, poslovanje društva PPL odvija se neovisno, u skladu s razumnim poslovnim načelima i u smislu financijske neovisnosti. Društvo PPL nije dio javnog sektora financiranja, odnosno ne financira se iz državnog proračuna, a svoje gubitke podmiruje prihodima od vlastitog poslovanja. Poslovanje društva PPL kontrolira i nadzire ministar nadležan za promet koji je ovlašten za promjenu ili opoziv odluka glavnog direktora društva PPL isključivo ako one nisu u skladu sa zakonom. Poljska smatra da ministar nema ovlasti za uplitanje u donošenje odluka koje se odnose na komercijalne odnose društva PPL.

([21]) Predmet C-482/99 *Francuska Republika protiv Komisije* (*Stardust Marine*) [2002.] ECR I-4397.
([22]) Službeni list iz 1987., br. 33, stavka 185., kako je izmijenjena.

(106) Kad je riječ o regionalnim zračnim lukama, Poljska je objasnila da su sve one društva u privatnom vlasništvu ([23]) koja su uređena redovnim pravom trgovačkih društava, odnosno poljskim Zakonom o trgovačkim društvima ([24]) („Zakon"). Riječ je o društvima kapitala sa zasebnom pravnom osobnošću i zasebnom imovinom koja posluju izvan struktura javne uprave. Društvima koja upravljaju regionalnim zračnim lukama u Poljskoj upravljaju skupština, nadzorni odbor i upravni odbor. Predstavnici javnih tijela sudjeluju u skupštinama te su i članovi njihovih nadzornih odbora. Prema Zakonu, upravni odbor upravlja svakodnevnim poslovanjem društva i neovisno odlučuje o pitanjima koja nisu rezervirana za ostala tijela društva. Posljedično, prema mišljenju Poljske, s obzirom na to da za sporazume o odgodi plaćanja koje je sklopio upravni odbor nije potrebna suglasnost nadzornog odbora ni skupštine, odluke o odobravanju odgoda neovisne su odluke zračnih luka donesene bez ikakvog uplitanja države.

(107) Kad je riječ o kriteriju privatnog vjerovnika, Poljska je iznijela nekoliko vrsta argumenata kako bi dokazala da su sporazumi o odgodi plaćanja pristojbi zračnih luka sklopljeni po tržišnim uvjetima.

(108) Kao prvo, Poljska je opisala gospodarske okolnosti u kojima su zračne luke odlučile društvu LOT odobriti odgodu plaćanja pristojbi zračnih luka: ozbiljna gospodarska kriza u 2009. ([25]) te ostali izvanredni događaji (erupcija vulkana Eyjafjallajökull u travnju 2010.). Stoga su, prema mišljenju Poljske, zračne luke pri odobravanju odgode plaćanja mogle pretpostaviti da su teškoće društva LOT privremene prirode.

(109) Kao drugo, Poljska je naglasila da zračne luke od društva LOT, kao ključnog korisnika, ostvaruju znatan dio prihoda, a da su odgode plaćanja samo dio prometa između zračnih luka i društva LOT ([26]). Stoga su obje strane bile zainteresirane za nastavak suradnje. Prema suprotnom bi scenariju stečaj društva LOT negativno utjecao na poslovanje zračnih luka ([27]).

(110) Kao treće, Poljska je objasnila da je sa stajališta zračnih luka bilo bolje odobriti odgodu dijela plaćanja društva LOT, nego da ono ode u stečaj. Točnije, zato što je u trenutku donošenja odluka o odgodama LOT još uvijek imao imovinu koja se mogla upotrijebiti kao kolateral. Za usporedbu, u slučaju stečaja potraživanja zračnih luka namirila bi se u posljednjoj kategoriji vjerovnika u znatno manjem postotku nego u slučaju odgode ([28]). Osim toga, stečajni postupci u Poljskoj traju prosječno tri do 3,5 godine, što je znatno dulje od trajanja prosječnog razdoblja odgode od približno 6,5 mjeseci koje su zračne luke odobrile društvu LOT, vidjeti uvodnu izjavu 114. u nastavku.

(111) Kao četvrto, prema mišljenju Poljske, uvjeti odgoda u potpunosti su odražavali tržišne uvjete kad je riječ o: i. kamatnoj stopi; ii. kolateralu; i iii. razdobljima odgode.

(112) Točnije, kad je riječ o kamatnoj stopi ([29]), Poljska tvrdi da se kamata koja je primijenjena u slučaju sporazuma o odgodi razlikuje od zakonskih kamata ([30]) koje su oblik zateznih kamata, dok je svrha sporazuma o odgodi omogućiti dužniku otplatu obveza u razumnom roku.

(113) Kad je riječ o kolateralu, Poljska naglašava da je u slučaju dviju trećina sporazuma o odgodi iznos odgode bio osiguran hipotekama i založnim pravima na imovini društva LOT. U slučaju većine preostalih sporazuma o

([23]) U slučaju regionalnih zračnih luka u Gdanjsku, Krakowu i Poznanu riječ je o društvima s ograničenom odgovornošću, odnosno o dioničkim društvima u slučaju regionalnih zračnih luka u Katowicama i Wrocławu.
([24]) Zakon o trgovačkim društvima od 15. rujna 2000.; konsolidirani tekst: Službeni list iz 2013., stavka 1030.
([25]) Posljedica su krize veliki pad potražnje za zračnim prijevozom i sve veći troškovi zračnih prijevoznika, vidjeti Analizu tržišta zračnog prijevoza u Poljskoj u 2009. Tijela za civilno zrakoplovstvo iz 2010. te Izvješće o reviziji rezultata – procjena upravljanja zračnim prometom u Europi tijekom kalendarske godine 2010. organizacije Eurocontrol iz 2011.
([26]) U razdoblju od 2009. do 2013. Zračna luka Varšava od društva LOT ostvarila je približno 40 % prihoda. Ukupni iznos odgoda koje su odobrile regionalne zračne luke iznosio je prosječno 17,7 % prometa između njih i društva.
([27]) To je posebno uočljivo u slučaju Zračne luke Varšava. S obzirom na to da je LOT jedini zračni prijevoznik kojem je Zračna luka Varšava matična luka, posljedica prestanka njegova poslovanja bio bi veliki pad prometa zračne luke. Poljska je to potkrijepila odgovarajućim podacima o sličnim scenarijima koji su se dogodili u slučajevima Zračne luke Zürich, Zračne luke Zaventem u Bruxellesu i Zračne luke Budimpešta.
([28]) Prosječni je postotak podmirivanja potraživanja u stečajnim postupcima u trenutku odobravanja odgode plaćanja pristojbi zračnih luka iznosio približno 15 % – 17,75 % prema podacima istraživanja koje je provela Poljska, odnosno 34 % prema statističkim podacima Svjetske banke.
([29]) Primjerice, kamatna stopa prema sporazumima o odgodi sa Zračnom lukom Varšava iznosila je […] % godišnje.
([30]) Trenutačne zakonske kamate u Poljskoj iznose 13 %.

odgodi iznos odgode ([31]) bio je osiguran bjanko-zadužnicama kojima se ubrzava naplata dugovanja. Samo šest sporazuma nije bilo osigurano kolateralom. Međutim, LOT je u svakom slučaju priznao dugovanje prema predmetnoj zračnoj luci, čime joj je, u slučaju potrebe, olakšao podnošenje tužbe sudu.

(114) Kad je riječ o razdobljima odgode, Poljska naglašava da je prosječno razdoblje odgode trajalo približno 6,5 mjeseci, što je povoljno u usporedbi s trajanjem parničnog postupka u Poljskoj od više od dvije godine ([32]) ili s trajanjem stečajnog postupka (prosječno tri do 3,5 godine) ([33]).

(115) Poljska je tvrdila i da su ostali privatni vjerovnici društvu LOT odobrili odgodu plaćanja dugovanja u iznosima od stotina milijuna PLN tijekom sličnih razdoblja odgode i po sličnim uvjetima, uključujući kamatnu stopu nižu od zakonskih kamata ili bez kamata, a u nekim slučajevima i bez kolaterala ([34]).

(116) Konačno, Poljska je potvrdila da su sva odgođena plaćanja u potpunosti podmirena.

(117) Nadalje, kako bi potkrijepila svoje stajalište iz prethodnih uvodnih izjava 101.–116., Poljska je dostavila izvješće koje je izradilo društvo KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. („KPMG”/„Izvješće društva KPMG”). U Izvješću društva KPMG opisuje se postupak odlučivanja zračnih luka koji je doveo do svakog sporazuma o odgodi. U njemu se navodi i tržišna analiza svakog sporazuma o odgodi. Metodologija koju društvo KPMG primjenjuje za potrebe tržišne analize temelji se na usporedbi osnovnog scenarija ([35]) (odnosno odgode plaćanja pristojbi zračne luke) i alternativnog scenarija ([36]) (odnosno, neodobravanje odgode društvu LOT). Radi provjere ekonomske opravdanosti sporazuma o odgodi napravljena je usporedba osnovnog i alternativnog scenarija na temelju trenutačne i neto sadašnje vrijednosti. Iz usporedbe tih dvaju scenarija vidljivo je da je odgoda plaćanja pristojbi zračne luke u svakom slučaju ekonomski opravdana i korisnija za zračne luke od alternativnog scenarija pokretanja stečajnog postupka.

Ponovna uspostava dugoročne održivosti

(118) Poljska je tvrdila da je društvo LOT sada u boljem položaju za ponovnu uspostavu dugoročne održivosti nego tijekom ranijih neuspješnih pokušaja restrukturiranja. Kao prvo, preuzelo je dugo očekivani zrakoplov B787, koji je glavni stup plana restrukturiranja. Kao drugo, LOT je savladao slabosti ranijih pokušaja i usredotočio se na ranije neriješene probleme (primjerice dosljednije smanjenje broja zaposlenih). Kao treće, poboljšalo se makroekonomsko okruženje. Konačno, stvarni financijski rezultati društva LOT nakon pet tromjesečja provedbe plana restrukturiranja znatno su bolji od planiranih.

([31]) Čine 26,4 % iznosa odgode.

([32]) Prema podacima Svjetske banke (http://www.doingbusiness.org), prosječan rok za naplatu potraživanja u Poljskoj u razdoblju od 2009. do 2012. iznosio je 830 dana (više od dvije godine i tri mjeseca), a u 2013. taj se rok skratio na 685 dana.

([33]) Prema podacima Svjetske banke, stečajni postupak u Poljskoj traje u prosjeku tri godine (http://www.doingbusiness.org). Ti su zaključci u skladu i s istraživanjem provedenim na uzorku od 94 stečajna postupka objavljenom u 2009., iz kojeg je vidljivo da su stečajni postupci trajali u prosjeku 3,5 godine (podaci za: D. Baran, Efektywność postępowań upadłościowych [Učinkovitost stečajnih postupaka] [u:] E. Mączyńska (ur.), Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa [Snalaženje kroz stečajeve trgovačkih društava. Prokletstvo ili druga prilika?] Varšava, 2009., str. 145.).

([34]) To se posebno odnosi na banke za zaštitu od rizika ([…]) i najmodavce ([…]). Neki privatni vjerovnici društvu LOT nisu naplaćivali kamate (većina najmodavaca, […]). Osim toga, i neki su privatni vjerovnici društva LOT (primjerice […]) pristali na odgodu naplate svojih potraživanja bez ikakvog kolaterala osim priznavanja dugovanja društva LOT.

([35]) U slučaju osnovnog scenarija predviđaju se odobravanje odgode, nastavak suradnje partnera i podmirivanje dugovanja u skladu s uvjetima utvrđenima sporazumom o odgodi. Uzimaju se u obzir i izgledi za dugoročnu suradnju, zadržavanje osnove prihoda, privremeno obilježje teškoća društva LOT i njegovi izgledi za budućnost, vrste kolaterala koje nudi društvo LOT te ostali uvjeti sporazuma o odgodi (kamate itd.).

([36]) U slučaju alternativnog scenarija predviđaju se neodobravanje odgode, stečajni postupak koji će pokrenuti zračna luka, prestanak poslovanja društva LOT u zračnoj luci te činjenica da će zračna luka morati tražiti druge zračne prijevoznike koji će ga zamijeniti. Uzima se u obzir i činjenica da je dugovanje prema zračnim lukama (kao dio komercijalnih obveza) svrstano u posljednju kategoriju za naplatu dugovanja nakon povlaštenih dugovanja poput troškova stečajnog postupka i obveza prema zaposlenicima, uključujući mirovinsko osiguranje te, konačno, poreznih obveza (kako je predviđeno poljskim stečajnim pravom). Uzimaju se u obzir i prosječno trajanje stečajnog postupka (približno 3,5 godine – društvo KPMG uzelo je u obzir trajanje stečajnog postupka društva s ograničenom odgovornošću Nowy Przewoznik Sp. z o.o. koje je poslovalo pod žigom Centralwings, koji je trajao više od 3,5 godine, odnosno započeo je u svibnju 2009., a završio u veljači 2013.); prosječni iznos naplate, gubitak prihoda i izgledi za zamjenu društva LOT drugim zračnim prijevoznicima (uzimajući u obzir tri moguća podscenarija u trajanju od tri, četiri i pet godina).

(119) Došlo je do poboljšanja stanja likvidnosti društva LOT. Ne samo da nije došlo do gubitka likvidnosti u kolovozu 2013., kako je predviđeno planom restrukturiranja, nego je društvo steklo nove izvore financiranja, primjerice […] od društva Boeing […]. Zbog toga su stvarni novčani tokovi od poslovanja u 2013. bili bolji od planiranih.

(120) Isto tako, ispostavilo se da je stvarni financijski učinak početka prometovanja zrakoplova B787 bolji od planiranog. Došlo je do pozitivnog učinka, ne samo na segment dugih linija, nego i na cijelu mrežu linija. Ne očekuje se da će rješenje dugotrajnih strukturnih problema društva LOT biti samo zrakoplov, nego on u kombinaciji s ostalim mjerama za restrukturiranje. Predviđa se porast prometa na linijama kojima prometuje zrakoplov B787 (Sjeverna Amerika, sjeverna i sjeveroistočna Azija) za 6,5 % do 10,6 % godišnje pa stoga neće biti premalo iskorišten.

(121) U 2013., zahvaljujući mjerama koje se odnose na prihode, ostvareno je [> 100] % planiranoga financijskog potencijala predviđenog planom restrukturiranja. U kolovozu 2013. LOT je uspješno uveo plaćanje obroka, što nije naišlo na negativne reakcije korisnika. Prema istraživanju tržišta, putnici se ne protive plaćanju usluga. Povećanje popratnih prihoda u skladu je s trenutačnim tržišnim kretanjima prema kojima se tradicionalni zračni prijevoznici okreću hibridnom poslovnom modelu prihvaćanjem nekih obilježja niskotarifnih prijevoznika, zbog čega ne bi trebalo doći do narušavanja tržišnog ugleda društva LOT ni gubitka putnika.

(122) Stvarni financijski rezultat za 2013. bio je znatno bolji od rezultata predviđenog planom restrukturiranja. LOT je prepoznao potencijalne izvore daljnjeg poboljšanja. To je naznaka da je predviđena dobit od osnovne djelatnosti ostvariva u 2014.

(123) Poljska je dostavila analizu osjetljivosti iz koje je vidljivo da čak i uz veća odstupanja ključnih parametara od osnovnih predviđenih planom restrukturiranja LOT zadržava likvidnost tijekom cijelog razdoblja financijskih projekcija od 2014. do 2018. Nije izgledno da će cijena goriva, već procijenjena na vrlo konzervativnoj razini (višoj od desetogodišnjega povijesnog maksimuma društva LOT i za 12,1 % višoj od tržišne cijene u trenutku obavijesti) naglo rasti. Kad je riječ o planiranim prihodima od podnajma zrakoplova, LOT je pripremio alternativni scenarij u pogledu flote kojim je predviđena dulja upotreba nekih zrakoplova. Poljska je dostavila financijske projekcije iz kojih je vidljivo da bi, u slučaju stvarne provedbe tog scenarija, LOT svejedno mogao ponovno uspostaviti održivost. Poljska je navela i da je društvo u 2013. ostvarilo [> 100] % planiranih koristi od restrukturiranja (u usporedbi s planiranih 85 % iz plana).

Izbjegavanje neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja (kompenzacijske mjere)

(124) Poljska je dodatno pojasnila način na koji LOT izračunava profitabilnost linija (vidjeti odjeljak 7.3.4.). Naglasila je da je ta metodologija u skladu sa standardom industrije.

Potpora ograničena na najniži mogući iznos, vlastiti doprinos

(125) Poljska je dostavila dokaze iz kojih je vidljivo da je banka Ex–Im Bank provela dubinsku analizu društva LOT prije pristanka za davanje jamstva te objasnila da je u 2012. približno 30 % financiranja nabave zrakoplova diljem svijeta ugovoreno uz sudjelovanje izvozne kreditne agencije. Poljska je Komisiju obavijestila i da je jedan ponuditelj društvu LOT ponudio financiranje bez jamstva izvozne kreditne agencije. Osim toga, rizik društva LOT procijenilo je i američko tržište kapitala, na kojem su u 2013. privatni ulagači uspješno refinancirali najam.

(126) Osim toga, Poljska je naglasila da je financijski najam prihvatljiv oblik vlastitog doprinosa u skladu s praksom Komisije pri donošenju odluka te tvrdila da je riječ o tipičnom obliku financiranja nabave zrakoplova. Prema tvrdnjama Poljske, financijski najam novog zrakoplova po uvjetima sličnima onima za društvo LOT (vidjeti prethodne uvodne izjave 77.–80.), uključujući vrstu ponuđenog kolaterala, standardni je oblik financiranja u zrakoplovnoj industriji koji su nedavno upotrijebili brojni drugi europski zračni prijevoznici, poput društava Ryanair, KLM, Norwegian Air, Czech Airlines, Austrian Airlines i Alitalia.

V. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

(127) Sedam zainteresiranih strana dostavilo je Komisiji svoje primjedbe: društva Ryanair i International Airlines Group („IAG"), dvije strane koje nisu željele otkriti svoj identitet, sindikat „NSZZ *Solidarność 80*" društva PPL („sindikat"), samo društvo PPL i Udruženje poslodavaca Poljske.

(128) Društvo Ryanair ponovilo je svoju tvrdnju koju je prvotno iznijelo u pritužbi da je društvo LOT već primilo državnu potporu u obliku odgode plaćanja pristojbi zračnih luka koju su odobrile zračne luke u vlasništvu poljske države. Osim toga, društvo Ryanair izrazilo je sumnje u pogledu ponovne uspostave održivosti društva LOT, tvrdeći da raniji pokušaji restrukturiranja nisu bili uspješni, da su koristi od početka prometovanja zrakoplova B787 pretjerano optimistične te da LOT možda neće moći smanjiti troškove zaposlenika zbog mogućeg pritiska sindikata.

(129) Prema tvrdnjama društva IAG, treba restrukturirati i mrežu dugih linija društva LOT. Točnije, IAG smatra da su kapaciteti kojima LOT raspolaže na američkom tržištu veći od potražnje. IAG navodi primjer zračnog prijevoznika Malév koji je pokušao i nije uspio održavati izravne linije od Budimpešte do New Yorka. Kad je riječ o financijskom najmu zrakoplova B787, IAG je primijetio da su procjene banke Ex–Im i komercijalne banke zajmodavca dovršene prije trenutačnih problema s likvidnošću ili u očekivanju državne potpore.

(130) Prva strana koja nije željela otkriti identitet tvrdila je da plan restrukturiranja društva LOT nije vjerodostojan ni ostvariv te da zahvaljujući njemu neće doći do ponovne uspostave dugoročne održivosti društva LOT. Naglasila je da su predviđanja povrata na uloženi kapital pretjerano optimistična te primijetila da LOT planira povećanje kapaciteta u trenutku kad je na poljskom tržištu prisutan višak kapaciteta. Isto je tako smatrala da odgoda plaćanja pristojbi zračnih luka predstavlja državnu potporu. Još je primijetila da mjerenje profitabilnosti linija na promjenjivoj osnovi samo troška, koje je predloženo kao kompenzacijska mjera, nije primjereno u dugoročnom razdoblju. Prema mišljenju zainteresirane strane, sve linije u dugoročnom razdoblju treba mjeriti na temelju onoga što LOT naziva osnovom 2. marže. Izrazila je stajalište i da financijski najam zrakoplova B787 ne treba prihvatiti kao izvor vlastitog doprinosa jer nije pokazatelj povjerenja tržišta u ponovnu uspostavu održivosti društva LOT.

(131) Druga zainteresirana strana koja nije željela otkriti identitet primijetila je da je LOT, zahvaljujući državnoj potpori, povećao kapacitete na poljskom tržištu čarterskih usluga, čime je, navodno, nanesena šteta konkurentnom položaju zainteresirane strane te su prekršena pravila EU-a o državnim potporama. Strana je izrazila i sumnje u pogledu ponovne uspostave održivosti društva LOT, tvrdeći, među ostalim, da su koristi od zrakoplova B787 precijenjene i da se financijska predviđanja čine nerealnima. Dovela je u pitanje i profitabilnost linija predloženu kao kompenzacijsku mjeru. Konačno, smatra da financijski najam ne treba uzeti u obzir kao vlastiti doprinos jer gotovo i ne predstavlja rizik za banke koje osiguravaju financiranje.

(132) Osim toga, zainteresirana je strana postavila i pitanje odgode plaćanja pristojbi zračnih luka ([37]). Komisiji je skrenula pažnju i na nekoliko drugih transakcija društva LOT koje, navodno, predstavljaju državnu potporu. Te transakcije uključuju:

(a) prodaju nekretnina, odnosno, i. prodaju uredske zgrade i zemljišta društva LOT na adresi 17 Stycznia 43 („sjedište") društvu u državnom vlasništvu *Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A.*/PB1 („PZU", „PZU/PB1") u 2011. za iznos od […] milijuna PLN (približno […] milijuna EUR); i ii. prodaju nekretnine društva LOT na adresi 17 Stycznia 39 društvu u državnom vlasništvu TF Silesia u 2012. za iznos od […] milijuna PLN (približno […] milijuna EUR);

(b) prodaju društava kćeri društva LOT društvima u državnom vlasništvu, odnosno prodaju društva LOT Services u 2012. iznad tržišne cijene, iako je društvo bilo u stečaju, prodaju društva LOT AMS, iako je bilo „u vrlo lošem financijskom stanju", prodaju društva Petrolot u prosincu 2012., prodaju društva Eurolot u rujnu 2012., prodaju društava LOT Cargo S.A. („LOT Cargo") i Casinos Poland u razdoblju od 2009. do 2010.

(133) Sindikat prvenstveno tvrdi da će se potporom za restrukturiranje prekršiti načelo jednokratne dodjele jer je LOT već primio državnu potporu u obliku brojnih mjera, od kojih je najvažnija odgoda plaćanja pristojbi zračnih luka. Sindikat je Komisiji skrenuo pažnju na nekoliko drugih transakcija društva LOT koje, navodno, predstavljaju državnu potporu. Te transakcije uključuju:

(a) prodaju nekretnina ostalim društvima u državnom vlasništvu (odnosno prodaju sjedišta društva LOT, prodaju nekretnine na adresi 17 Stycznia 39, prodaju investicijske nekretnine i dugotrajne imovine robnog terminala („robni terminal") te prodaju investicijske nekretnine i dugotrajne imovine objekata za pripremu hrane („objekti za pripremu hrane");

(b) prodaju društava kćeri društva LOT drugim društvima u državnom vlasništvu po cijeni višoj od tržišne (odnosno prodaju društava LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. („LOT Catering"), LOT AMS, Petrolot i Eurolot);

(c) kredite koje su društva u državnom vlasništvu, čija osnovna djelatnost nije kreditiranje, odobrila društvu LOT (odnosno dva kredita koja su odobrila društva iz grupe PZU Group u prosincu 2009. i veljači 2010. u ukupnom iznosu od […] PLN (približno […] EUR); krediti koje su odobrila društva TF Silesia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. („OLPP") i Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. („PKN Orlen") u ukupnom iznosu od […] PLN (približno […] EUR);

([37]) Točnije, činjenicu da je LOT oslobođen plaćanja službene poljske zakonske kamatne stope od 13 %, što su morala odobriti ministarstva prometa i financija.

(d) pružanje ostalih usluga: društvo PKN Orlen i njegovo društvo kći Petrolot navodno su opskrbljivali gorivom društvo LOT po nižim cijenama.

(134) Osim toga, sindikat je smatrao da zahvaljujući planu restrukturiranja neće doći do ponovne uspostave dugoročne održivosti društva LOT te da najam nije znak povjerenja tržišta u ponovnu uspostavu održivosti.

(135) Društvo PPL, vlasnik Zračne luke Chopin u Varšavi, tvrdilo je da njegove aktivnosti nisu pripisive državi zbog njegove samostalnosti u donošenju odluka. Sporazumi sklopljeni s društvom LOT o odgodi plaćanja pristojbi zračnih luka bili su u skladu s tržišnim uvjetima i maksimalno ekonomski opravdani. Društvo PPL izjavilo je da su slični sporazumi, iako u manjem obujmu, sklopljeni s ostalim zračnim prijevoznicima i predloženi niskotarifnim prijevoznicima. LOT je strateški partner društva PPL i važan je za dugoročni razvoj Zračne luke Chopin u Varšavi. Zbog mogućeg stečaja društva LOT došlo bi do smanjenja prometa iz Varšave i prema njoj te negativnog učinka na poljsko gospodarstvo.

(136) Udruženje poslodavaca Poljske oslanja se na to da će Komisija odobriti potporu za restrukturiranje. Smatra da je LOT na putu za ponovnu uspostavu održivosti, što se dokazuje boljim stvarnim financijskim rezultatima. U tom bi smislu stečaj društva LOT negativno utjecao na povezanost, što bi štetno utjecalo na putnike, poslovne putnike i sektor turizma.

VI. **PRIMJEDBE POLJSKE O ZAPAŽANJIMA ZAINTERESIRANIH STRANA**

(137) Poljska je odgovorila na sve navode zainteresiranih strana.

(138) Kad je riječ o mogućem kršenju načela jednokratne dodjele:

(a) kad je riječ o odgodi plaćanja pristojbi zračnih luka, Poljska je ponovila tvrdnje koje se odnose na nedostatak pripisivosti i ispunjivanje kriterija privatnog vjerovnika;

(b) kad je riječ o ostalim transakcijama društva LOT koje navodno predstavljaju državnu potporu, Poljska je dostavila detaljna obrazloženja. Poljska je posebno istaknula da je Komisija već odobrila neke od tih transakcija, dok ostale ili nisu pripisive državi (primjerice imovina koju su kupila privatna društva) ili su na drugi način u skladu s načelom ulagača u tržišnom poslovanju. U potonjem je slučaju Poljska dostavila dokaze (primjerice neovisne ocjene) za svoju tvrdnju.

(139) Točnije, kad je riječ o transakcijama koje se odnose na nekretnine, poljska su obrazloženja kako slijedi:

(a) prodaja i povratni najam sjedišta društva LOT provedeni su na temelju sporazuma potpisanog 10. svibnja 2011. između društava LOT i PZU/PB1. PB1 je društvo u potpunom neizravnom vlasništvu društva PZU. Država je vlasnik manjinskog udjela u društvu PZU ([38]). Kupoprodajna je cijena iznosila […] PLN (približno […] EUR);

(b) prodaja nekretnine na adresi Ulica 17 Stycznia 39 provedena je na temelju sporazuma potpisanog 31. srpnja 2012. između društava LOT i TF Silesia. Državna riznica jedini je član društva TF Silesia. Kupoprodajna je cijena iznosila […] PLN (približno […] EUR);

(c) Prodaja robnog terminala provedena je na temelju sporazuma potpisanog 25. studenoga 2011. između društava LOT i LS Airport Services S.A. („LS Airport Services"). Državna riznica jedini je član društva LS Airport Services. Kupoprodajna je cijena iznosila […] PLN (približno […] EUR);

(d) Prodaja objekata za pripremu hrane provedena je na temelju sporazuma potpisanog 8. prosinca 2011. između društava LOT i LOT Catering Regionalni ekonomski fond („REF"), u potpunosti u vlasništvu državne riznice, jedini je član društva LOT Catering. Kupoprodajna je cijena iznosila […] PLN (približno […] EUR).

(140) Kad je riječ o transakciji prodaje povratnog najma sjedišta društva LOT, Poljska je objasnila da je LOT zaprimio devet ponuda za kupnju, od kojih je ponuda društva PZU/PB1 odabrana kao najpovoljnija. Prema tvrdnjama Poljske, sredstva društava u sklopu grupe PRZ Group nisu državna sredstva, a njihove odluke nisu pripisive državi, zbog čega u tom slučaju nije riječ o državnoj potpori. Osim toga, Poljska je objasnila da je vrijednost nekretnine podvrgnuta prethodnoj neovisnoj procjeni ([39]).

([38]) Društvo Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. izlistano je na Varšavskoj burzi od 12. svibnja 2010. Na dan transakcije (odnosno 10. svibnja 2011.) državna riznica držala je 35 % udjela, dok je preostalih 65 % bilo u slobodnom optjecaju (uglavnom u rukama mirovinskih fondova i fondova za zaštitu od rizika).

([39]) U procjeni društva Emmerson iz travnja 2011. navedeno je da je vrijednost nekretnine […] PLN (približno […] EUR). Riječ je od vrijednosti koja je 10 % veća od usuglašene cijene jer je društvo Emmerson pretpostavilo da će naknada za najam u korist vlasnika biti približno 10 % veća od naknade koja je na kraju usuglašena i koju je društvo LOT isplatilo društvu PZU. Zbog tih je razloga i kupoprodajna cijena mogla biti približno 10 % niža.

(141) Osim toga, Poljska je objasnila da u slučajevima prodaje nekretnine na adresi Ulica 17 Stycznia 39, robnog terminala i objekata za pripremu hrane natječajni postupak nije uspio jer nije dostavljena nijedna ponuda. Međutim, u svakom je slučaju vrijednost nekretnine podvrgnuta prethodnoj neovisnoj procjeni ([40]).

(142) Kad je riječ o sporazumima o kreditima, poljska su objašnjenja kako slijedi:

(a) društva u sklopu grupe PZU Group odobrila su društvu LOT dva kredita: prvi u iznosu od […] PLN (približno […] EUR) 14. prosinca 2009. i drugi u iznosu od […] PLN (približno[…] EUR) 17. veljače 2010. Država je vlasnik manjinskog udjela u društvu PZU;

(b) društvo PKN Orlen odobrilo je društvu LOT 28. lipnja 2012. kredit u iznosu od […] PLN (približno […] EUR). Država je vlasnik manjinskog udjela u društvu PKN Orlen ([41]);

(c) društvo TF Silesia odobrilo je društvu LOT 30. ožujka 2009. kredit u iznosu od […] PLN (približno […] EUR). Državna riznica jedini je član društva TF Silesia;

(d) društvo OLPP odobrilo je društvu LOT 9. ožujka 2012. kredit u iznosu od […] milijuna PLN (približno […] milijuna EUR). Društvo PERN Przyjaźń S.A. („PERN") u potpunosti u vlasništvu državne riznice, jedini je član društva OLPP.

(143) Prema tvrdnjama Poljske, sredstva društava u sklopu grupe PRZ Group i društva PKN Orlen nisu državna sredstva, a njihove odluke nisu pripisive državi jer ona ima manjinski udjel u njima, zbog čega u tom slučaju nije riječ o državnoj potpori.

(144) U slučaju kredita koje su odobrila društva u državnom vlasništvu (odnosno TF Silesia i OLPP), kad bi se njihova sredstva smatrala državnima i kad bi njihove odluke bile pripisive državi, tada bi, prema mišljenju Poljske, oba kredita bila odobrena po tržišnim uvjetima zato što je ponuđeni kolateral bio čvrst ([42]), a primijenjene kamatne stope slične onima koje primjenjuju privatni vjerovnici ([43]).

(145) Kad je riječ o prodaji društava kćeri društva LOT, poljska su objašnjenja kako slijedi:

(a) Prodaja društava LOT Services, LOT Catering, LOT AMS i LOT Cargo predmet je odluke Komisije u predmetu SA. 33337 ([44]), kojom je Komisija odlučila da nijedna od tih transakcija nije uključivala državnu potporu.

(b) Društvu Vicco Investment Sp. z o.o. („Vicco") prodano je 33,3 % udjela koje je LOT imao u društvu Casinos Poland ([45]) na temelju sporazuma sklopljenog 8. travnja 2013. na iznos od […] milijuna PLN (približno […] milijuna EUR). Vicco je društvo u privatnom vlasništvu. Stoga njegova sredstva nisu državna, a njegove odluke nisu pripisive državi. Prema tvrdnjama Poljske, vrijednost transakcije bila je u skladu s tržišnom cijenom koju je predložio privatni ponuditelj, odabran u javnom natječaju.

([40]) Kad je riječ o nekretnini na adresi Ulica 17 Stycznia 39, procjene su obavljali: i. procjeniteljica nekretnina gđa. Marzena Niemczyk (br. dozvole 4519) iz društva Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., procjena od 26. srpnja 2012.; ii. društvo Colliers International Poland Sp. z o.o., izvješće od 12. lipnja 2012. te iii. društvo Deloitte Advisory Sp. z o.o., izvješće od 18. srpnja 2012.
Kad je riječ o robnom terminalu, procjenu su obavljali procjeniteljica nekretnina gđa. Marzena Niemczyk (br. dozvole 4519) iz društva Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., procjena od 31. srpnja 2011., a osim toga društvo KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. izradilo je zasebno izvješće od 7. studenoga 2011. o ekonomskoj opravdanosti prodaje nekretnine.
Kad je riječ o objektima za pripremu hrane, procjenu su obavljali procjeniteljica nekretnina gđa. Marzena Niemczyk (br. dozvole 4519) iz društva Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., procjena od 31. srpnja 2011., a osim toga društvo KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. izradilo je zasebno izvješće od 7. studenoga 2011. o ekonomskoj opravdanosti prodaje nekretnine.

([41]) Društvo Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. izlistano je na Varšavskoj burzi od 26. studenoga 1999. Na dan 31. prosinca 2012. državna riznica držala je 27,5 % udjela, dok je preostalih 72,5 % bilo u slobodnom optjecaju (uglavnom u rukama mirovinskih i investicijskih fondova).

([42]) Odnosno, u slučaju kredita koje je odobrilo društvo TF Silesia: hipoteka/upisano založno pravo na imovini društva LOT, prijenos prava iz ugovora o osiguranju, zadužnica i dobrovoljni pristanak na pokretanje ovršnog postupka, a u slučaju kredita koji je odobrilo društvo OLPP: upisano založno pravo i dobrovoljni pristanak na pokretanje ovršnog postupka.

([43]) U slučaju kredita koji je odobrilo društvo TF Silesia: tromjesečni WIBOR + [4,5 – 5,5] postotnih bodova godišnje, a u slučaju kredita koje je odobrilo društvo OLPP primijenjena je kamatna stopa od [8 – 10] % godišnje. Za usporedbu, kamatna stopa po kreditu koje je društvu LOT odobrilo društvo PKN Orlen u prvoj polovini 2012. iznosila je [8–10] % godišnje.

([44]) Vidjeti bilješku 8.

([45]) Odnosno društvo SPV koje je osnovalo društvo Century Casinos Europe GmbH (raniji član društva Casinos Poland Sp. z o.o.). Century Casinos Europe GmbH društvo je u privatnom vlasništvu izlistano na burzama u Sjedinjenim Državama i Austriji.

(c) Društvu PKN Orlen prodano je 49 % udjela koje je LOT imao u društvu Petrolot na temelju sporazuma sklopljenog 21. prosinca 2012. na iznos od […] PLN (približno […] EUR). PKN Orlen društvo je u privatnom vlasništvu. Stoga njegova sredstva nisu državna, a njegove odluke nisu pripisive državi, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 142. Prema tvrdnjama Poljske, vrijednost transakcije bila je u skladu s tržišnom vrijednošću utvrđenom prethodnom neovisnom procjenom ([46]).

(d) Društvu TF Silesia prodano je 37,90 % udjela koje je LOT imao u društvu Eurolot na temelju sporazuma sklopljenog 27. veljače 2013. na iznos od [> 118] PLN (približno [> 29] EUR). Prema tvrdnjama Poljske, prodaja udjela u društvu Eurolot obavljena je u natječajnom postupku zahvaljujući pregovorima na temelju javnog poziva na pregovore ([47]). Udjele je kupilo društvo TF Silesia u potpunosti u državnom vlasništvu, koje je bilo jedini ponuditelj. Cijena transakcije temeljila se na prethodnoj neovisnoj procjeni ([48]).

(146) Kad je riječ o transakcijama prodaje goriva društva PKN Orlen i njegova društva kćeri Petrolot društvu LOT po nižim cijenama, Poljska je objasnila da su društva PKN Orlen i Petrolot društva u privatnom vlasništvu, da njihova sredstva nisu državna i da njihove odluke nisu pripisive državi te da stoga te transakcije ne uključuju državnu potporu ([49]).

(147) Kad je riječ o ostalim primjedbama zainteresiranih strana, Poljska tvrdi da LOT sada ima bolje izglede za uspjeh nego prije. Došlo je do poboljšanja makroekonomskog okruženja zahvaljujući predviđanjima da će gospodarstva EU-a i Poljske rasti brže nego što se ranije očekivalo. Očekuje se povećanje zračnog prometa, posebno u srednjoj i istočnoj Europi. LOT je izvukao pouke iz ranijih neuspješnih pokušaja restrukturiranja i prevladao prethodne neriješene slabosti (odnosno smanjio je broj zaposlenih u nezabilježenim razmjerima, zahvaljujući čemu je u 2013. ostvarena ušteda od približno […] milijuna PLN). Smanjenje broja zaposlenih provedeno je bez znatnijeg otpora sindikata. Osim toga, LOT je konačno preuzeo zrakoplove B787, nedostatak kojih je prepoznat kao jedan od razloga ranijih teškoća. Poljska je dostavila detaljne informacije o ekonomičnosti prometovanja zrakoplova B787 i njihovu utjecaju na restrukturiranje. Točnije, prema izračunima društva LOT, ekonomičnost prihoda i rashoda zrakoplova B787 znatno je bolja od njihovih prethodnika u floti, zrakoplova B767. Tijekom šest mjeseci prometovanja u 2013. od zrakoplova B787 ostvaren je bolji financijski rezultat (za […] milijuna PLN) nego od njihovih prethodnika, zrakoplova B767, u usporedivom razdoblju u 2012.

(148) Kad je riječ o navodnoj nedostatnoj potražnji na dugim linijama, Poljska je dostavila dokaze o tome da ima jedno od najvećih i najbrže rastućih tržišta u Sjevernoj Americi, veće od nekih afirmiranih zapadnoeuropskih čvorišta i veće od Praga i Budimpešte zajedno. Poljska tvrdi da, za razliku od mađarskog primjera, LOT ima čvršću osnovu za uspostavu niše na tržištu dugih linija zahvaljujući znatnom etničkom prometu i prometnim tokovima s istočnih tržišta, poput Ukrajine, Bjelarusa i Rusije.

(149) Kad je riječ o financijskom najmu zrakoplova B787 kao izvoru vlastitog doprinosa i znaku povjerenja tržišta u društvo LOT, Poljska je pojasnila da su komercijalni zajmodavci i banka Ex–Im proveli stručnu i sveobuhvatnu dubinsku analizu prije odobravanja financiranja društvu LOT. Procjena je dovršena neposredno prije isporuke zrakoplova u studenome 2012., a zajmodavci su bili u potpunosti obaviješteni o financijskom stanju društva LOT. U tom trenutku nisu znali da će LOT dobiti državnu potporu, jer je Poljska prijavila potporu za sanaciju tek 14. prosinca 2012.

([46]) Procjenu je 8. svibnja 2012. izradilo društvo Deloitte Advisory Sp. z o.o. Prema procjeni, tržišna vrijednost 49 % udjela u društvu Petrolot Sp. z o.o. kretala se u rasponu od […] milijuna PLN.

([47]) Obavijest o pozivu na pregovore objavljena je u dnevnim novinama „*Rzeczpospolita*" 24. srpnja 2012., a poziv je naknadno izmijenjen 21. kolovoza 2012. obavješću u istim dnevnim novinama.

([48]) Stručnjak je utvrdio da se tržišna vrijednost 37,9 % udjela u društvu Eurolot kreće u rasponu od 118,0 do 124,0 milijuna PLN. Tržišna vrijednost 37,9 % udjela u društvu Eurolot S.A. procjenjivala se dvjema metodama: i. metodom diskontiranoga novčanog toka, prema kojoj je procijenjena vrijednost iznosila 124,0 milijuna PLN; te ii. metodom usklađene neto vrijednosti imovine, prema kojoj je procijenjena vrijednost iznosila 118,0 milijuna PLN. Poljska je dostavila dokumentirane dokaze koje je izradilo društvo Deloitte Advisory Sp. z o.o.: i. Izvješće o kriteriju privatnog ulagača u pogledu kupnje udjela u društvu Eurolot od 14. siječnja 2013.; ii. Izvješće o procjeni društva Eurolot od 14. siječnja 2013. i iii. Izvješće o financijskoj, poreznoj i pravnoj dubinskoj analizi od 15. siječnja 2013.

([49]) Osim toga, Poljska je objasnila da cijene i uvjete plaćanja goriva predlažu dobavljači uzimajući u obzir tržišne uvjete, primjerice deklariranu količinu proizvoda za nabavu. Društvo LOT, čija se matična luka nalazi u Varšavi, najveći je kupac društava Orlen i Petrolot na tom tržištu. LOT više od […] % goriva nabavlja u Poljskoj, dok je preostali dio raspoređen među ostalim međunarodnim postajama. Popusti na količinu za velike kupce element su standardnih tržišnih odnosa između dobavljača i naručitelja. Cijene goriva u Poljskoj i dalje su više od ostalih postaja na kojima LOT nabavlja gorivo, bez obzira na to što je količina goriva koju kupuje znatno manja.

(150) Poljska je dostavila detaljna obrazloženja metodologije koju je LOT primjenjivao za izračun profitabilnosti linija. Poljska je podsjetila i na podatke iz istraživanja o tome da je većina zračnih prijevoznika primjenjivala metodologiju sličnu onoj koju je primjenjivao LOT.

(151) Kad je riječ o ponovnoj uspostavi dugoročne održivosti, a posebno o navodno precijenjenom povratu na uloženi kapital, Poljska je obavijestila Komisiju da je LOT proveo analizu povrata na uloženi kapital 73 svjetska zračna prijevoznika u posljednjih šest godina i utvrdio da je njegov povrat na uloženi kapital oko prosjeka europskih zračnih prijevoznika, a znatno ispod povrata najučinkovitijih europskih zračnih prijevoznika u posljednjoj financijskoj godini. Na toj osnovi Poljska tvrdi da pretpostavljeni povrat na uloženi kapital ne treba smatrati nerealnim.

(152) Kad je riječ o navodnoj prekomjernoj kapacitiranosti tržišta, Poljska naglašava da su u posljednje tri godine kapaciteti zračnih prijevoznika u Poljskoj u smislu broja raspoloživih sjedala rasli za prosječno 6,2 % godišnje, dok je ukupna potražnja rasla za 7,3 % godišnje. Poljska prema tome naglašava da će LOT u 2014. u ponudi imati […] % manje sjedala na linijama prema Poljskoj i iz nje nego prije restrukturiranja, dok se očekuje rast ponude konkurenata za više od 30 %.

(153) Kad je riječ o navodnom širenju društva LOT na tržište čarterskog prijevoza, Poljska je navela da je LOT zapravo smanjio svoje udjel u tom segmentu s [> 3] % u 2012. na [< 1,5] % u 2013. (smanjenje s [> 15] % u 2010.). LOT ne planira nastavak prisutnosti na tržištu čarterskog prijevoza nakon restrukturiranja.

VII. **OCJENA POTPORE**

7.1. POSTOJANJE DRŽAVNE POTPORE

(154) Člankom 107. stavkom 1. UFEU-a predviđeno je da je svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj i koji utječe na trgovinu među državama članicama nespojiva s unutarnjim tržištem.

7.1.1. **Potpora za restrukturiranje**

(155) Potporu za restrukturiranje mora odobriti Ministarstvo financija, zbog čega je jasno da uključuje državna sredstva i da je pripisiva državi.

(156) Potpora za restrukturiranje dodjeljuje se samo jednom određenom poduzeću, odnosno društvu LOT, po uvjetima koje ne bi moglo postići na tržištu s obzirom na teško financijsko stanje. Poljska to potvrđuje planom restrukturiranja u kojem se navodi da je državna potpora jedini mogući izvor financiranja zahvaljujući kojem će društvo nastaviti poslovanje i provesti mjere restrukturiranja. Komisija stoga zaključuje da tom mjerom korisniku omogućuje selektivna prednost.

(157) Osim toga, zahvaljujući potpori moguće je poboljšanje konkurentnog položaja društva LOT u djelatnosti zračnog prijevoza. Poduzetnici iz različitih država članica sudjeluju u tržišnom natjecanju u djelatnosti zračnog prijevoza u EU-u, posebno od stupanja treće faze liberalizacije zračnog prijevoza („treći paket") na snagu 1. siječnja 1993. ([50]) Potpora stoga narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje i utječe na trgovinu među državama članicama.

(158) Komisija na temelju tih razmatranja zaključuje da prijavljena mjera predstavlja državnu potporu u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a.

7.1.2. **Odgoda plaćanja pristojbi zračnih luka i ostale transakcije**

Odgoda plaćanja pristojbi zračnih luka

(159) Kad je riječ o pripisivosti, Komisija naglašava da su sve zračne luke koje su društvu LOT odobrile odgodu izravno ili neizravno pod kontrolom poljske države, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 103. Smatrajući da u skladu sa stalnom sudskom praksom ([51]) *„da sama činjenica da je javno poduzeće pod kontrolom države nije dovoljna da bi se mjere koje je to poduzeće poduzelo […] mogle pripisati državi"*, Komisija mora, u okviru ovoga istražnog postupka, ispitati intenzitet nadzora države nad upravljanjem zračnim lukama. Osim toga, Komisija mora

([50]) Treći je paket uključivao tri zakonodavne mjere: i. Uredbu Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika (SL L 240, 24.8.1992., str. 1.); ii. Uredbu Vijeća (EEZ) br. 2408/92 od 23. srpnja 1992. o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice zračnim linijama unutar Zajednice (SL L 240, 24.8.1992., str. 8.); i iii. Uredbu Vijeća (EEZ) br. 2409/92 od 23. srpnja 1992. o cijenama prijevoza putnika i robe u zračnom prometu (SL L 240, 24.8.1992., str. 15.).

([51]) Predmet C-482/99 *Francuska Republika protiv Komisije* (*Stardust Marine*) [2002.] ECR I-4397, stavak 52.

provjeriti postoje li drugi pokazatelji uključenosti države u odobravanje odgode plaćanja pristojbi zračnih luka društvu LOT ili su zračne luke o tome odlučile neovisno, bez uplitanja države.

(160) Komisija napominje da se u izvješću društva KPMG, koje je dostavila Poljska, opisuje postupak odlučivanja svake zračne luke u slučaju svakog sporazuma o odgodi, uključujući pokretanje postupka za naplatu dugovanja, pozive na plaćanje i pregovore o uvjetima odgoda. Iz izvješća društva KPMG vidljive su i strane uključene u pregovore (primjerice pravni i financijski odjeli te odjeli za naplatu dugovanja zračnih luka). Iz izvješća društva KPMG nije vidljivo nikakvo uplitanje države u odobravanje odgode plaćanja pristojbi zračnih luka društvu LOT.

(161) Ipak, kad je riječ o društvu PPL za upravljanje Zračnom lukom Chopin u Varšavi, Komisija naglašava da ono podliježe javnom pravu i da je u potpunosti u vlasništvu državne riznice koja imenuje glavnog direktora. Društvo PPL pod znatnim je nadzorom javnih tijela ([52]), kako je navedeno u prethodnim uvodnim izjavama 103. i 105. Osim toga, Zračna luka Varšava glavna je poljska zračna luka s približno 10 milijuna putnika godišnje i od ključne je važnosti za povezanost Poljske s ostatkom svijeta. Što se tiče regionalnih zračnih luka, Komisija naglašava da je u njihovom slučaju riječ o društvima uređenima privatnim pravom pod izravnom ili neizravnom kontrolom države, odnosno u svakom je slučaju društvo PPL jedan od članova tih društava ([53]), kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 103. Osim toga, poslovanje regionalnih zračnih luka ima važan utjecaj na lokalno gospodarstvo te zato nije vjerojatno da lokalna tijela ni na koji način nisu uključena u važne poslovne odluke tih zračnih luka pod svojom kontrolom.

(162) Uzimajući u obzir mogući učinak odluka o odgodi plaćanja pristojbi zračnih luka na društvo LOT i na aktivnosti svih tih zračnih luka na lokalnoj ili regionalnoj razini, činjenicu da je LOT ključni klijent društva PPL, snažne veze između društva PPL i države te, konačno, činjenicu da je društvo PPL uređeno javnim pravom, vrlo je malo vjerojatno da su te odluke mogle biti donesene bez ikakvog sudjelovanja države. Komisija stoga zaključuje da, iako je nemoguće precizno dokazati da je Poljska potaknula društvo PPL na odobravanje odgode plaćanja pristojbi zračne luke u korist društva LOT, javna se tijela moraju smatrati uključenima u te odluke na bilo koji način. Ukratko, Komisija zaključuje da ima dovoljno elemenata za mišljenje da su odgode plaćanja pristojbi zračnih luka pripisive državi. Te se mjere dodjeljuju iz državnih sredstava zato što odgode uključuju mogući gubitak sredstava javnih poduzeća.

(163) Ipak, kako bi utvrdila je li tim mjerama društvu LOT omogućena ekonomska prednost za potrebe članka 107. stavka 1. UFEU-a, Komisija mora utvrditi može li ponašanje društva PPL i regionalnih zračnih luka pri odgodi plaćanja pristojbi zračnih luka usporediti s ponašanjem privatnog vjerovnika u sličnim okolnostima. U tom se slučaju ne može smatrati da je društvu LOT omogućena prednost koju ne bi imalo u uobičajenim tržišnim uvjetima te se ne bi smatralo da mjere predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a („test subjekta u tržišnom gospodarstvu”).

(164) Točnije, Komisija naglašava da, u skladu sa stalnom sudskom praksom ([54]), kontekst odobravanja odgoda plaćanja društvu LOT, odnosno ekonomsku krizu i ostale izvanredne događaje, kako su opisani u prethodnoj uvodnoj izjavi 108., treba uzeti u obzir pri ocjenjivanju njihove tržišne usklađenosti.

(165) Komisija naglašava i da je LOT ključni klijent poljskih zračnih luka od kojeg ostvaruju znatan dio svojih prihoda, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 109. Stoga su zračne luke posebno zainteresirane za nastavak suradnje s društvom LOT.

(166) Osim toga, Komisija je ocijenila informacije koje je dostavila Poljska o usporedbi prednosti i nedostataka mogućnosti kojima raspolažu zračne luke za naplatu dugovanja od društva LOT, odnosno odgode plaćanja pristojbi zračnih luka, parničnih postupaka ili stečaja. Točnije, kad je riječ o rokovima, Komisija napominje da je razdoblje odgode koje su zračne luke odobrile društvu LOT trajalo približno 6,5 mjeseci. To se u slučaju zračnih

([52]) Ministar prometa: i. može, po potrebi, društvu PPL uvesti obveze u svrhu obrane države u slučaju prirodnih katastrofa itd.; ii. može izmijeniti ili opozvati odluku glavnog direktora društva PPL ako ona nije u skladu sa zakonom; i iii. daje suglasnost za raspolaganje imovinom koja je dio aktivnih sustava osiguranja prometa u zračnoj luci.

([53]) U razdoblju od 2009. do 2013. društvo PPL imalo je približno 30 % udjela u Zračnoj luci Gdanjsk, 77 % udjela u Zračnoj luci Krakow, približno 45 % udjela u Zračnoj luci Poznan, približno 16 % udjela u Zračnoj luci Katowice i približno 20 % u Zračnoj luci Wroclav.

([54]) Predmet C-482/99 *Francuska Republika protiv Komisije* (*Stardust Marine*) [2002.] ECR I-4397, stavak 71. („… kako bi se ispitalo je li država primijenila ponašanje razboritog ulagača koji posluje u tržišnom gospodarstvu, nužno je smještanje u kontekst razdoblja tijekom kojeg su poduzete mjere financijske potpore…”).

luka čini povoljnim u usporedbi s prosječnim trajanjem naplate potraživanja u Poljskoj (odnosno dulje od dvije godine) ili s prosječnim trajanjem stečajnog postupka (odnosno u prosjeku tri godine). To je povoljno i u usporedbi s najduljim razdobljem odgode odobrenim društvu LOT koje je trajalo približno godinu dana. Osim toga, Komisija primjećuje da je u trenutku donošenja odluka o odgodama LOT još uvijek imao imovinu koja se mogla upotrijebiti kao kolateral ([55]). Zbog toga su odgode u slučaju zračnih luka bile povoljnije od pokretanja stečajnog postupka u kojem bi se potraživanja zračnih luka namirila u posljednjoj kategoriji vjerovnika, moguće u znatno manjem postotku nego u slučaju odgoda, kako je navedeno u prethodnim uvodnim izjavama 110. i 114.

(167) Kad je riječ o uvjetima odgoda, Komisija naglašava da se čini da kamate koje su obračunale zračne luke odražavaju tržišne uvjete jer su utvrđene na razini usporedivoj s prosječnom kamatnom stopom ([56]) po kreditima u industrijskom sektoru u odgovarajućem razdoblju, dok, istodobno, zračne luke nisu imale obvezu primjene zakonske kamatne stope. Osim toga, Komisija naglašava da je većina iznosa odgode bila osigurana imovinom društva LOT. U preostalim je slučajevima društvo LOT dostavilo zadužnice i/ili je priznalo dugovanje prema predmetnoj zračnoj luci, što je znatno poboljšanje položaja zračnih luka pri naplati dugovanja, kako je navedeno u prethodnim uvodnim izjavama 112. i 113.

(168) Osim toga, Komisija naglašava da su i privatni vjerovnici odobrili društvu LOT odgodu plaćanja dugovanja po sličnim uvjetima, uključujući nižu kamatnu stopu od zakonske ili bez kamata, a u nekim slučajevima i bez kolaterala, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 115.

(169) Konačno, Komisija potvrđuje da je LOT u potpunosti podmirio sve odgođene pristojbe zračnih luka, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 116.

(170) Kad je riječ o izvješću društva KPMG koje je dostavila Poljska, Komisija naglašava da se u njemu nalazi analiza tržišne prirode svih sporazuma o odgodi, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 117. Točnije, metodologija koju je primijenilo društvo KPMG, kojom se uspoređuje osnovni scenarij odobravanja odgoda plaćanja pristojbi zračnih luka društvu LOT s alternativnim scenarijem neodobravanja odgoda plaćanja pristojbi zračnih luka društvu LOT i pokretanja stečajnog postupka društva LOT, temelji se na objektivno provjerljivim podacima (statistikama, konkretnim primjerima itd.). Usporedba scenarija obavljena je na tri sporedna scenarija koja predstavljaju doprinos objektivnom rezultatu. Radi provjere ekonomske opravdanosti sporazuma o odgodi, napravljena je usporedba osnovnog i alternativnog scenarija na temelju trenutačne i neto sadašnje vrijednosti. Zahvaljujući usporedbi tih dvaju scenarija potvrđeno je da je odgoda plaćanja pristojbi zračnih luka u svakom slučaju ekonomski opravdana i korisnija za zračne luke od alternativnog scenarija pokretanja stečajnog postupka. Izvješće društva KPMG temelji se na često primjenjivanim metodama procjene i njime se ne izražava sumnja u pogledu primijenjene metodologije i standarda. Komisija, na temelju tih razmatranja, smatra da su rezultati izvješća pouzdana potvrda tržišne usklađenosti sporazuma o odgodi.

(171) Komisija primjećuje da se vjerovnik koji razmišlja o odgodi plaćanja svojih potraživanja ne može usporediti s ulagačem, jer je u tim slučajevima riječ o različitim uvjetima, odnosno ulagač namjerava ostvariti dobit, oprezno procjenjuje rizike, zahtijeva zadovoljavajuće jamstvo te se bez jamstva može povući iz ulaganja itd., dok je vjerovnik u drukčijem položaju. Njegovo potraživanje već postoji i nije osigurano. Vjerovnik stoga može tražiti naplatu potraživanja sudskim putem ili riješiti spor mirnim putem pa je možda voljan prihvatiti drugačije, ponekad manje povoljne uvjete naplate dugovanja, nego u slučaju ulagača. Točnije, vjerovnik može prihvatiti neke ustupke dužnika kojima se olakšava ovrha (primjerice priznavanje dugovanja, pristanak na pokretanje ovršnog postupka itd.) ili, po mogućnosti, davanje jamstva. Vjerovnik stoga može biti zainteresiran za odobravanje odgode naplate dugovanja ako će tako kasnije olakšati, primjerice, provođenje ovrhe ([57]).

(172) Uzimajući u obzir ta razmatranja, Komisija zaključuje da su zračne luke u vlasništvu države imale ulogu vjerovnika u tržišnom gospodarstvu kad su društvu LOT odobravale odgode plaćanja pristojbi zračnih luka. Stoga tim transakcijama društvu LOT nije omogućena nikakva prednost koju ne bi ostvarilo u uobičajenim tržišnim uvjetima. Slijedi da odgode plaćanja pristojbi zračnih luka koje se razmatraju u ovome dokumentu ne predstavljaju državnu potporu.

([55]) Točnije, sve su odgode koje je društvo PPL odobrilo društvu LOT bile osigurane. Kolateral je u većini slučajeva uključivao hipoteke i/ili upisano založno pravo na imovini društva LOT.
([56]) Na temelju podataka Poljske narodne banke.
([57]) Predmet T-198/01, *Technische Glaswerke Ilmenau GmbH protiv Commission (Technische Glaswerke Ilmenau GmbH)* [2004.] ECR II-2717, stavak 99.

Ostale transakcije

(173) Kad je riječ o transakcijama društva LOT koje uključuju nekretnine, Komisija je, uzimajući u obzir obrazloženja koja je dostavila Poljska, došla do sljedećih zaključaka.

(174) Kad je riječ o prodaji sjedišta društva LOT društvu PZU/PB1, Komisija zaključuje da je kupac društvo u privatnom vlasništvu, kako je navedeno u prethodnim uvodnim izjavama 139. i 140., pa da stoga njegova sredstva nisu državna. Posljedično, ta transakcija ne predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(175) Kad je riječ o i. prodaji nekretnine na adresi 17 Stycznia 39 društvu TF Silesia, ii. prodaji robnog terminala društvu LS Airport Services i iii. prodaji objekata za pripremu hrane društvu LOT Catering, Komisija naglašava da je kupac društvo pod izravnom ili neizravnom kontrolom države. Društva TF Silesia i LS Airport Services pod izravnom su kontrolom državne riznice. Kad je riječ o društvu LOT Catering, njegov je jedini član društva Regionalni ekonomski fond koji je u potpunosti u vlasništvu državne riznice, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 139. Sva su ta društva u privatnom vlasništvu na koje se primjenjuje Zakon o trgovačkim društvima. Po Zakonu se suglasnost skupštine zahtijeva za prodaju ili kupnju nekretnina u slučaju društava s ograničenom odgovornošću, a u nekim uvjetima i u slučaju dioničkih društava ([58]). Stoga, s obzirom na to da državna riznica, izravno ili neizravno, ostvaruje sva glasačka prava u skupštinama društava TFS, LS Airport Services i LOT Catering, država je nedvojbeno sudjelovala u postupku odlučivanja o predmetnim transakcijama. Uzimajući u obzir ta razmatranja, Komisija zaključuje da su odluke društava TF Silesia, LS Airport Services i LOT Catering pripisive državi. Budući da je riječ o javnim poduzećima, njihova su sredstva državna sredstva.

(176) U svim je tim slučajevima vrijednost nekretnina podvrgnuta neovisnoj procjeni napravljenoj u skladu s općeprihvaćenim tržišnim pokazateljima i standardima procjene (uzimajući u obzir usporedne transakcije i uvjete na lokalnom tržištu). Procjenitelji imovine imali su odgovarajuće kvalifikacije i iskustvo. Komisija naglašava da su procjene obavljene prije obavljanja transakcija. Komisija naglašava i da su predmetne transakcije u skladu sa zahtjevima za neovisnu stručnu procjenu utvrđenima Komunikacijom Komisije o elementima državne potpore kod prodaje zemljišta i zgrada od strane tijela javne vlasti ([59]). Komisija na temelju tih razmatranja zaključuje da su rezultati tih procjena odgovarajuća aproksimacija tržišnih cijena prethodno navedenih nekretnina.

(177) Komisija stoga zaključuje da prethodno navedenim transakcijama prodaje nekretnina društva LOT istom nije omogućena prednost koju ne bi ostvarilo u uobičajenim tržišnim uvjetima te da, posljedično, ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Krediti

(178) Kad je riječ o kreditima odobrenima društvu LOT, Komisija je, uzimajući u obzir obrazloženja koja je dostavila Poljska, došla do sljedećih zaključaka.

(179) Što se tiče kredita koje su društvu LOT odobrila društva PZU Group i PKN Orlen, kako je navedeno u prethodnim uvodnim izjavama 142. i 143., Komisija naglašava da je riječ o društvima u privatnom vlasništvu. Posljedično, njihove odluke nisu pripisive državi niti su njihova sredstva državna. Ti krediti stoga ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(180) Kad je riječ o kreditu koji je društvu LOT odobrilo društvo TF Silesia, prema zaključku iz prethodne uvodne izjave (175), odluke društva TF Silesia pripisive su državi, a njegova su sredstva državna.

(181) Kad je riječ o kreditu koji je društvu LOT odobrilo društvo OLPP, Komisija naglašava da je njegov jedini član društva, odnosno društvo PERN, u potpunosti u vlasništvu državne riznice, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi (142). Stoga državna riznica ostvaruje sva glasačka prava u skupštini tog društva te imenuje sve članove upravnog odbora. Uzimajući u obzir prethodno navedeno, Komisija smatra da su odluke društva OLPP pripisive državi, a da su njegova sredstva državna.

(182) S obzirom na prethodno navedeno, kad je riječ o kreditima koje su društvu LOT odobrila društva TF Silesia i OPLL, od Komisije se zahtijevalo da ocijeni jesu li odobreni po tržišnim uvjetima. Budući da je u slučaju predmetnih kredita ponuđeni kolateral bio čvrst, a primijenjene kamatne stope slične onima privatnih vjerovnika, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 144., Komisija zaključuje da su ti krediti odobreni po tržišnim uvjetima.

([58]) Društva LOT Catering i TF Silesia društva su s ograničenom odgovornošću, dok je društvo LS Airport Services dioničko društvo.
([59]) SL C 209, 10.7.1997., str. 3.

(183) Komisija prema tome zaključuje da krediti odobreni društvu LOT ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

Prodaja društava kćeri

(184) Kad je riječ o prodaji društava kćeri društva LOT, Komisija je, uzimajući u obzir obrazloženja koja je dostavila Poljska, došla do sljedećih zaključaka.

(185) Kad je riječ o prodaji društava LOT Services, LOT Catering, LOT AMS i LOT Cargo, Komisija naglašava da su te transakcije predmet odluke Komisije u predmetu SA 33337 ([60]) kojom je Komisija zaključila da ne uključuju državnu potporu. Žalba protiv te odluke nije podnesena pa je postala konačna.

(186) Kad je riječ o primjedbama zainteresiranih strana da je LOT prodao udjele u tim društvima po cijeni većoj od tržišne vrijednosti, a posebno da kupoprodajna cijena društava LOT AMS i LOT Services nije odražavala činjenicu: i. da je LOT AMS društvo u posebno lošem financijskom stanju te ii. da je nad prethodnikom društva LOT Services, društvom LOT Ground Services Sp. z o.o. („LOT Ground Services") otvoren stečajni postupak, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi (132), Komisija naglašava da su te transakcije već bile predmet istražnog postupka Komisije.

(187) Točnije, kad je riječ o društvu LOT AMS, kupoprodajna cijena udjela temeljila se na tri prethodne neovisne procjene koje su opisane i ocijenjene u Odluci Komisije SA 33337 ([61]). Slično tome, i transakcije koje se odnose na društvo LOT Cargo opisane su i ocijenjene u Odluci Komisije SA 33337 ([62]). Kad je riječ o društvima LOT Ground Services i LOT Services, Komisija je provjeravala je li društvo LOT Services pravni slijednik društva LOT Ground Services i zaključila da je preuzelo samo neku imovinu likvidiranog društva ([63]). S obzirom na prethodno navedeno, Komisija nema osnove za izmjenu svoje ocjene iz odluke o državnim potporama u predmetu SA 33337.

(188) Kad je riječ o prodaji društva Casinos Poland društvu Vicco, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 145., Komisija naglašava da je Vicco društvo u privatnom vlasništvu. Posljedično, njegove odluke nisu pripisive državi niti su njegova sredstva državna.

(189) Kad je riječ o prodaji društva Petrolot društvu PKN Orlen, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 145., Komisija je u prethodnoj uvodnoj izjavi 179. već zaključila da je PKN Orlen društvo u privatnom vlasništvu i da, posljedično, njegove odluke nisu pripisive državi niti su njegova sredstva državna.

(190) Kad je riječ o prodaji društva Eurolot društvu TF Silesia, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 145., Komisija je već zaključila da su njegove odluke pripisive državi i da su njegova sredstva državna. Ipak, Komisija naglašava i da je toj transakciji prethodio javni poziv na pregovore. Osim toga, vrijednost udjela u društvu Eurolot utvrđena je na temelju izvješća o procjeni dovršenih prije obavljanja transakcije. Procjene su se temeljile na najčešće primjenjivanim i prihvaćenim metodologijama (odnosno metodi diskontiranoga novčanog toka i metodi usklađene neto vrijednosti) te vjerodostojnim pretpostavkama. Na temelju prethodno navedenog Komisija zaključuje da su rezultati tih procjena odgovarajuća aproksimacija tržišnih cijena udjela društva LOT u društvu Eurolot. Uzimajući u obzir prethodno navedeno, Komisija zaključuje da je ta transakcija u skladu s tržištem.

(191) Komisija stoga zaključuje da prodaje društava kćeri društva LOT ne predstavljaju državnu potporu.

Pružanje usluga

(192) Kad je riječ o opskrbi društva LOT gorivom koju su obavljali društvo PKN Orlen i njegovo društvo kći Petrolot po navodno nižim cijenama, kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 146., Komisija naglašava da su društvo PKN Orlen i njegovo društvo kći Petrolot društva u privatnom vlasništvu. Posljedično, s obzirom na to da sredstva društva PKN Orlen nisu državna, Komisija zaključuje da transakcija koja se odnosi na opskrbu društva LOT gorivom ne predstavlja državnu potporu.

([60]) Vidjeti fusnotu 8.
([61]) Vidjeti uvodne izjave 29.–34. i 57.–60. Odluke Komisije SA 33337, vidjeti bilješku 8.
([62]) Vidjeti uvodne izjave 17.–22. i 44.–50. Odluke Komisije SA 33337, vidjeti bilješku 8.
([63]) Prema informacijama koje je Poljska dostavila u okviru istražnog postupka u predmetu SA 33337, društvo LOT Services preuzelo je od likvidiranog društva LOT Ground Services neku imovinu (opremu za prihvat i otpremu) i neke zaposlenike (putem vanjskih agencija za zapošljavanje). To nije bilo povezano s preuzimanjem djelatnosti društva LOT Ground Services.

7.2. ZAKONITOST POTPORE ZA RESTRUKTURIRANJE

(193) U skladu s člankom 3. Uredbe Vijeća br. 659/1999 od 22. ožujka 1999. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 93. Ugovora o EZ-u ([64]), državna potpora ne stupa na snagu prije nego što Komisija donese, ili se smatra da je donijela, odluku kojom se odobrava ta potpora („obveza mirovanja").

(194) Poljska do današnjeg dana nije odobrila stupanje potpore za restrukturiranje u korist društva LOT na snagu. Komisija stoga smatra da je Poljska postupala u skladu s obvezom mirovanja.

7.3. SPOJIVOST POTPORE ZA RESTRUKTURIRANJE

(195) Člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a predviđeno je da se državne potpore mogu dodijeliti za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ako takve potpore ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu.

(196) Komisija smatra da postojeća mjera predstavlja potporu za restrukturiranje koju je potrebno ocijeniti u smislu Smjernica kako bi se utvrdilo je li spojiva s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. UFEU-a.

7.3.1. **Društvo u teškoćama**

(197) U skladu s točkom 12. podtočkom (a) i točkom 14. Smjernica, na potporu za sanaciju imaju pravo samo trgovačka društva u teškoćama. Kako bi se smatralo trgovačkim društvom u teškoćama, društvo mora ispunjivati kriterije iz točke 10. ili točke 11. Smjernica.

(198) U skladu s točkom 10., smatra se da je trgovačko društvo u teškoćama:

(a) u slučaju društva s ograničenom odgovornošću, ako je nestalo više od polovine njegova upisanog kapitala, a više od jedne četvrtine tog kapitala izgubljeno je u posljednjih 12 mjeseci;

(b) za svaku vrstu trgovačkog društva, ako ispunjuje kriterije domaćeg prava za pokretanje stečajnog postupka.

(199) Komisija je u odluci o pokretanju postupka primijetila da LOT, društvo s ograničenom odgovornošću, ispunjuje kriterije iz točke 10. podtočke (a) Smjernica, jer je od 31. prosinca 2012. izgubio više od polovine upisanog kapitala (169,7 %) i više od četvrtine tog kapitala u posljednjih 12 mjeseci (89,3 %) ([65]).

(200) Zahvaljujući iskazanoj neto dobiti u 2013., čini se da LOT trenutačno ne ispunjuje drugi potkriterij iz točke 10. podtočke (a). Međutim, neto dobit u 2013. ostvarena je samo zahvaljujući potpori za sanaciju. Bez te potpore u 2013. ne bi bilo nikakve dobiti jer društvo ne bi opstalo. Komisija stoga smatra da je LOT u trenutku pokretanja postupka restrukturiranja bilo društvo u teškoćama u smislu točke 10. podtočke (a). i da još uvijek jest takvo društvo.

(201) Osim toga, LOT se u prosincu 2012. našao na rubu nelikvidnosti te je morao zatražiti potporu za sanaciju kako bi izbjegao stečaj, vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 17. Poljska je potvrdila da bi društvo bez potpore za sanaciju u kratkom roku otišlo u stečaj.

(202) Komisija stoga smatra da je LOT od početka postupka restrukturiranja bio društvo u teškoćama u smislu točke 10. podtočki (a) i (c) Smjernica.

(203) Komisija je osim toga ispitala i ispunjuje li LOT kriterije iz točke 11. Smjernica.

(204) Točkom 11. Smjernica predviđeno je da se, čak i ako ne postoje okolnosti utvrđene točkom 10., društvo može smatrati društvom u teškoćama ako su prisutni sljedeći pokazatelji: smanjenje prometa, rast zaliha, višak kapaciteta, rast dugovanja, rast troškova kamata i pad vrijednosti imovine ili nulta vrijednost imovine.

([64]) SL L 83, 27.3.1999., str. 1.

([65]) Prema financijskim izvještajima društva LOT za 2012., upisani kapital društva na dan 31. prosinca 2012. iznosio je 447,7 milijuna PLN, što je gubitak od 759,8 milijuna PLN do 31.12.2012., a od čega je samo u 2012. izgubljeno 400 milijuna PLN.

(205) Iz financijskih izvještaja društva vidljivi su sljedeći pokazatelji društva u teškoćama (vidjeti prethodnu tablicu 1.):

— pad prometa: prihodi od prodaje u 2013. pali su na 3 147 milijuna PLN, najnižu razinu od 2010., kad su iznosili 2 958,8 milijuna PLN,

— rast zaliha: nakon početnog smanjenja s 252,1 milijun PLN u 2010. na 198,5 milijuna PLN u 2012., zalihe su u 2013. narasle na 216,6 milijuna PLN,

— višak kapaciteta: društvo je smanjilo broj zaposlenih i flotu te planira daljnja smanjenja, što je pokazatelj da se suočuje s viškom kapaciteta,

— rast dugovanja: kratkoročne i dugoročne obveze narasle su s 1 606,9 milijuna PLN u 2010. na 3 223 milijuna PLN u 2013.,

— rast troškova kamata: troškovi kamata narasli su sa 60,2 milijuna PLN u 2010. na 123,8 milijuna PLN u 2013.,

— pad neto vrijednosti imovine ili nulta neto vrijednost imovine: neto imovina smanjila se s 500,1 milijun PLN u 2010. na – 265,5 milijuna PLN u 2012., odnosno – 258,1 milijun PLN u 2013.

Osim toga, društvo je iskazalo gubitak u svakoj financijskoj godini od 2008. Ta se tendencija promijenila samo u 2013., u kojoj je LOT iskazao neto dobit nakon što mu je dodijeljena potpora za sanaciju. Komisija smatra da je vjerojatno da je društvo koje je nekoliko godina iskazivalo tako velike gubitke u teškoćama.

(206) Osim toga, prema mišljenju revizora o financijskim izvještajima za 2013., prisutna je bitna nesigurnost u pogledu sposobnosti društva da nastavi poslovanje zbog negativnog kapitala i kratkoročnih obveza većih od kratkotrajne imovine. Komisija je u prethodnim slučajevima ([66]) zaključila da, ako društvo ima negativan kapital, *a priori* se pretpostavlja da su ispunjeni kriteriji iz točke 10. podtočke (a) Smjernica, što je slučaj kod društva LOT od 2012. I Opći sud zaključio je ([67]) da je društvo s negativnim kapitalom društvo u teškoćama.

(207) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija smatra da je LOT društvo u teškoćama i u smislu točke 11. Smjernica.

(208) LOT je osnovan 1929., a u postojećem je obliku registriran 2001. te se od tada bavi zračnim prijevozom putnika pa se ne može smatrati novoosnovanim društvom za potrebe točke 12. Smjernica.

(209) Točkom 13. Smjernica utvrđuje se da trgovačko društvo koje pripada većoj poslovnoj grupi ili ga je ona preuzela ne može u pravilu dobiti potporu za sanaciju, osim ako se može dokazati da su teškoće društva unutarnje naravi i nisu rezultat arbitrarnog prijenosa troškova unutar grupe te da su teškoće preteške da bi ih grupa mogla sama riješiti.

(210) LOT je matično društvo poslovne grupe, ali su njegove teškoće unutarnje naravi s obzirom na njegovu djelatnost i nisu rezultat arbitrarnog prijenosa troškova unutar grupe LOT Group. Čimbenici za koje se smatra da su bili uzrok teškoća društva opisani su u prethodnoj uvodnoj izjavi 20.

(211) Društva kćeri društva LOT premala su i ne ostvaruju dovoljno novčanih viškova za sanaciju matičnog društva. Njihovi zajednički prihodi za 2013. činili su samo približno 2,5 % prihoda društva LOT te su društva kćeri iskazala zajednički neto gubitak od 2 milijuna PLN. Osim toga, čini se i da je sama grupa LOT Group u teškoćama jer je iskazala konsolidirani neto gubitak od 164 milijuna PLN u godini koja je završila 31. prosinca 2011. (zbog nematerijalnosti društava kćeri LOT od tada nije imao obvezu sastavljanja konsolidiranih financijskih izvješća) i akumulirane gubitke od 270 milijuna PLN na taj dan. Stoga su teškoće društva preteške da bi ih grupa mogla sama riješiti.

([66]) Odluka Komisije u predmetu C 38/2007 *Arbel Fauvet Rail* (SL L 238, 5.9.2008., str. 27.).
([67]) Spojeni predmeti T-102/07 *Freistaat Sachsen protiv Komisije* i T-120/07 *MB Immobilien i MB System protiv Komisije*, [2010.] ECR II-585, stavci od 95. do 106.

(212) Na temelju prethodno navedenog Komisija zaključuje da je LOT društvo u teškoćama te da ima pravo na potporu za sanaciju.

7.3.2. **Načelo jednokratne dodjele**

(213) U skladu s točkom 73. Smjernica, ako je predmetno trgovačko društvo već ranije primilo potporu za sanaciju ili restrukturiranje, uključujući sve neprijavljene potpore, i ako je prošlo manje od deset godina od dodjele potpore za sanaciju, završetka razdoblja restrukturiranja ili zaustavljanja provedbe plana restrukturiranja (ovisno o tome što je posljednje), Komisija neće dopustiti dodjelu daljnjih potpora za sanaciju ili restrukturiranje.

(214) Komisija je u okviru ovoga istražnog postupka ocjenjivala jesu li odgode plaćanja pristojbi zračnih luka koje su predmet pritužbe društva Ryanair iz prethodnog odjeljka 1.2. i daljnjih primjedaba ostalih zainteresiranih strana, kako je navedeno u prethodnim uvodnim izjavama 130., 132., 133. i 135., utjecale na postupanje Poljske u skladu s načelom jednokratne dodjele. S obzirom na zaključak iz prethodne uvodne izjave 172. da odgode plaćanja pristojbi zračnih luka ne predstavljaju državnu potporu, slijedi da te transakcije ne utječu na postupanje Poljske u skladu s načelom jednokratne dodjele.

(215) Isto se odnosi i na ostale transakcije za koje su zainteresirane strane izjavile da navodno predstavljaju državnu potporu, odnosno: i. prodaju nekretnina; ii. odobravanje kredita; iii. prodaju društava kćeri; te iv. pružanje ostalih usluga navedenih u prethodnim uvodnim izjavama 132. i 133., Komisija je zaključila da nije riječ o državnoj potpori, vidjeti prethodne uvodne izjave 177., 183., 191. i 192.

(216) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija smatra da odgode plaćanja pristojbi zračnih luka ni transakcije koje su navele zainteresirane strane ne predstavljaju državnu potporu. Osim toga, Poljska je potvrdila da društvu u posljednjih deset godina nije dodijeljena nikakva potpora za sanaciju ili restrukturiranje. Komisija stoga smatra da se poštovalo načelo jednokratne dodjele.

7.3.3. **Ponovna uspostava dugoročne održivosti**

(217) Kako bi se mjera smatrala sukladnom s točkama od 34. do 37. Smjernica, zahvaljujući planu restrukturiranja mora doći do ponovne uspostave dugoročne održivosti društva u razumnom roku i na temelju realnih pretpostavki o budućim uvjetima poslovanja. Zahvaljujući planu, društvo bi nakon restrukturiranja trebalo moći podmiriti sve svoje troškove, a očekivana povrat na kapital morao bi biti dostatan da restrukturiranom društvu omogući tržišno natjecanje po vlastitim zaslugama. Plan restrukturiranja mora uključivati opis okolnosti koje su dovele do teškoća, što je temelj za ocjenu jesu li predložene mjere restrukturiranja odgovarajuće.

(218) Planom restrukturiranja predviđena je ponovna uspostava dugoročne održivosti u 2015. (vidjeti tablicu 4.). Očekuje se da će društvo ostvarivati neto dobit, što znači da bi nakon dovršetka restrukturiranja moglo podmirivati sve svoje troškove, uključujući amortizaciju i financijske troškove. Očekivani povrat na uloženi kapital u razdoblju nakon restrukturiranja procjenjuje se u rasponu od [5–6] % do [10–12] %. S obzirom na to da prinos na poljske desetogodišnje državne obveznice, koji se često smatra aproksimacijom povrata na ulaganja bez rizika, iznosi približno 3,4 %, očekivani povrat na uloženi kapital nudi razumno odgovarajuću premiju rizika te se može smatrati dostatnom da omogući društvu LOT tržišno natjecanje po vlastitim zaslugama. S druge strane, s obzirom na to da je prosječni povrat na uloženi kapital europskih zračnih prijevoznika u posljednjoj financijskoj godini iznosio 6,9 % (odnosno 10,3 % ako se uzmu u obzir samo zračni prijevoznici koji ostvaruju dobit) i da je povrat na uloženi kapital najučinkovitijih europskih zračnih prijevoznika iznosio 13,4 %, cilj koji je odredio LOT ne čini se nerealnim ni prekomjernim nakon uspješnog restrukturiranja.

(219) U planu restrukturiranja detaljno su navedene okolnosti koje su uzrok teškoća društva LOT i mjere čiji je cilj svladavanje tih teškoća, koje su detaljno opisane u prethodnom poglavlju III.

(220) Komisija je revidirala ključne pretpostavke u osnovi financijskih projekcija iz plana restrukturiranja te ocijenila mjere restrukturiranja i pitanja koja su postavile zainteresirane strane u pogledu ponovne uspostave dugoročne održivosti. Posljedično, Komisija smatra da LOT sada ima bolje izglede za uspjeh nego u razdoblju od 2009. do 2012.

(221) Kao prvo, LOT je u 2013. stavio u promet dugoočekivani zrakoplov B787, koji je ključni element nove strategije i važan pokretač koristi od restrukturiranja. Poljska je kašnjenje isporuke zrakoplova B787 smatrala jednim od ključnih uzroka ranijih financijskih teškoća društva i njegove nemogućnosti uspostave dugoročne održivosti.

Nova strategija društva LOT temelji se na prometovanju zrakoplova B787 na dugim linijama s obilježjima niše te na učinkovitoj mreži potražnje u Poljskoj i srednjoj Europi izgrađenoj oko Zračne luke Chopin u Varšavi, koja je nedavno modernizirana i koja se širi ([68]).

(222) Prvi stvarni rezultati prometovanja zrakoplova B787 potvrda su pretpostavke da će društvo imati znatne koristi od restrukturiranja zahvaljujući početku njegova prometovanja. U razdoblju od lipnja do studenoga 2013. dobit ostvarena od flote zrakoplova B787 bila je […] milijuna PLN veća od dobiti od njegova prethodnika, zrakoplova B767, u usporedivom razdoblju 2012. To je više od predviđanja iz plana restrukturiranja. Pod pretpostavkom da su zrakoplovi u prometu cijelih 12 mjeseci (za razliku od 2013. kad su bili prizemljeni polovinu godine), planirani godišnji financijski učinak od [135 – 165] milijuna PLN čini se ostvarivim. Zahvaljujući novom zrakoplovu ostvarene su i znatne uštede: manji trošak goriva za [> 15] % i ukupni izravni trošak manji za [> 25] %.

(223) Poljska je dostavila i dokaze u smislu količine o tome da početak prometovanja zrakoplova B787 pozitivno utječe ne samo na segment dugih linija, nego i na cjelokupnu mrežu linija, uključujući segmente kratkih i srednjih linija kojima se osiguravaju transferne veze s dugim linijama. Dobit društva LOT od linija kojima prometuje zrakoplov B787 mjerena na osnovi 2. marže ([69]) (odnosno uključujući učinak doprinosa na cjelokupnu mrežu linija) iznosila je [> 100] milijuna PLN u razdoblju od lipnja do studenoga 2013. i bila je za [> 100] % veća nego u usporedivom razdoblju 2012., kad se u prometu nalazio stari zrakoplov B767.

(224) Kad je riječ o pitanju moguće neiskorištenosti zrakoplova B787 postavljenom u odluci o pokretanju postupka, Poljska je pojasnila da je LOT do 2013. u prometu imao pet zrakoplova B787 na linijama iz Poljske prema SAD-u i Kanadi. Društvo trenutačno ima šest zrakoplova B787 koji mogu prometovati na istim linijama i na dodatnoj liniji prema Pekingu. LOT nakon razdoblja restrukturiranja planira otvaranje novih dugih linija prema Aziji. Prema mišljenju Međunarodnog udruženja zračnih prijevoznika, u razdoblju od 2013. do 2017. očekuje se rast broja prekooceanskih letova iz Poljske po stopi od 6,5 % godišnje i rast putničkog prometa iz srednje i istočne Europe prema Aziji po stopi od 9,1 % do 10,6 % godišnje. Poljska je dostavila podatke iz kojih je vidljivo da je riječ o jednom od najvećih i najbrže rastućih lokalnih tržišta prema Sjevernoj Americi, većem od nekih afirmiranih zapadnoeuropskih čvorišta (Münchena, Beča, Kopenhagena i Züricha na nekim linijama) te većem od Praga i Budimpešte zajedno. To je čvršće jamstvo da se zrakoplovi B787 mogu učinkovito i djelotvorno upotrebljavati.

(225) Kao drugo, LOT je savladao slabosti ranijih pokušaja restrukturiranja i usredotočio se na ranije neriješene probleme, npr. nedosljedno smanjenje broja zaposlenih. Već do studenoga 2013. LOT je smanjio broj zemaljskog osoblja za nezabilježenih 35 %, a planiraju se i daljnja smanjenja. Društvo je pojačalo i nadzor provedbe plana restrukturiranja.

(226) Mjerama koje se odnose na prihode ostvareno je [> 100] % njihova planiranoga financijskog potencijala u 2013. U kolovozu 2013. društvo je uvelo plaćanje obroka, što nije naišlo na negativne reakcije korisnika. Prema istraživanju tržišta koje je obavilo društvo LOT, nije vjerojatno da će se putnici u ekonomskoj klasi protiviti plaćanju ostalih usluga, osim naknade za prtljagu (što LOT ne planira uvesti). Putnici na poljskom tržištu, na kojem niskotarifni prijevoznici imaju udjel veći od 50 %, navikli su na plaćanje usluga.

(227) Čini se da u tom području ima potencijala za rast popratnih prihoda. Popratni prihodi društva LOT čine […] % ukupnih prihoda, što je manje od prosjeka tradicionalnih zračnih prijevoznika (koji iznosi 3,1 % i u porastu je), a znatno niži od društva Aer Lingus (13–14 %), koje LOT smatra svojom strateškom referentnom točkom (zbog slične veličine i poslovnog modela). LOT je osnovao poseban odjel odgovoran za povećanje popratnih prihoda. S obzirom na to da se tradicionalni zračni prijevoznici okreću hibridnom poslovnom modelu u kojem kombiniraju više popratnih prihoda s tradicionalnim elementima mrežnih zračnih prijevoznika, čini se opravdanim smatrati da svojim pomakom u istom smjeru društvo LOT neće narušiti svoju strategiju (da i dalje bude tradicionalni zračni prijevoznik) i odvratiti korisnike.

([68]) Nakon modernizacije drugoga putničkog terminala kapacitet zračne luke narast će na više od 20 milijuna putnika, što je dvostruko više od trenutačnog kapaciteta.

([69]) Za definiciju 2. marže vidjeti uvodnu izjavu 248.

(228) Kad je riječ o daljnjoj provedbi plana restrukturiranja, do 31. prosinca 2013. LOT je već ostvario 69 % planiranih poboljšanja u 2014. Kako bi postigao cilj za godinu koja završava 31. prosinca 2014. (dobit od osnovne djelatnosti od 71 milijun PLN), LOT mora poboljšati financijske rezultate za još 75 milijuna PLN, što je realan cilj.

(229) Točnije, LOT je identificirao izvore tih potrebnih poboljšanja, primjerice koristi od već provedenih mjera za restrukturiranje čiji se financijski učinak ponavlja ([> 100] milijuna PLN u 2013.), izostanak jednokratnog troška prizemljenja zrakoplova B787 u prvoj polovini 2013. ([> 25] milijuna PLN), dodatnu dobit od zrakoplova B787 ako su u prometu cijelu godinu, umjesto pola godine, kao u 2013. ([> 50] milijuna PLN) i uštede na trošku goriva ([> 75] milijuna PLN). Da se ostvari samo dio tih potencijalnih poboljšanja, LOT bi ostvario financijski cilj za 2014.

(230) Kao treće, došlo je do poboljšanja makroekonomskog okruženja koje je pri ranijim pokušajima restrukturiranja bilo nepovoljno. Nakon recesije u 2009. i 2012. čini se da se gospodarstvo EU-a oporavlja jer se u 2014. predviđa rast za 1,6 %, a u 2015. za 2,0 %. U 2014. očekuje se rast poljskog gospodarstva za 3,2 %, što je brži rast u odnosu na predviđanja pri izradi plana restrukturiranja (2,2 %), a u 2015. za 3,4 % ([70]). Na temelju povijesnih podataka koje je naveo LOT, potražnja za uslugama zračnog prijevoza putnika blisko je povezana s gospodarskim rastom. Međunarodno udruženje zračnih prijevoznika predviđa da će putnički promet na svjetskoj razini u razdoblju od 2013. do 2017. rasti za 5,4 % godišnje. Prema mišljenju Udruženja europskih zračnih prijevoznika, u zračnom redu letenja za 2014. srednja i istočna Europa zabilježit će najveći rast (povećanje broja letova od 7 %) u odnosu na sva europska područja. Udjel Poljske u ukupnom zračnom prometu u srednjoj i istočnoj Europi iznosi približno 25 %.

(231) Posljedično, u financijskoj godini koja je završila 31. prosinca 2013., prvoj cijeloj godini razdoblja restrukturiranja, LOT je iskazao neto dobit od 26 milijuna PLN (u odnosu na planirani gubitak od 196 milijuna PLN). Prema analizi koju je društvo provelo, prva dobit od 2007. ostvarena je uglavnom zahvaljujući provedbi mjera za restrukturiranje, a ne vanjskim čimbenicima.

(232) Došlo je i do znatnog poboljšanja likvidnosti društva LOT. Stvarni novčani tokovi od poslovanja bili su u 2013. za 285 milijuna PLN veći od planiranih. Iako je pretpostavka iz plana restrukturiranja bila da će LOT trebati potporu za restrukturiranje u kolovozu 2013., do sada je uspio poslovati bez nje te je čak stvorio dodatne izvore financiranja, poput […] od društva Boeing u iznosu od […] milijuna USD, te je ostvario neto prihode od prodaje i povratnog najma šest zrakoplova B787 u iznosu od […] milijuna USD ([71]). Posljedično, iako društvo još uvijek treba potporu kako bi nastavilo poslovanje, povećala se likvidnosna sigurnosna marža, što je dodatni dokaz ponovne uspostave održivosti.

(233) Komisija je u odluci i pokretanju postupka dovela u pitanje neke pretpostavke u osnovi financijskih projekcija, primjerice relativno malo odstupanje ključnih parametara financijskih projekcija od osnove (npr. prosječni jedinični prihodi po putniku (prinos) – za 1 %, broj putnika – za 1 %, devizni tečaj PLN/USD – za 10 %), fiksnu cijenu goriva tijekom šestogodišnjeg razdoblja projekcije, omjer provedbe mjera za restrukturiranje na razini od 85 % i iznos planiranih prihoda od podnajma zrakoplova.

(234) Poljska je dostavila ažuriranu analizu osjetljivosti u kojoj se pretpostavljaju veća odstupanja ključnih parametara od osnove: prinos – za 4 %, broj putnika – za 3,5 %, deprecijacija PLN u odnosu na USD – za 55 %. Prema toj se analizi u svim scenarijima očekuje da će LOT i dalje zadržati održivost tijekom cijelog razdoblja projekcije od 2014. do 2018. Bez obzira na to, Poljska je naglasila da su osnovne razine konzervativne. Planirani prinos obrazložen je povijesnim vrijednostima i potvrđen stvarnim rezultatima (prinos je u 2013. rastao brže od planiranog). Broj putnika, koji je već bio predviđen na znatno nižim razinama zbog mjera za restrukturiranje i kompenzacijskih mjera, manji je od broja koji bi se mogao obrazložiti usporedbom sa sličnim zračnim prijevoznicima i predviđanjima rasta za poljsko tržište. Konačno, prema predviđanjima financijskih institucija koje je naveo LOT, predviđa se da će devizni tečaj PLN/USD ostati ispod pretpostavljene razine iz plana restrukturiranja do kraja razdoblja predviđanja, odnosno do 2016.

([70]) Europska gospodarska prognoza za proljeće 2014., http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf.

([71]) LOT je dana […] potpisao sporazum s društvom Boeing kojim su završeni pregovori koji su započeli […] zrakoplova B787 […]. Sporazumom se predviđa […] s procijenjenim novčanim učinkom od […] milijuna USD. Osim toga, uvjeti sporazuma o prodaji i povratnom najmu šest zrakoplova B787 bolji su od operativnog najma koji je prvotno predviđen planom restrukturiranja. Sadašnja vrijednost dodatnih novčanih tokova iznosi […] milijuna USD.

(235) Pretpostavljena osnovna cijena goriva iz plana restrukturiranja viša je od desetogodišnjega povijesnog maksimuma društva LOT i 12,1 % viša od tržišne cijene u trenutku obavijesti, odnosno relativno viša od cijena koje je Komisija analizirala u ranijim predmetima restrukturiranja zračnih prijevoznika ([72]) (primjerice, najveća cijena goriva analizirana u predmetu društva Czech Airlines iznosila je 5 %, a u predmetu društva Air Malta 4,5 % više od sadašnjih tržišnih cijena). LOT trenutačno može zadržati cijenu goriva na […] % ispod osnovne razine do 2015., što znači da može osigurati da cijena do kraja razdoblja restrukturiranja ne premašuje zaštićenu razinu. Osim toga, prema analizi osjetljivosti, čak i u slučaju povećanja te vrlo konzervativne osnovne cijene za 15 %, LOT bi ipak zadržao likvidnost u cijelom razdoblju financijskih projekcija.

(236) Kad je riječ o planiranim prihodima od podnajma zrakoplova, LOT je dao u najam jedan zrakoplov B787 putničkim agencijama, a trenutačno su u tijeku završni dogovori s najmoprimcem o najmu drugoga. LOT te transakcije ocjenjuje vrlo vjerojatnima. Prema primjedbama zainteresiranih strana, za zrakoplovom B787 na tržištu vlada velika potražnja. Stoga se pretpostavka o podnajmu dvaju zrakoplova B787 čini ostvarivom.

(237) LOT i dalje traži kupce ili najmoprimce za […] zrakoplova E170. Ipak, u pripremi je i alternativni scenarij u pogledu flote kojim se pretpostavlja nastavak prometovanja tog zrakoplova kako bi se osigurala ponovna uspostava održivosti čak i ako ti pokušaji ne uspiju. Komisija je ispitala kako bi alternativni scenarij, u slučaju provedbe, utjecao na financijske projekcije. Utvrdila je da bi ukupni novčani odljevi u razdoblju od 2014. do 2018. bili za [64 – 78] milijuna PLN veći nego prema osnovnom scenariju. To negativno odstupanje i dalje je u okviru sigurnosne marže predviđene planom restrukturiranja. Čak i prema najgorem scenariju, LOT je očekivao ostvarivanje akumuliranih novčanih tokova od [> 150] milijuna PLN u razdoblju od 2014. do 2018.

(238) Osim toga, LOT je predvidio da će daljnjim mjerama za restrukturiranje (koje nisu obuhvaćene planom restrukturiranja) ublažiti moguće negativne učinke alternativnog scenarija u pogledu flote. Procijenjeni financijski učinak tih dodatnih mjera iznosi [> 50] milijuna PLN godišnje i znatno premašuje mogući financijski jaz u iznosu od [64 – 78] milijuna PLN u razdoblju od 2014. do 2018. Prema financijskim projekcijama za alternativni scenarij u pogledu flote, u kombinaciji s dodatnim mjerama za restrukturiranje, predviđa se da će financijski položaj društva LOT biti čak neznatno bolji od pretpostavki iz plana restrukturiranja.

(239) Kad je riječ o omjeru provedbe plana restrukturiranja, Komisija na temelju prethodne analize smatra da su pretpostavke o omjeru provedbe mjera za restrukturiranje od 85 % realne. Nadalje, Komisija napominje da je LOT u 2013. ostvario 137 % planiranih koristi od restrukturiranja.

(240) Komisija stoga smatra da je ažurirana analiza osjetljivosti daljnji dokaz da je predloženim mjerama za restrukturiranje moguće ponovno uspostaviti dugoročnu održivost društva.

(241) Osim toga, Komisija naglašava da je trajanje plana restrukturiranja ograničeno na tri godine i jedno tromjesečje, od posljednjeg tromjesečja 2012. do kraja 2015., što se u ovom predmetu čini odgovarajućim s obzirom na mjere restrukturiranja predviđene planom, rokove za njihovu provedbu i prve rezultate tih mjera. Trajanje je kraće nego u ranije odobrenim predmetima restrukturiranja zračnih prijevoznika ([73]), u kojima je razdoblje restrukturiranja trajalo pet godina.

(242) Konačno, Komisija primjećuje da je prijavljeni plan restrukturiranja od 14. lipnja 2013., a da je postupak restrukturiranja pokrenut krajem 2012. Zaista, restrukturiranje poduzeća u teškoćama u pravilu zahtijeva niz mjera, od kojih se neke mogu donijeti odmah, a za definiranje i provedbu drugih potrebno je više vremena. Stoga bi bilo kontraproduktivno uvesti taj plan kako bi se smatrao dijelom istog postupka restrukturiranja jer se ranije mjere ne mogu provesti dokle god nisu definirani svi detalji potonjih mjera. Takvom bi se zabranom provedbe mjera koje se mogu odmah donijeti povećale teškoće društva i potreba za dodatnim državnim potporama.

(243) Komisija stoga zaključuje da je predloženim mjerama za restrukturiranje moguće ponovno uspostaviti dugoročnu održivost društva u razumnom roku i na temelju realnih pretpostavki.

([72]) Odluka Komisije C(2012) 6352 završna verzija od 19. rujna 2012. o predmetu SA.30908 (SL L 92, 3.4.2013.); Odluka Komisije C(2012) 4198 završna verzija od 27. lipnja 2012. o predmetu SA.33015 (SL L 301, 30.10.2012.).

([73]) Vidjeti bilješku 72.

7.3.4. **Izbjegavanje neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja (kompenzacijske mjere)**

(244) U skladu s točkama od 38. do 42. Smjernica, kompenzacijske mjere moraju se poduzeti kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri ublažili negativni učinci potpore na trgovinske uvjete. Potporom se izbjegava neopravdano narušavanje tržišnog natjecanja. To se u pravilu odnosi na ograničivanje moguće prisutnosti društva na njegovim tržištima na kraju razdoblja restrukturiranja. Kompenzacijske mjere trebale bi biti razmjerne štetnim učincima potpore, a posebno veličini i relativnoj važnosti poduzeća na njegovu tržištu ili njegovim tržištima. Prekid poslovanja od kojeg se ostvaruju gubitci ne može se smatrati valjanom kompenzacijskom mjerom. Stupanj kompenzacijskih mjera mora se utvrditi od slučaja do slučaja i uzimajući u obzir cilj ponovne uspostave dugoročne održivosti poduzeća. Osim toga, u skladu s točkom 7. Smjernica, Komisija će zatražiti kompenzacijske mjere kojima se učinak na konkurente svodi na najmanju moguću mjeru.

(245) U skladu s točkom 56. Smjernica, uvjeti za odobravanje potpore blaži su kad je riječ o provedbi kompenzacijskih mjera na potpomognutim područjima. U tom smislu Komisija naglašava da se LOT nalazi na potpomognutom području u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (a) UFEU-a.

(246) Komisija naglašava da je LOT relativno malo društvo koje se suočuje s konkurencijom tradicionalnih i niskotarifnih prijevoznika. Procjenjuje se da je njegov udjel u ukupnom europskom putničkom zračnom prijevozu manji od 1 %. Njegov je položaj relativno bolji, iako slabi, na međunarodnim linijama prema Poljskoj i iz nje, koje čine 27 % njegova poslovanja. Komisija stoga smatra da su kompenzacijske mjere nužne. Ipak, zbog relativno male veličine i ograničene tržišne važnosti društva LOT Komisija može smatrati da će štetni učinci potpore biti ograničeni. To je potrebno uzeti u obzir i pri ocjeni kompenzacijskih mjera.

(247) LOT kao kompenzacijske mjere planira ukidanje 19 linija i smanjenje učestalosti na pet linija (vidjeti detalje u odjeljku 3.4.). Predložene kompenzacijske mjere odnose se na smanjenje raspoloživog kapaciteta u putničkom prometu za [13,5–16,5] % u usporedbi s razdobljem prije restrukturiranja od studenoga 2011. do listopada 2012. LOT tvrdi da prije restrukturiranja ni na jednoj od predmetnih linija nije ostvarivao gubitak.

(248) LOT izračunava profitabilnost linija s pomoću dvije vrijednosti: 1. marže i 2. marže. Prvom maržom uzimaju se u obzir prihodi i varijabilni troškovi linije, poput troškova prodaje, putnika i leta. Drugom maržom uzimaju se u obzir još i takozvani „doprinos” (financijski učinak linije na cjelokupnu mrežu linija društva LOT) i neizravni troškovi koji se odnose na liniju (primjerice operativni najam, amortizacija, fiksni troškovi osoblja, stavljanje na tržište i oglašivanje). Sve su predmetne linije profitabilne u smislu 1. marže.

(249) Praksa je Komisije da linije smatra profitabilnima ako su u godini prije ukidanja imale pozitivne kontribucijske marže ([74]). Kontribucijskom maržom (koja odgovara 1. marži društva LOT) uzimaju se u obzir prihodi od prodaje i varijabilni troškovi (primjerice troškovi leta, putnika i distribucije) koji se odnose na pojedinačne linije. Kontribucijska marža odgovarajuća je mjera jer se njome uzimaju u obzir svi troškovi koji su izravno povezani s predmetnom linijom. Od linija s pozitivnom kontribucijskom maržom ne samo da se podmiruju varijabilni troškovi linije, nego su one i doprinos fiksnim troškovima društva.

(250) Uobičajena je poslovna praksa da se nastavi poslovanje kojim se podmiruju varijabilni troškovi u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju. Fiksni se troškovi u načelu ne mijenjaju bez obzira na opseg poslovanja i moraju se podmirivati bez obzira na prometovanje linijom. Stoga je zračnom prijevozniku korisnije zadržati takvu liniju dokle god zahvaljujući njoj pokriva barem dio fiksnih troškova, nego je ukinuti. To je implicitno priznala jedna od zainteresiranih strana koja je iznijela primjedbu da mjerenje profitabilnosti samo na temelju varijabilnih troškova nije primjereno za *dugoročna* razmatranja.

(251) Na temelju prethodno navedenog Komisija zaključuje da predmetne linije predstavljaju odgovarajuće kompenzacijske mjere jer na njima prije restrukturiranja nisu ostvarivani gubici.

(252) Kad je riječ o tvrdnji zainteresirane strane da je LOT zahvaljujući državnoj potpori povećao svoje kapacitete na poljskom tržištu čarterskog prijevoza, Komisija, kao prvo, primjećuje da je LOT dosad primio samo potporu za sanaciju koju je u potpunosti upotrijebio za plaćanje dospjelih obveza i podmirivanje novčanog deficita od poslovnih aktivnosti u razdoblju sanacije. Stoga LOT nije raspolagao viškom državne potpore za financiranje navodnog proširivanja na tržište čarterskog prijevoza. U tu se svrhu ne planira ni trošenje buduće potpore za restrukturiranje, nego je namijenjena financiranju mjera za restrukturiranje.

([74]) Vidjeti Odluku Komisije SA.30908, vidjeti bilješku 72., koja se odnosi na uvodne izjave 130. i 131.

(253) Kao drugo, LOT nije povećao svoje kapacitete na poljskom tržištu čarterskog prijevoza. Suprotno tome, LOT je smanjio svoju prisutnost na rastućem poljskom tržištu čarterskog prijevoza s [> 3] % u 2012. na [< 1,5] % u 2013. (ranije je položaj društva LOT bio znatno čvršći s tržišnim udjelom od [> 15] % u 2010.). Aktivnosti društva LOT na tržištu čarterskog prijevoza privremenog su karaktera i poduzimaju se samo u cilju osiguranja učinkovite upotrebe flote, kako je predviđeno planom restrukturiranja. LOT ne planira nastavak prisutnosti na tržištu čarterskog prijevoza nakon završetka razdoblja restrukturiranja.

(254) Kao treće, čarterski prijevoz marginalan je za društvo LOT i čini samo [< 1] % njegova poslovanja. Smjernicama se zahtijeva smanjenje kapaciteta na glavnom tržištu, odnosno, u slučaju društva LOT, u linijskom prijevozu.

(255) Ukratko, ukupna razina smanjenja kapaciteta koja je posljedica kompenzacijskih mjera koje predlaže LOT iznosi [13,5 – 16,5] % i viša je od razine koju je Komisija prihvatila u prethodno navedenim predmetima restrukturiranja, odnosno u predmetima društava Czech Airlines i Air Malta. Valja naglasiti i da je stvarno smanjenje kapaciteta koje je LOT zabilježio u 2013. 1,6 postotnih bodova veće od planiranog.

(256) Osim toga, Komisija primjećuje da je LOT ukinuo brojne linije iz potpuno koordiniranih ([75]) zračnih luka u Frankfurtu, Münchenu, Düsseldorfu, Beču, Zürichu, Helsinkiju, Parizu. Nici, Rimu, Amsterdamu i Stockholmu. Posljedično, oslobođeni su slotovi u tim zračnim lukama, čime se konkurentskim zračnim prijevoznicima otvaraju nove poslovne prilike za prometovanje na linijama prema tim zračnim lukama i iz njih te za povećanje prisutnosti u njima.

(257) Uzimajući u obzir prethodno navedeno, predložene su kompenzacijske mjere dostatne da se negativni učinci potpore na trgovinske uvjete svedu na najmanju moguću mjeru. Posljedično, predložene kompenzacijske mjere u skladu su s točkama od 38. do 42. Smjernica.

7.3.5. **Potpora ograničena na najniži mogući iznos, vlastiti doprinos**

(258) U skladu s točkama od 43 do 45. Smjernica, potpora mora biti strogo ograničena na najmanji iznos potreban za provedbu restrukturiranja. Od korisnika se očekuje znatan doprinos planu restrukturiranja iz njihovih vlastitih sredstava, uključujući prodaju imovine koja nije nužna za opstanak društva, ili iz vanjskog financiranja pod tržišnim uvjetima. Taj doprinos mora biti stvaran, ne uključujući svu buduću dobit poput novčanog toka, te je znak povjerenja tržišta u izvedivost ponovne uspostave održivosti društva. U slučaju velikih poduzeća poput društva LOT, udjel vlastitog doprinosa mora biti najmanje 50 % troška restrukturiranja.

(259) LOT je naveo da njegov vlastiti doprinos iznosi [1 200 – 1 600] milijuna PLN i čini [60 – 67] % troškova restrukturiranja. Sastoji se od: i. financijskog najma zrakoplova B787 u iznosu od […] milijuna PLN; i ii. prodaje dugotrajne imovine kojom se planira prikupiti […] milijuna PLN.

(260) Financijski najam odobrila je privatna američka banka […] za financiranje nabave pet zrakoplova B787. Najam je, među ostalim, osiguran jamstvom banke Ex–Im i založnim pravima na zrakoplovima.

(261) U skladu sa Smjernicama, izvor vlastitog doprinosa može biti „vanjsko financiranje po tržišnim uvjetima”. Postojeći financijski najam ispunjuje taj uvjet. Kao prvo, odobrila ga je privatna banka. Kao drugo, LOT je u natječajnom postupku odabrao ponudu banke […] među 24 pristigle komercijalne ponude. Kao treće, najam zrakoplova standardni je oblik financiranja (uključujući vrstu kolaterala) u zrakoplovnoj industriji koji upotrebljavaju i konkurenti društva LOT. Prema informacijama koje je dostavila Poljska, u posljednje je tri godine nekoliko zračnih prijevoznika iz EU-a nabavilo zrakoplove s jamstvima izvozne kreditne agencije, uključujući društva Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian i KLM. U 2012. približno 30 % transakcija financiranja zrakoplova diljem svijeta sklopljeno je uz sudjelovanje izvozne kreditne agencije. Konačno, financiranjem je obuhvaćen samo dio nabavne cijene zrakoplova ([75 – 90] %), dok ostatak mora platiti LOT.

(262) S druge strane, Smjernicama je propisano da je vlastiti doprinos „… znak povjerenja tržišta u izvedivost ponovne uspostave održivosti”. S obzirom na kvalitetu kolaterala i očito mali ili nepostojeći rizik od neispunjivanja obveza, Komisija je u odluci o pokretanju postupka izrazila zadršku o tome može li se postojeći najam smatrati dokazom povjerenja tržišta u ponovnu uspostavu dugoročne održivosti društva LOT.

([75]) Potpuno koordinirane zračne luke definirane su člankom 2. točkom (g) Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1.). U skladu s člankom 3. stavkom 4. Uredbe (EEZ) br. 95/93, te se zračne luke, barem tijekom određenih razdoblja, suočuju s ograničenim kapacitetima.

(263) Poljska je u pogledu toga dostavila dodatna pojašnjenja i dokaze. Banka Ex–Im prije davanja jamstva provela je dubinsku analizu financijskog položaja i poslovanja društva LOT. Zaključila je da LOT primjenjuje održivi poslovni model i da bi dugoročno mogao otplaćivati najam.

(264) Osim toga, činjenica da su 24 društva u privatnom vlasništvu ponudila različite uvjete financiranja iste transakcije pokazatelj je da, unatoč kvalitetnom kolateralu, ipak smatraju da financiranje društva LOT uključuje određeni rizik (u suprotnom bi svi ponuditelji ponudili istu stopu koja ne uključuje rizik). Razborit tržišni vjerovnik procijenio bi rizik i uzeo u obzir održivost društva LOT jer je to ključan čimbenik koji utječe na sposobnost dužnika da otplaćuje najam.

(265) Osim toga, jedan je ponuditelj ponudio financiranje bez jamstva izvozne kreditne agencije, što je pokazatelj da je tržište bilo spremno ponuditi financiranje čak i bez intervencije izvozne kreditne agencije. LOT je na temelju analize koju je proveo vanjski konzultant odabrao ponudu […] kao povoljniju.

(266) Rizik društva LOT procijenilo je i američko tržište kapitala na kojem je u 2013. najam uspješno refinanciran iz početne strukture financiranja na temelju mehanizma kredita u strukturu financiranja na temelju izdavanja obveznica. Obveznice su kupili privatni ulagači koji su prihvatili pripadajući rizik i time prešutno izrazili povjerenje da će osnovne obveze po najmu biti podmirene.

(267) Uobičajena je tržišna praksa da najmodavci nastoje svesti rizik na najmanju mjeru zahtjevom za najkvalitetniji kolateral i moguće jamstvo. Činjenica da je […] osigurao financiranje na temelju jamstva izvozne kreditne agencije stoga nije dokaz da tržišta ne vjeruju u održivost društva LOT. S druge strane, najmodavac ne bi osigurao financiranje samo zato što je kolateral dobar ako je uvjeren da najmoprimac neće moći otplaćivati najam. Najmodavac u svakom slučaju preuzima određeni stupanj kreditnog rizika s obzirom na to da bi u slučaju neispunjivanja obveza najmoprimca pretrpio gubitak (odnosno neposredni gubitak prihoda od najma, koji traje do ponovnog davanja zrakoplova u najam novom korisniku, te troškove ponovnog konfiguriranja zrakoplova za drugog operatora i trošak izvršavanja kolaterala i jamstva).

(268) S obzirom na prethodno navedeno, financijski najam može se smatrati znakom da tržišta vjeruju u ponovnu uspostavu održivosti društva LOT. Komisija u tom pogledu naglašava da je već prihvatila financijski najam kao valjani izvor vlastitog doprinosa u predmetima restrukturiranja društava Czech Airlines i airBaltic ([76]).

(269) Kad je riječ o drugom izvoru prijavljenoga vlastitog doprinosa, odnosno prodaji dugotrajne imovine, Poljska je obavijestila da su dosad prikupljena sredstva u iznosu od […] PLN. Osim toga, Poljska je dostavila neovisne stručne procjene kojima se potvrđuje tržišna vrijednost dodatnih nekretnina u iznosu od […] milijuna PLN. Analizom tih procjena koju je provela Komisija nisu uočene nikakve pogreške. U tim su se procjenama primjenjivale prihvaćene metodologije, a procjene se temelje na vjerodostojnim pretpostavkama. Stoga Komisija smatra da su rezultati tih procjena odgovarajuća aproksimacija tržišnih cijena imovine namijenjene prodaji. Vrijednost preostale imovine ([77]) predviđene kao vlastiti doprinos nije potvrđena neovisnom procjenom ni drugim pouzdanim dokazom ili procjene nisu ažurirane. Stoga Komisija smatra vlastiti doprinos u iznosu od 30 650 928 milijuna PLN (odnosno stvarno ostvarene prihode i planirane prihode potvrđene neovisnim stručnim procjenama) prihvatljivim u odnosu na prodaju te imovine.

(270) Na temelju tih razmatranja Komisija zaključuje da je vlastiti doprinos u iznosu od [1 200 – 1 600] PLN u skladu s kriterijima Smjernica. Taj iznos čini [60 – 67] % ukupnog troška restrukturiranja i znatno je veći od praga za velika poduzeća od 50 %. Sam financijski najam čini [60 – 67] % ukupnog troška restrukturiranja i stoga bi bio dostatan za ispunjivanje uvjeta zahtijevanog praga.

(271) U smislu prethodno navedenog, Komisija zaključuje da prijavljena mjera ispunjuje uvjete za sukladnost Smjernica.

VIII. **ZAKLJUČAK**

(272) Komisija zaključuje da prijavljena mjera predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a koja je spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a čitano u vezi sa Smjernicama.

([76]) Vidjeti Odluku Komisije SA.30908, vidjeti bilješku 72., koja se odnosi na uvodne izjave 119. i 145.; Odluka Komisije C(2014) 4552, završna verzija od 9. srpnja 2014. o predmetu SA.34191, još nije objavljena, koja se odnosi na uvodnu izjavu 212.

([77]) Riječ je o nekretnini na lokaciji Bledzewo k/Sierpca woj. mazowieckie, nekretnini u Varšavi na adresi Ulica Płocka 47 i dvije garaže u Zračnoj luci Kraków.

(273) Komisija zaključuje i da odgode plaćanja pristojbi zračnih luka navedene u uvodnoj izjavi (90) te ostale transakcije navedene u uvodnim izjavama 132. i 133. ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

(274) Konačno, Komisija naglašava da je Poljska pristala na to da se ova odluka donese i priopći na engleskom jeziku,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Državna potpora koju Poljska planira provesti u korist društva LOT Polish Airlines S.A. u iznosu od 804,29 milijuna PLN spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora.

Članak 2.

Sljedeće mjere ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a:

1. odgode plaćanja pristojbi zračnih luka koje su društvu LOT odobrile zračne luke u vlasništvu države od svibnja 2009. do travnja 2013.;
2. sljedeće transakcije s nekretninama:
   (a) prodaja i povratni najam sjedišta društva LOT na temelju sporazuma potpisanog 10. svibnja 2011. između društava LOT i PZU/PB1 za kupoprodajnu cijenu od […] PLN (približno […] EUR);
   (b) prodaja nekretnine na adresi 17 Stycznia 39 na temelju sporazuma potpisanog 31. srpnja 2012. između društava LOT i TF Silesia za kupoprodajnu cijenu od […] PLN (približno […] EUR);
   (c) prodaja robnog terminala na temelju sporazuma potpisanog 25. studenoga 2011. između društava LOT i LS Airport Services za kupoprodajnu cijenu od […] PLN (približno […] EUR);
   (d) prodaja objekata za pripremu hrane na temelju sporazuma potpisanog 8. prosinca 2011. između društava LOT i LOT Catering za kupoprodajnu cijenu od […] PLN (približno […] EUR):
3. sljedeći sporazumi o kreditima:
   (a) dva kredita koja su društvu LOT odobrila društva u sklopu grupe PZU Group: prvi u iznosu od […] PLN (približno […] EUR) 14. prosinca 2009. i drugi u iznosu od […] PLN (približno[…] EUR) 17. veljače 2010.;
   (b) kredit u iznosu od […] PLN (približno […] EUR) koji je društvo PKN Orlen odobrilo društvu LOT 28. lipnja 2012.;
   (c) kredit u iznosu od […] PLN (približno […] EUR) koji je društvo TF Silesia odobrilo društvu LOT 30. ožujka 2009.;
   (d) kredit u iznosu od […] milijuna PLN (približno […] milijuna EUR) koji je društvo OLPP odobrilo društvu LOT 9. ožujka 2012.;
4. prodaja sljedećih društava kćeri društva LOT:
   (a) prodaja 33,3 % udjela u društvu Casinos Poland društvu Vicco na temelju sporazuma sklopljenoga 8. travnja 2013. za iznos od […] milijuna PLN (približno […] milijuna EUR);
   (b) prodaja 49 % udjela u društvu Petrolot društvu PKN Orlen na temelju sporazuma sklopljenoga 21. prosinca 2012. za iznos od […] PLN (približno […] EUR);
   (c) prodaja 37,9 % udjela u društvu Eurolot društvu TF Silesia na temelju sporazuma sklopljenoga 27. veljače 2013. za iznos od [> 118] milijuna PLN (približno [> 29] milijuna EUR);
5. transakcije koje se odnose na opskrbu gorivom društva LOT koju su obavljali društvo PKN Orlen i njegovo društvo kći Petrolot.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Republici Poljskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 29. srpnja 2014.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik