II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/119 HATÁROZATA

(2014. július 29.)

a Lengyelország által a LOT Polish Airlines S.A. javára végrehajtani tervezett SA.3687 (2013/C) (ex 2013/N) számú állami támogatásról és a Lengyelország által a LOT Polish Airlines S.A. javára végrehajtott SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP) számú intézkedésről

(az értesítés a C(2014) 5429. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére ([1]),

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

tekintettel a Bizottság határozatára, amelyben a Bizottság az SA.36874 (2013/C, korábbi 2013/N) támogatás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárás megindításáról határozott ([2]),

miután a fent hivatkozott rendelkezéseknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ([3]), és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

I. AZ ELJÁRÁS

1.1. AZ SA.36874 SZÁMÚ ÜGYHÖZ KAPCSOLÓDÓ ELJÁRÁS – A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TÁMOGATÁS BEJELENTÉSE

(1) 2013. június 20-án kelt levelében Lengyelország értesítette a Bizottságot a LOT Polish Airlines S.A. (a továbbiakban: „LOT”, illetve „a Társaság”) számára nyújtandó, 804,29 millió PLN (mintegy 200 millió EUR) összegű szerkezetátalakítási támogatásról. Az értesítést megelőzően, 2012. december 20-án a Társaság már 400 millió PLN összegű megmentési támogatást kapott, amelyet a Bizottság 2013. május 15-én összeegyeztethetőnek ítélt ([4]) azzal a feltétellel, ha Lengyelország vállalja, hogy 2013. június 20-ig benyújtja a Bizottságnak a LOT szerkezetátalakítási tervét.

([1]) Az EK-Szerződés 87. és 88. cikke 2009. december 1-jei hatállyal az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 107., illetve 108. cikkévé vált. A két rendelkezés lényegét tekintve azonos. E határozat alkalmazásában az EUMSZ 107. és 108. cikkére történő hivatkozásokat – adott esetben – az EK-Szerződés 87., illetve 88. cikkére történő hivatkozásként kell értelmezni. Az EUMSZ bizonyos terminológiai változásokat is bevezetett, például a „Közösség” helyett az „Unió”, a „közös piac” helyett pedig a „belső piac” kifejezések használatát. E határozat az EUMSZ terminológiáját követi.

([2]) A Bizottság 2013. november 6-i C(2013) 7044 végleges határozata az SA.36874 számú állami támogatásról (HL C 37., 2014.2.7., 55. o.).

([3]) Lásd a 2. lábjegyzetet.

([4]) A Bizottság 2013. május 15-i C(2013) 2747 végleges határozata az SA.35900 számú állami támogatásról (HL C 204., 2013.7.18., 4. o.).

(2) 2013. november 6-án kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Lengyelországot, hogy a szerkezetátalakítási támogatás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése ([5]) szerinti eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat). Lengyelország 2014. január 10-én és február 12-én kelt leveleiben tette meg a határozatra vonatkozó észrevételeit. A Bizottság 2014. május 8-i levelében további információkat kért Lengyelországtól, amelyre az 2014. május 20-án kelt levelében válaszolt.

(3) Az eljárás megindításáról szóló határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([6]). A Bizottság felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megküldésére.

(4) A Bizottsághoz hét érdekelt féltől érkeztek észrevételek. Ezeket elküldte Lengyelországnak, és lehetőséget biztosított számára az észrevételek megválaszolására. Lengyelország 2014. március 28-i levelében ismertette álláspontját.

1.2. AZ SA.36752 SZÁMÚ ÜGYHÖZ KAPCSOLÓDÓ ELJÁRÁS – A RYANAIR PANASZA

(5) A Bizottsághoz 2013. május 23-án panasz érkezett a Ryanairtől, amelyben a vállalat azt állítja, hogy a Társaság meghatározatlan összegű hitelkeretet kapott a repülőtéri díjakra az állami tulajdonú repülőterektől, ami hátrányos helyzetbe hozta az összes többi légitársaságot; a panaszos szerint ez az intézkedés állami támogatásnak minősül. A Bizottság az SA.36752 ügyszámon iktatta a panaszt.

(6) A Bizottság 2013. június 19-én egy tájékoztatási kérelem kíséretében továbbította a panaszt Lengyelországnak, amelyre az 2013. augusztus 13-án válaszolt.

(7) Az eljárás megindításáról szóló határozat (99) preambulumbekezdésével összhangban a panaszt a Bizottság a jelenlegi vizsgálat keretében értékeli.

1.3. NYELVI MENTESSÉG

(8) 2014. június 26-án kelt levelében Lengyelország lemondott az EUMSZ 342. cikke és az 1. rendelet ([7]) 3. cikke útján számára biztosított jogról, és beleegyezett, hogy e határozatot angol nyelven fogadják el és tegyék közzé.

II. **AZ ÜGY LEÍRÁSA**

2.1. KEDVEZMÉNYEZETT

(9) A LOT a lengyel állami légitársaság (alapítás éve: 1929). A Társaság székhelye *Mazowieckie* (Mazóvia) régióban található, amely az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében regionális támogatásra jogosult. A Társaság tulajdonosa az Államkincstár (67,97 %), a Towarzystwo Finansowe „Silesia" Sp. z o.o. állami tulajdonú befektetési alap (a továbbiakban: TF Silesia) (25,1 %), valamint a LOT alkalmazottai (6,93 %).

(10) A LOT a (2013. december 31-i állapot szerint) további 4 leányvállalatot – egy idegenforgalmi (LOT Travel Sp. z o.o.), két repülőtéri szolgáltatásokkal és földi kiszolgálással foglalkozó (GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.) és egy légijármű-karbantartó (Central European Engine Services Sp. z o.o.) vállalatot – magában foglaló LOT csoport anyavállalata.

(11) Az elmúlt években a LOT csoport szerkezete jelentősen megváltozott, mivel a Társaság több leányvállalatot is értékesített, hogy főtevékenységére összpontosítva nagyobb bevételt termelhessen. A Bizottság 2012-ben megvizsgálta és állami támogatástól mentesnek találta a LOT három leányvállalatának – LOT Services Sp. z o.o. (a továbbiakban: LOT Services), LOT Catering Sp. z o.o. (a továbbiakban: LOT Catering) és LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o. (a továbbiakban: LOT AMS) – 2010–2012-ben történt értékesítését ([8]). A LOT a közelmúltban (2012–2013-ban) eladta a Petrolot Sp. z o.o. (a továbbiakban: Petrolot), az Eurolot Sp. z o.o. (a továbbiakban: Eurolot) és a Casinos Poland Sp. z o.o. (a továbbiakban: Casinos Poland) vállalatokban birtokolt részesedését.

(12) 2013. december 1-jén a LOT-nak 1 661 alkalmazottja volt (szemben a 2012. október 31-i 2 130 fővel) ([9]). A Társaság árbevétele a 2013. december 31-ével záródó pénzügyi évben 3 147 millió PLN (mintegy 787 millió EUR) volt, így nagyvállalatnak minősül.

([5]) HL C 115., 2008.5.9., 92. o.
([6]) Lásd a 2. lábjegyzetet.
([7]) A Tanács 1. rendelete az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról (HL 17., 1958.10.6., 385. o.).
([8]) A Bizottság 2012. november 20-i C(2012) 8212 végleges határozata az SA.33337 számú állami támogatásról (HL C 81., 2013.3.20., 4. o.).
([9]) Teljes munkaidős egyenértékben.

(13) A LOT a Star Alliance tagja. A Társaság 47 légi járműből álló flottát üzemeltet. A szerkezetátalakítást megelőzően (2011. november és 2012. október között) a Társaság 70 európai, észak-amerikai, közel-keleti és ázsiai úti célra – ezen belül 51 európai, 11 Európán kívüli és 8 belföldi célállomásra – működtetett menetrend szerinti járatokat.

(14) Lengyelország becslése szerint 2012-ben a LOT európai légi személyszállítási üzletágban való részesedése nem érte el az 1 %-ot. Lengyelország nemzeti légitársaságaként a LOT hagyományosan erős pozícióval rendelkezett a tagállamban. Az elmúlt években azonban egyre növekvő versennyel szembesült mind a diszkont, mind a hagyományos légitársaságok részéről, így a bővülő lengyelországi légi személyszállítási piacban birtokolt részesedése a 2000. évi 55 %-ról 2013-ra 27 %-ra csökkent. A LOT 2012-ben mintegy 5 millió, 2013-ban (a jelenlegi szerkezetátalakítás első teljes évében) megközelítőleg 4,7 millió utast szállított.

(15) A LOT legfőbb versenytársai a Ryanair, a Wizzair és a Lufthansa. A LOT fő bázisa és csomópontja a varsói Chopin repülőtér. A Társaság ezenkívül öt lengyelországi regionális repülőtérről is működtet nemzetközi járatokat.

(16) A LOT fő tevékenységi területei a következők:

— belföldi és nemzetközi légi személy-, csomag-, postaiküldemény- és teherszállítás,

— légijármű-bérlés,

— a légi közlekedéshez kapcsolódó szolgáltatások nyújtása.

A LOT főtevékenysége a menetrend szerinti légi személyszállítás. Legtöbb utasa kis távolságú járatokat vesz igénybe, és ez a tevékenység biztosítja a Társaság árbevételének legnagyobb részét is.

(17) Az elmúlt években a LOT – elsősorban a kevéssé hatékony működés, az élesedő versenyhelyzet, valamint a globális gazdasági és pénzügyi válság miatt – súlyos pénzügyi nehézségekkel szembesült. A Társaság főtevékenysége keretében 2008 óta minden egyes pénzügyi évben veszteséget termelt. Leányvállalatainak és egyéb eszközeinek fokozatos értékesítése (amelyből 2009 (*) óta [1 200–1 400] ([10]) millió PLN bevételre tett szert) ellenére a LOT állandó cash flow problémákkal küzd: ezek 2012 decemberére olyan mértékben felerősödtek, hogy a Társaságot illikviditás fenyegette, és a fizetésképtelenség elkerülése érdekében kénytelen volt megmentési támogatásért folyamodni. A Társaság kiválasztott pénzügyi adatait az alábbi 1. táblázat mutatja be.

1. táblázat

A LOT kiválasztott pénzügyi adatai (2010–2013, millió PLN)

	2013	2012	2011	2010
Értékesítés árbevétele	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Főtevékenység eredménye	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Nettó eredmény	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Készletek	216,6	198,5	230,8	252,1
Eszközök nettó értéke	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Adósságállomány ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Kamatterhek	123,8	87,4	81,4	60,2
Működésből származó pénzáramlás	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Forrás: A 2013., 2012., 2011. és 2010. évi pénzügyi kimutatás.
([1]) Rövid és hosszú távú kötelezettségek.

(*) Üzleti titok.
([10]) A Társaság főbb eszközértékesítései (2009. június – 2013. április).

(18) A Társaság 2012-ben rekordszintű, 400 millió PLN összegű nettó veszteségről, valamint jelentős negatív működési cash flowról, növekvő adósságállományról és negatív sajáttőke-állományról számolt be.

2.2. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS

(19) A bejelentett szerkezetátalakítási támogatást a lengyel Államkincstári Minisztérium nyújtja részesedésszerzés formájában. A támogatás a tervek szerint magában foglalja majd a megmentési kölcsön részvénytőkévé alakítását 423 millió PLN összegben, beleértve a 2013. június 20-ig felhalmozott kamatot (a tényleges kamat összegét az átváltás időpontjában újraszámolják), valamint a részvénytőke 381,29 millió PLN összeggel történő felemelését. Lengyelország 2013. június 20-án kelt levelében értesítette a Bizottságot a szerkezetátalakítási támogatásról és a szerkezetátalakítási tervről (lásd a fenti (1) preambulumbekezdést). A szerkezetátalakítási terv egy 2012 utolsó negyedévétől 2015-ig tartó szerkezetátalakítási időszakról rendelkezik.

III. **A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV**

(20) A LOT szerint nehézségeit a következő jelentősebb tényezők okozták: a B787-as repülőgépek szállításának és üzembe helyezésének késedelme; a globális gazdasági válság, amely a vállalati és intézményi ügyfeleknél az utazási költségek csökkenését eredményezte; a diszkont légitársaságok térhódítása és piaci részesedésének megerősödése; a helyi versenytárs diszkont légitársaság, az OLT Express rövid távú tevékenysége során a belföldi piacon bekövetkezett áresés; keresletcsökkenés a teherszállítási piacon; a légi járművekhez használt üzemanyagok árának emelkedése; a valutaárfolyamok ingadozása; a szállítók kedvező alkupozíciója; a hitelkártya-szolgáltatók elszámolási politikájának szigorítása; a privatizációs lehetőségeket korlátozó jogszabályi akadályok; a hosszú távú stratégia és a következetes irányítás hiánya; a flottaoptimalizálás és a hatékony erőforrás-felhasználás hiánya; erős szakszervezetek és alacsony munkaerő-hatékonyság; rossz hatékonyságú bevételgazdálkodás; versenyképtelen távolsági szállítási ajánlatok és képtelenség a magas árfekvésű forgalom bevonzására; a magas árrésű kiegészítő bevételek alacsony részaránya; rossz hatékonyságú értékesítési csatornák; elégtelen kapitalizáció, beruházás és pénzügyi stabilitás; kevéssé hatékony kockázatkezelés.

(21) E tényezők kezelése érdekében 2012 utolsó negyedévében a LOT megkezdte egy szerkezetátalakítási terv végrehajtását, amely célja a Társaság hosszú távú életképességének 2015-ig történő helyreállítása.

3.1. SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

(22) A szerkezetátalakítási terv számos szerkezetátalakítási intézkedés végrehajtásáról rendelkezik, amelyek a következő főbb területeket ölelik fel: i. a járathálózat és a flotta korszerűsítése; ii. bevételgazdálkodás; iii. termékek, értékesítés és kiegészítő bevételek; iv. szervezeti hatékonyság és belső optimalizáció; v. a külső kereskedelmi kapcsolatok optimalizációja; vi. kiegészítő támogató kezdeményezések. E területeket a következő szakaszok ismertetik részletesen.

3.1.1. **A járathálózat és a flotta korszerűsítése**

A flotta korszerűsítése

(23) A flotta korszerűsítése a szerkezetátalakítási terv sarokköveként várhatóan nagymértékű megtakarításokat tesz majd lehetővé a működési költségek terén. A LOT jelenlegi flottája a vélemények szerint túlzottan diverzifikált, elavult és költséges. A legfontosabb változás a jelenleg használt B767-es flottának az új B787-es modellre történő lecserélésre lenne a távolsági járatokon. A LOT ezenfelül tervezi a flotta többi részének szerkezetátalakítását is, azaz a repülőgéptípusok és -altípusok számának csökkentését és azok hatékony használatának biztosítását. A flotta korszerűsítése nem jár a rendelkezésre álló ülőhelyek számának növelésével, azaz a Társaság kapacitásának bővítésével. A flottakészletet 59 légi járműről (2012. december) 47-re csökkentették (jelenlegi adat), a szerkezetátalakítási időszak végére pedig a tervek szerint 38-ra építik le.

Boeing 787

(24) A LOT nyolc darab B787-es repülőgépet rendelt, amelyből 2014. április 30-ig hatot szállítottak le. A fennmaradó két repülőgép kiszállítására a tervek szerint a szerkezetátalakítási időszak lezárulta után kerül sor. A szerkezetátalakítási időszak alatt négy B787 használatát tervezik, a másik kettőt pedig […] áron bérbe adják.

(25) A LOT szerint az új B787-es repülőgép bevezetése az életképesség helyreállításának egyik fő mozgatórugóját jelenti. A LOT úgy véli, hogy a B787 jelentős költségelőnyöket kínál a B767-hez képest. Ilyen előnyök például a következők:

— alacsonyabb, mintegy 8–11 %-os repülési időre és rendelkezésre álló üléskilométerre vetített üzemanyag-fogyasztás, ami a rövidebb menetidővel együtt járatonként körülbelül 15 %-kal alacsonyabb üzemanyag-fogyasztást tesz lehetővé,

— nagyobb járatsebesség, amely (a LOT távolsági járathálózatán átlag 5 %-kal) rövidebb menetidőt eredményez, így lehetővé teszi a személyzet munkaidejének optimalizálását ([11]),

— mintegy 30 %-kal alacsonyabb műszaki karbantartási költségek,

— jobb hatékonyságú teherszállítás, amely mintegy 15 %-os bevételnövekedést jelent,

— a flotta standardizációja a jelenleg használatban lévő, a konfiguráció és felszereltség szempontjából igen vegyes összetételű B767-flottával szemben.

(26) A becslések szerint a B787 bevezetése a B767-es flotta által generált eredményhez képest (2015-től) mintegy évi [135–165] millió PLN-nel fogja növelni a LOT pénzügyi eredményét.

Boeing 737-400

(27) A B737-400-as repülőgépek számát a szerkezetátalakítási tervnek megfelelően kilencről háromra csökkentették. A terv arról is rendelkezett, hogy a […] […] idénytől kezdve a fennmaradó B737-400-as modelleket újabb generációs, keskeny törzsű repülőgépek (B737NG vagy A319/A320) váltják fel. A cserére azonban nem került sor a tervezett időn belül, mivel a LOT később hozzájárult a fennmaradó B737-400-as gépek bérletének újabb […] évre ([…]-ig) történő meghosszabbításához. A havi bérleti díj a megállapodás utolsó évében […] USD/repülőgép összegről fokozatosan […] USD/repülőgép összegre csökkenne.

Embraer 170

(28) A Társaság ki akarta vonni a forgalomból mind a tíz Embraer 170 („E170") repülőgépet, és azokat a Bombardier Q400 („DH4") modellel kívánta felváltani. A szerkezetátalakítási terv különösen arról rendelkezett, hogy a […] idénytől […] E170-es repülőgépet adnak el vagy adnak ki bérletbe, a fennmaradó […] gépet pedig a […] idénytől vonják ki a forgalomból. Az első […] repülőgépet a mai napig még nem értékesítették, illetve nem adták bérbe. Miközben a Társaság továbbra is aktívan keresi a vásárlókat vagy bérlőket ezekre a gépekre, azok folytatódó használata esetére kidolgozott egy alternatív flotta-forgatókönyvet is, amely célja a késedelmes kivonás által a pénzügyi életképességre gyakorolt hatás minimalizálása. Az alternatív forgatókönyvet abban az esetben fogják alkalmazni, ha a LOT-nak nem sikerül sem eladnia, sem kiadnia az Embraereket, illetve kellően alacsony bérleti díjat kialkudnia a DH4-re.

Embraer 175

(29) A Társaság a 2014. téli idénytől a tizennégyből […] Embraer 175 („E175") repülőgépet ki akart vonni a flottájából. Az E175-ös flotta leépítése azon a feltevésen alapult, hogy a LOT a kivont gépek helyettesítésére további DH4-es gépeket bérel majd. Mivel kiderült, hogy nem biztos, hogy rendelkezésre állnak további bérelhető DH4 repülőgépek, a LOT úgy tervezi, hogy a szerkezetátalakítási időszak végéig tovább használja a tizennégy E175-ös repülőgépből álló teljes flottáját.

(30) A LOT kiegészítő flottaszerkezet-átalakítási intézkedéseket hajtott végre az alternatív flotta-forgatókönyv által a pénzügyi életképességre gyakorolt hatás enyhítésére. Először is a fenti (27) preambulumbekezdéssel összhangban csökkentette a három B737-400-as gép operatívlízing-díját, ami a tervek szerint akár […] millió USD (mintegy […] millió PLN) megtakarítást tesz lehetővé a meghosszabbított bérleti időszak során. Másodszor, tervei szerint a LOT évi […] millió PLN összegű kiegészítő hasznot érhet el a teherszállítási tevékenység hatékonyságának javítása révén (a teherszállítási tevékenység pusztán 2013-ban a tervezettnél […] millió PLN-nel nagyobb összeggel járult hozzá az EBIT növeléséhez).

Járathálózat

(31) A Társaság öt olyan útvonal […] megszüntetését tervezi, amely nem felelt meg a jövedelmezőséggel kapcsolatos kritériumainak.

([11]) Például ha a New York–Varsó járat menetideje 8 óra alá csökken, bizonyos más feltételek teljesülése esetén 3-ról 2 főre csökkenthető a szükséges pilóták létszáma.

(32) A LOT becslése szerint a veszteséges járatok megszüntetése mintegy évi [2,2–2,6] millió PLN-nel növeli majd a pénzügyi eredményt.

3.1.2. **Bevételgazdálkodás**

(33) A bevételgazdálkodás terén teendő szerkezetátalakítási intézkedések a díjszabási struktúra változtatásaira összpontosulnak majd.

(34) A szerkezetátalakítási terv szerint a LOT a [76–94] %-nál magasabb kihasználtsági tényezőjű járatokon a jelenlegi szint feletti díjkategória esetében [9–11] %-kal, a jelenlegi szint feletti második díjkategória esetében pedig [4–6] %-kal kívánja növelni a magasabb osztályon utazó utasok arányát. Ezenkívül megváltozik a rövid távolságra közlekedő járatok üzleti utasainak kínált díjszabás is ([12]). A LOT egyes kiválasztott távolsági járatok kapcsán agresszívebb díjszabások kialakítását is tervezi, ami várhatóan szintén hozzájárul majd a légitársaság bevételének növekedéséhez. Becslések szerint az ezen intézkedés végrehajtásától várt haszon 2015-ben eléri a […] millió PLN-t.

(35) A business (üzleti) osztály kihasználtsági tényezőjének elemzése szerint 2012-ben […] ülés maradt üresen. A Társaság ezért bevezeti annak lehetőségét, hogy a járat indulása előtt felár megfizetésével magasabb osztályú jegyre lehessen váltani. Ez az intézkedés várhatóan az ellenkező esetben üresen maradó ülések 10 %-ának megtöltését teszi majd lehetővé, és mintegy […] millió PLN összeggel javítja a 2015. évi pénzügyi eredményt.

(36) A LOT megváltoztatja jelenlegi „First Minute" (első perc) elnevezésű promóciós programjának díjszabási struktúráját, hogy elkerülje a múltban gazdaságilag indokolatlan módon kínált szélsőségesen alacsony árakat. Ez az intézkedés szintén további bevételnövekedést eredményez majd.

(37) A belföldi járatokon megszüntetik a business osztály opcióját. A LOT ezáltal a repülőgépek hatékonyabb üléskihasználására törekszik. Jelenleg a DH4-es gépeken 3 ülés van business osztályon utazó utasok számára fenntartva, noha azoknak semmiféle külön szolgáltatást nem biztosítanak. Ezeknek az üléseknek a felszabadítása a becslések szerint mintegy […] millió PLN-nel javítja majd a 2015. évi pénzügyi eredményt.

(38) A LOT belső ellenőrzése feltárta, hogy a belső kontrollrendszer hiányossága miatt a Társaság a múltban indokolatlanul kedvező díjszabásokat kínált. Ennek a gyakorlatnak véget vetnek. Az intézkedéstől várt haszon a becslések szerint 2015-ben eléri a […] millió PLN-t.

(39) A bevételgazdálkodási intézkedések eredményeképpen 2015-ben a Társaság várhatóan összesen [62–76] millió PLN-nel növelheti az értékesítésből származó eredményét.

3.1.3. **Termékek, értékesítés és kiegészítő bevételek**

(40) E szerkezetátalakítási terület tekintetében a cél a jegyeladáshoz közvetlenül nem kötődő, magas árrésű kiegészítő szolgáltatásokból származó bevételek növelése. A LOT teljes bevételén belül a kiegészítő bevételek aránya a hasonló légitársaságoké alatt marad, és meg sem közelíti a diszkont légitársaságokét. A LOT megállapította, hogy ezen a területen van lehetőség a fejlődésre.

(41) A kapcsolódó főbb kezdeményezések a „SkyBar" (fizetős vendéglátó szolgáltatás) bevezetése a rövid távolságra közlekedő járatokon, a turistaosztályon utazó utasoknak nyújtott fedélzeti szolgáltatások korlátozása, valamint egy sor fizetős kiegészítő szolgáltatás (például vámmentes [„duty free"] bevásárlási lehetőség, extra poggyászfeladás, megnövelt lábtér, üléskiválasztás, elsőbbségi beszállás, biztosítás, autóbérlés és szállodafoglalás) bevezetése.

(42) E szerkezetátalakítási terület másik célja az értékesítési költségek csökkentése. A LOT összes költségén belül az értékesítési költségek részaránya eléri a […] %-ot, azaz jóval nagyobb, mint a Társaság által elemzett többi hagyományos légitársaság esetében.

(43) A LOT jelenleg a teljes értékesítési forgalomnak csak mintegy […] %-át generálja a LOT.com weboldalon keresztül. Ehhez képest a hagyományos légitársaságok körében 40 %, a diszkont légitársaságok esetében pedig 80 % az online értékesítés átlagos aránya. Az online értékesítési csatornáról megállapították, hogy viszonylag alacsony költsége és az értékesítési folyamat fölötti nagymértékű kontrollja révén jelentős potenciállal bír a jövőbeni növekedésre. A Társaság ezért továbbfejleszti online értékesítését: a cél az, hogy az értékesítési csatornának a teljes értékesítésen belüli részaránya évente legalább […] %-kal emelkedjen.

([12]) Mostanáig azon utasok esetében volt érvényben eltérő díjszabás, akik visszaútjukat az indulás időpontjától számított 3 napon belül megkezdték; az új díjszabás szerint az utas akkor számít üzleti utasnak, ha visszaútjára az érkezését követő első vasárnap előtt kerül sor.

(44) A LOT értékesítési ügynökei számára új motivációs programot vezet be […]. A LOT ezenkívül átszervezi a repülőtereken és belvárosokban működő belföldi és külföldi értékesítési hálózatát is. E tevékenység magas költségére tekintettel a Társaság úgy döntött, hogy ezt az értékesítési csatornát a szükséges minimális szintre építi le.

(45) A LOT a marketing terén meglévő potenciális bevételtermelő kapacitását többek között (a repülőgépeken belül vagy kívül rendelkezésre álló) reklámhelyek külső hirdetőpartnereknek való értékesítése útján kívánja növelni.

(46) A Társaság a vállalati ügyfeleknek történő értékesítéseket is fokozni akarja. Ennek érdekében – LOT Travel (IATA ügynök) leányvállalata révén – nagy intézményeknek és vállalatoknak nyújtandó utaztatási szolgáltatási pályázatokon fog részt venni, ahol saját szolgáltatásain túl más légitársaságok szolgáltatásait, elektronikus biztosítást, szálláshely-szolgáltatásokat és vonatjegyeket is értékesít majd. A Társaság ezenkívül a kkv-szektort célzó „LOT for Business" programjának promóciója révén kívánja növelni üzletiutas-forgalmát.

(47) A (41)–(46) preambulumbekezdésben felsorolt szerkezetátalakítási intézkedések 2015-ben a tervek szerint összesen közel [76–94] millió PLN-nel növelik majd a LOT pénzügyi eredményét.

3.1.4. **Szervezeti hatékonyság és belső optimalizáció**

(48) E szerkezetátalakítási területen a legfontosabb intézkedések i. az üzemanyagköltségek csökkentése, ii. a foglalkoztatási költségek csökkentése, valamint iii. egyes állóeszközök értékesítése voltak.

(49) Az üzemanyagköltség a Társaság teljes költségének […] %-át teszi ki. A LOT új szoftver bevezetését tervezi a járatprofil optimalizálása érdekében. A járatprofilt ezenkívül összekapcsolják egy új dinamikus költségindex bevezetésével is, amely segítségével választani lehet az üzemanyag-fogyasztás minimalizálása és a tervezett repülési idő teljesítése között. A teljes program várhatóan mintegy […] millió PLN-nel járul hozzá a 2015. évi pénzügyi eredmény javításához.

(50) A szerkezetátalakítási terv rendelkezik továbbá a foglalkoztatottak számának (teljes munkaidős egyenértékben kifejezve) 833 fővel történő csökkentéséről is, ami a 2012. október 31-i állapothoz képest 39 %-os leépítést jelent. A létszámcsökkentés az összes alkalmazotti kategóriát – a földi személyzetet (teljes munkaidős egyenértékben […] fő) és a fedélzeti személyzetet (teljes munkaidős egyenértékben […] fő) egyaránt – érintené. E leépítés célja a foglalkoztatottak számának a csökkentett járathálózathoz és flottaméretthez való kiigazítása, valamint a munkaerő-hatékonyság növelése. A létszámcsökkentés várhatóan […] millió PLN hatást gyakorol majd a Társaság 2015. évi pénzügyi eredményére.

(51) A LOT ezenfelül módosította a fedélzeti személyzet juttatási rendszerét is (az új intézkedések értelmében a pilóták és légiutas-kísérők munkabérét szigorúan a levegőben töltött idővel arányosan határozzák meg), amely a tervek szerint évente akár […] millió PLN megtakarítást tehet lehetővé, és az adminisztratív személyzet körében is mintegy évi […] millió PLN megtakarítást eredményező elbocsátásokat vett tervbe. A LOT ezenfelül úgy döntött, hogy központosítja beszerzéspolitikáját, ami évi […] millió PLN megtakarítást tesz lehetővé.

(52) A Társaság által tervezett állóeszköz-eladásokból (földterületek, épületek és egyéb ingatlan) további […] millió PLN egyszeri bevétel, valamint […] millió PLN éves megtakarítás várható.

(53) E szerkezetátalakítási területen ezenkívül további, kisebb pénzügyi hatású intézkedéseket (például a marketinggel, üzleti utakkal, jégtelenítéssel, képzéssel, irodaszerekkel, takarítással stb. kapcsolatos költségek csökkentése) is végrehajtanak majd.

(54) Az e szerkezetátalakítási területen tervezett intézkedések 2015-ben a tervek szerint összesen több mint [156–190] millió PLN-nel növelik majd a LOT pénzügyi eredményét.

3.1.5. **A külső kereskedelmi kapcsolatok optimalizációja**

(55) A Társaság a költségtakarékosság és az igénybe vett szolgáltatások körének optimalizálása érdekében újra kívánja tárgyalni kereskedelmi szerződéseit összes kulcsfontosságú szállítójával.

(56) A LOT először is a varsói Chopin repülőteret üzemeltető Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze (a lengyel repülőtereket kezelő állami vállalat, a továbbiakban: PPL) vállalattal kívánja új alapokra helyezni kereskedelmi kapcsolatait. Mivel a varsói Chopin repülőtér hivatalos díjai magasabbak a hasonló repülőterek által felszámolt átlagos díjaknál ([13]), a Társaság újra kívánja tárgyalni a repülőtéri díjakat, azt is figyelembe véve, hogy a LOT ezt a repülőteret használja bázisrepülőtérként, így ott nagy forgalmat bonyolít.

(57) Másodszor, a LOT újra kívánja tárgyalni a lengyel léginavigációs szolgáltató ügynökséggel (Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, a továbbiakban: az Ügynökség) fenntartott kereskedelmi kapcsolatainak feltételeit is. […]

(58) Harmadik intézkedésként a LOT jelezte, hogy újratárgyalná a javítási és műszaki szolgáltatásokat nyújtó LOT AMS vállalattal kötött szerződéseit. Az újratárgyalás elsősorban a karbantartási, javítási és elszámolási folyamatok optimalizálási módjának megállapítására irányul majd.

(59) A LOT végül folytatja az Eurolottal folytatott, a […]-ra irányuló tárgyalásait.

(60) A külső kereskedelmi kapcsolatok optimalizálásának eredményeképpen a Társaság több mint [54–66] millió PLN összeggel növelheti 2015. évi pénzügyi eredményét.

3.1.6. **Kiegészítő támogató kezdeményezések**

(61) A szerkezetátalakítási tervben megfogalmazott további támogató kezdeményezések többek között i. a szervezeti kultúra és az irányítási rendszer reformját, ii. a pénzforgalmi gazdálkodás javítását, iii. a Társaság számára az üzemanyagárak hirtelen változásaival szemben védelmet nyújtó új kockázatkezelési politika végrehajtását és iv. a beszerzési folyamat fejlesztését, többek között új informatikai támogató eszközök bevezetését foglalják magukban. Ezen intézkedések hatásai nehezen számszerűsíthetők, ezért azokat a pénzügyi előrejelzések tekintetében nem vették figyelembe.

3.1.7. **A szerkezetátalakítási intézkedések összefoglalása**

(62) A szerkezetátalakítási tervben előírt összes szerkezetátalakítási intézkedés végrehajtásának a 2015. pénzügyi évben (a szerkezetátalakítási időszak utolsó évében) várható pénzügyi hatását a következő táblázat foglalja össze.

2. táblázat

A szerkezetátalakítási intézkedések becsült pénzügyi hatása 2015-ben

Szerkezetátalakítási terület	millió PLN
A járathálózat és a flotta korszerűsítése	[132,8–167,6] ([1])
Bevételgazdálkodás	[62–76]
Termékek, értékesítés és kiegészítő bevételek	[76–94]
Szervezeti hatékonyság és belső optimalizáció	[156–190]
A külső kereskedelmi kapcsolatok optimalizációja	[54–66]
Kiegészítő támogató kezdeményezések	—

Forrás: Szerkezetátalakítási terv.

([1]) A járathálózat és a flotta korszerűsítésére irányuló intézkedések végrehajtása pozitív hatást gyakorol a többi szerkezetátalakítási területre is, így pénzügyi hatását részben a többi terület vonatkozó adatai is tartalmazzák. A járathálózat és a flotta korszerűsítésére irányuló intézkedések hatását ezért nem szabad összevonni a többi szerkezetátalakítási intézkedés hatásaival.

([13]) A Társaság szerint a varsói Chopin repülőtér 2–47 %-kal magasabb díjakat (többek között leszállási és adott esetben felszállási, környezetterhelési, utasperon- és utashíd-használati és parkolási díjat, valamint a repülési műveletekhez kapcsolódó egyéb infrastrukturális díjakat) számít fel, mint a hasonló uniós repülőterek.

3.1.8. **A szerkezetátalakítási intézkedések végrehajtásának jelenlegi állapota**

(63) A LOT korábban, saját források (leányvállalatok, földterületek, épületek, egyéb ingatlan és pénzügyi eszközök értékesítéséből származó jövedelem) felhasználásával is tett már kísérleteket a szerkezetátalakításra. A Társaság legutolsó alkalommal 2009–2012-ben hajtott végre szerkezetátalakítási programot, amely többek között az alkalmazotti állomány és a flotta leépítéséből, egyéb költségcsökkentési intézkedésekből, az alaptevékenységhez nem kapcsolódó (NCA) eszközök eladásából és adósságátütemezésből állt. A program kismértékben javította a LOT pénzügyi eredményét és készpénzforgalmát, azonban (különösen a költségcsökkentés szempontjából) végeredményben nem bizonyult kielégítőnek, és nem állította helyre a jövedelmezőséget. Ugyanakkor a szerkezetátalakítási kísérlet finanszírozása érdekében végrehajtott eszközeladások jelentősen korlátozták a LOT jelenlegi szerkezetátalakítási terv fedezésére felhasználható belső finanszírozási forrásait.

(64) A 2013. június 20-án a Bizottságnak benyújtott szerkezetátalakítási terv elismerte, hogy a korábbi szerkezetátalakítási kísérletekre kedvezőbb piaci körülmények között került sor. 2012-ben a pénzügyi válság második szakasza kedvezőtlenül hatott a repülési ágazatra. Ezenfelül negatív tendenciák jelentkeztek az üzemanyagárak és a valutaárfolyamok tekintetében is. A diszkont és Európán kívüli légitársaságok fokozódó piaci konszolidációja és részesedése még inkább megnehezítette a LOT-hoz hasonló kisméretű hagyományos légitársaságok számára a sikeres önálló működést.

(65) 2013-ban, a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának első teljes évét követően javult a LOT pénzügyi teljesítménye. A Társaság ekkor 2007 óta első alkalommal számolhatott be nettó nyereségről. A tényleges pénzügyi eredmény ráadásul sokkal jobb lett a szerkezetátalakítási tervben előrevetítettnél (a Társaság a tervezett 196 millió PLN veszteséggel szemben 26 millió PLN nettó nyereséget termelt). 2012-höz képest – elsősorban a jobb pénzügyi eredményeknek köszönhetően – jelentősen javult a működésből származó pénzáramlás.

(66) A LOT helyzete pénzügyi teljesítménye javulásának dacára nehéz maradt. A Társaság továbbra is jelentős negatív saját tőkével rendelkezett, és főtevékenységéből (azaz a légi fuvarozásból) veszteséget termelt. A szerkezetátalakítási tervben foglalt új repülőgépek beszerzéséhez kapcsolódó lízingkötelezettségek miatt adóssága is növekedett.

(67) Ami a flotta modernizációját illeti, az összes B787-es repülőgépet késve szállították. Az első két repülőgép esetében ráadásul műszaki problémák is jelentkeztek, így azokat 2013. január és június között ki kellett vonni a közlekedésből. A LOT a cseregépek finanszírozása miatt is rendkívüli veszteségeket szenvedett el. A Társaság […]-án megállapodást írt alá a Boeinggel, amely szerint […].

(68) Ezenfelül folytatta a megváltozott piaci körülményekhez való alkalmazkodást célzó új stratégiájának végrehajtását, amely a hosszú távú ügyfélhűség kialakítása, a Társaság költséghatékonyságának az európai élvonalba történő emelése, a növekedés helyreállítása és a Társaság magánbefektetőknek történő értékesítése révén törekszik a pénzügyi stabilitás megvalósítására.

(69) A LOT különösen arra összpontosít, hogy Lengyelországból közvetlen összeköttetést biztosítson a legfontosabb európai és globális üzleti célállomásokra, valamint a észak-amerikai lengyel közösség legjelentősebb központjaiba. Ezenfelül a varsói csomópontból távolsági járatokat kíván biztosítani a közép- és kelet-európai ügyfelek számára. A Társaság nem törekszik a diszkont légitársaságokéihoz hasonló, turisztikai célpontok közötti közvetlen járatok kialakítására. A LOT elemzése szerint további növekedési potenciált kínál a Lengyelországot a világ különböző pontjaival összekötő távolsági járatok biztosítása, és jelezte azon szándékát, hogy e területen majd a szerkezetátalakítást követően terjeszkedni kíván, amihez a szerkezetátalakítás és az új stratégia fő pillérét képező új B787-es repülőgépeit tervezi felhasználni.

(70) Ami a Társaság magánbefektetőknek történő tervezett értékesítését illeti, Lengyelország jogszabály-módosítást hajtott végre a LOT privatizációjának megkönnyítése érdekében. Az új törvény szerint uniós befektetők jogosultak lesznek többségi részesedést szerezni a Társaságban.

3.2. A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI KÖLTSÉGEK ÉS FINANSZÍROZÁSI FORRÁSOK ÁTTEKINTÉSE

(71) A LOT [2 000–2 400] millió PLN összegű teljes szerkezetátalakítási költségét i. az öt B787-es repülőgép beszerzési költsége ([…] millió PLN), ii. a B737-400-as és Embraer repülőgépek kivonási költsége ([…] millió PLN), iii. a működési veszteségek és a finanszírozási hiány részleges fedezésének költsége ([…] millió PLN), iv. a foglalkoztatás terén végrehajtott szerkezetátalakítás költsége ([…] millió PLN), valamint v. a megmentési célú kölcsön visszafizetése (a felhalmozott kamatokkal együtt 423 millió PLN) alkotja.

(72) A szerkezetátalakítás költségeit a tervek szerint a következő forrásokból fedezik majd: i. [1 200–1 600] millió PLN összegű, az öt B787-es repülőgép pénzügyi lízingjéből és egyes állóeszközök értékesítéséből származó saját hozzájárulás; ii. 804 millió PLN összegű állami támogatás. A saját hozzájárulás a szerkezetátalakítási költségek [60–67] %-át fedezi. A szerkezetátalakítási költségeket és a finanszírozási forrásokat a következő táblázat foglalja össze.

3. táblázat

Szerkezetátalakítási költségek és finanszírozási források (millió PLN)

Szerkezetátalakítási költségek	**[2 000–2 400]**
5 db B787-es repülőgép beszerzése	(…)
A B737-400-as és Embraer repülőgépek kivonása	(…)
A működési veszteségek és a finanszírozási hiány részleges fedezése	(…)
A foglalkoztatás szerkezetátalakítása	(…)
Megmentési kölcsön visszafizetése (a felhalmozott kamatokkal együtt)	423
Finanszírozási források	**[2 000–2 400]**
5 db B787 repülőgép pénzügyi lízingje	(…)
Állóeszközök értékesítése	(…)
Összes saját hozzájárulás	[1 200–1 600]
Állami támogatás	804

Forrás: Szerkezetátalakítási terv.

Szerkezetátalakítási költségek

(73) A LOT összesen nyolc B787-es repülőgép beszerzéséről írt alá szerződést a Boeinggel. A szerkezetátalakítási terv szerint a Társaság által az első öt repülőgép megvásárlása kapcsán viselt költség ([…] millió PLN) szerkezetátalakítási költségnek minősül.

(74) A LOT flottakorszerűsítési intézkedései keretében hat B737-400-as, […] E170-es és […] E175-ös repülőgépet szándékozik kivonni a forgalomból. Ezzel összefüggésben a kivonási időszak során – a gépek visszajuttatásáig, értékesítéséig vagy bérbe adásáig – a Társaság viseli azok lízingkötelezettségeit és fenntartási költségeit. A kivonás teljes becsült költsége mintegy […] millió PLN.

(75) A szerkezetátalakítási időszak kezdetén a Társaság várhatóan veszteséget és negatív pénzforgalmat termel majd. E veszteségek fedezésére és a likviditás biztosítására a becslések szerint mintegy […] millió PLN-re lesz szükség.

(76) A szerkezetátalakítási terv 833 fős létszámleépítésről is rendelkezik. A LOT becslése szerint az alkalmazottak létszámcsökkentése kapcsán felmerülő költség elérheti a […] millió PLN összeget. E költség a következő elemekből épül fel: i. önkéntes létszám-leépítési program ([…] millió PLN); ii. kollektív leépítési folyamat ([…] millió PLN); iii. a külföldi munkavégzést folytató és a helyi jog hatáskörébe tartozó alkalmazottaknak folyósítandó juttatások ([…] millió PLN); és iv. egyéb létszámcsökkentési intézkedések, például korai nyugdíjazás ([…] millió PLN).

Finanszírozási források

(77) A Társaság 2012 őszén […] pénzügyi lízinget kapott a […] egyesült államokbeli kereskedelmi banktól öt B787-es repülőgép beszerzésére, amelyet saját hozzájárulási forrásként jelentett be. A LOT a piacról beérkezett 24 kereskedelmi ajánlat közül választotta ki a […]-ét. A kiválasztás alapja a nettó jelenérték és a súlyozott átlag kamatláb elemzése volt.

(78) A lízing visszafizetési határideje a repülőgép leszállításától számított 12 év. A Társaság a repülőgép leszállításának napján egy indulórészletet tartozik fizetni, majd negyedévente előre folyósítja a lízingtörlesztéseket és az első repülőgép esetében a háromhavi Libor + […] %-os, a további négy gép esetében pedig a […] % és […] % között rögzített mértékű kamatokat. A pénzügyilízing-struktúra egy egyesült államokbeli vállalkozáson alapul, amely különleges célú gazdasági egységként közvetítői szerepet tölt be a […] és a LOT között ([14]).

(79) A lízinget a következő biztosítékok biztosítják: i. az Export Import Bank of the United States (a továbbiakban: Ex-Im Bank) által a nagy légi járművekre vonatkozó ágazati megállapodás (Large Aircraft Sector Understanding, a továbbiakban: LASU) ([15]) szabályaival összhangban nyújtott exportgarancia; ii. a repülőgépre bejegyzett zálogjog; iii. a biztosítási szerződések jogosulti jogainak átruházása, valamint (iv) a különleges célú gazdasági egység részvényeire bejegyzett zálogjog.

(80) Az Ex-Im Banktól kapott garancia időtartama és összege korlátozott, azaz az öt B787-es repülőgép 12 éves pénzügyi lízing keretében történő beszerzésére vonatkozik. A garancia az egyes repülőgépek beszerzési árának egy részét ([75–90] %) fedezi; a fennmaradó összeget a LOT-nak kell megfizetnie. Az Ex-Im Bank által nyújtott garancia a LOT átvilágításán alapult, amely során a bank értékelte a Társaság pénzügyi állapotát és lízingkötelezettségeinek teljesítésére való képességét.

(81) A LOT saját hozzájárulását a lízingen felül állóeszközök eladásából fedezi, amely várhatóan […] millió PLN bevételt jelent.

(82) Az állami támogatást 423 millió PLN összegű megmentési kölcsön részvénytőkévé történő konvertálása és a (19) preambulumbekezdésben ismertetett, további 381,29 millió PLN összegű sajáttőke-befektetés végrehajtása alkotja.

3.3. A HOSSZÚ TÁVÚ ÉLETKÉPESSÉG HELYREÁLLÍTÁSA

(83) A szerkezetátalakítási terv értelmében várhatóan 2015-ben áll helyre a Társaság hosszú távú életképessége. A 2013–2018 közötti időszakra a legrosszabb és a legjobb eset forgatókönyve, illetve egy alapforgatókönyv szerint készítettek pénzügyi előrejelzéseket. Az előrejelzések szerint a Társaság 2014-től kezdve nyereséget termelhet főtevékenységéből, valamint pozitív működési pénzforgalmat és tőkearányos működési eredményt (ROCE) realizálhat. Nettó nyereség termelésére 2015-től számítanak. A következő táblázat néhány, az alapforgatókönyv szerint előrevetített pénzügyi adatot mutat be.

4. táblázat

Az alapforgatókönyv szerint előrevetített, válogatott pénzügyi adatok (millió PLN)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Értékesítés árbevétele	[2 900–3 400]	[2 900–3 400]	[2 650–3 150]	[3 300–3 800]	[4 050–4 550]	[4 300–4 800]
Főtevékenység eredménye	[– 157– – 130]	71,0	[113–137]	[200–240]	[210–250]	[175–215]
Nettó eredmény	196,1	[– 20– – 16]	[67–80]	[155–190]	[180–220]	[140–170]

([14]) A Wells Fargo Delaware Trust Company – egy kizárólag ilyen típusú tranzakciókra szakosodott, a LOT által kiválasztott cég – minden egyes repülőgép számára új különleges célú gazdasági egységet hoz létre. A repülőgép a különleges célú gazdasági egység tulajdonában marad, amely a tranzakció minden szakaszában különleges szolgáltatásokat biztosít.

([15]) A légijármű-finanszírozásban 2007-ig használt iránymutatás, amikor azt az OECD égisze alatt kötött légi járművekre vonatkozó ágazati megállapodás váltotta fel. Mivel a LOT a B787-es repülőgép beszerzését 2007 előtt kezdeményezte, arra a LASU szabályai voltak alkalmazandók.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Működésből származó pénzáramlás	[– 175– – 145]	[170–206]	[300–360]	[360–440]	[370–450]	[335–415]
Tőkearányos működési eredmény	[– 4,4– – 3,6] %	[2,7–3,3] %	[5–6] %	[9–11] %	[10–12] %	[8–10] %

Forrás: A szerkezetátalakítási terv.

(84) A pénzügyi előrejelzés egy sor, a flottára, a járathálózatra, a belső szervezetre, a működési és pénzügyi paraméterekre, a makrogazdasági mutatókra, az üzemanyagárakra és a szerkezetátalakítási intézkedések végrehajtási szintjére vonatkozó feltevésen alapul. A főbb feltevések a következők voltak:

— a szerkezetátalakítási intézkedés végrehajtása (a potenciális pénzügyi hatás arányában): a potenciál 85 %-a,

— üzemanyagár: a teljes előrevetített időszakban 1 153 USD/t,

— a PLN/USD árfolyam: 3,22,

— kihasználtsági tényező: kevesebb mint [67–83] % a téli idényekben és mintegy [76–94] % a nyári idényekben,

— szállított utasok száma (ezer fő): 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],

— az utasonkénti egységbevétel növekedése a LOT teljes járathálózatán: átlag évi 2,5 % (figyelembe véve a működtetett távolsági járatok száma 2016–2018 közötti növekedésének, valamint a business és prémium economy osztályok növekvő kihasználtsági tényezőjének hatását is).

3.4. KOMPENZÁCIÓS INTÉZKEDÉSEK

(85) A LOT kompenzációs intézkedésként 19 útvonal megszüntetését és 5 útvonalon a járatsűrűség csökkentését ([16]) javasolja. A javasolt intézkedés [13,5–16,5] %-os (rendelkezésre álló üléskilométerre vetített) kapacitáscsökkentést jelent a szerkezetátalakítási időszakot megelőző, azaz a 2011. november és 2012. október közötti időszakhoz képest. A LOT szerint – a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás ([17]) (a továbbiakban: az iránymutatás) 40. pontjában előírt követelményekkel összhangban – az érintett útvonalak egyike sem volt veszteséges a szerkezetátalakítást megelőzően.

(86) A LOT ezenfelül további öt útvonal ([18]) megszüntetését is tervezi, ami újabb [1,4–1,7] %-kal csökkentené kapacitását, de ezt nem tekinti kompenzációs intézkedésnek, mivel az érintett járatokat a LOT már a szerkezetátalakítás előtt veszteségesként értékelte.

(87) A Társaság a szerkezetátalakítási időszakban nem szándékozik növelni a távolsági járatainak kapacitását.

(88) A hálózatában bevezetett változások eredményeképpen a LOT több résidőről is le szándékozik mondani.

3.5. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT

(89) 2013. november 6-án a Bizottság megindította a hivatalos vizsgálati eljárást. E határozatában a Bizottság kétségeinek adott hangot az „először és utoljára” elv teljesülése, a hosszú távú életképesség helyreállítása, a kompenzációs intézkedések és a saját hozzájárulás tekintetében.

([16]) Megszüntetendő útvonalak: […]; a járatsűrűség csökkentésében érintett útvonalak: […].
([17]) A Közösség iránymutatása a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról (HL C 244., 2004.10.1., 2. o.).
([18]) […].

Az „először és utoljára" elv

(90) A Bizottság az állami tulajdonú repülőterek által a LOT-nak a repülőtéri díjak megfizetése tekintetében biztosított halasztás ([19]) miatt kétségbe vonta, hogy a Társaság nem kapott az „először és utoljára" elvet sértő megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatást. A Bizottság a Ryanair által benyújtott panaszból értesült arról, hogy a LOT meghatározatlan összegű hitelkeretet kapott a repülőtéri díjakra az állami tulajdonú repülőterektől, ami hátrányos helyzetbe hozta az összes többi légitársaságot (lásd a fenti 1.2. szakaszt).

(91) A Bizottság különösen kétségbe vonta Lengyelország azon érvét, miszerint az állami tulajdonú repülőterek forrásai nem tekinthetők állami forrásnak. A Bizottság ezenfelül kétségeinek adott hangot azt illetően, hogy az állami tulajdonú repülőterek által a repülőtéri díjak tekintetében a LOT-nak biztosított fizetési halasztást piaci feltételek mellett nyújtották-e, tekintettel a hosszú halasztási időszakokra, a gyakran alacsony kamatokra és a jellemzően gyenge biztosítékokra ([20]). Ezenfelül úgy tűnt, hogy a halasztott kötelezettségeket végül nem is törlesztették teljes mértékben.

A hosszú távú életképesség helyreállítása

(92) A Bizottság kétkedésének adott hangot arra vonatkozóan, hogy a jelenlegi szerkezetátalakítási terv helyre fogja állítani a LOT életképességét, és arra kérte Lengyelországot, hogy indokolja meg jobban ezt az állítását. Megjegyezte továbbá, hogy a LOT több ízben már korábban is tett kísérletet a szerkezetátalakításra, azonban – a látszólag kedvezőbb üzleti környezet ellenére – azok egyikének sem sikerült helyreállítania a jövedelmezőséget.

(93) Kételyek merültek fel a LOT likviditási viszonyai kapcsán is. A Társaság 2012 decemberében illikviddé vált, és az előrejelzések 2013 augusztusára (a kapott megmentési támogatás ellenére) ismét készpénzhiányt helyeztek kilátásba. Noha ez az előrejelzés végül nem igazolódott be, a biztonsági marzs igen keskeny maradt, mivel a LOT az eszközértékesítések révén kimerítette minden belső finanszírozási forrását, külső finanszírozáshoz pedig (a bérbeadáson kívül) nehéz pénzügyi helyzete miatt nem juthatott.

(94) A Bizottság kétségbe vonta, hogy a LOT régóta fennálló strukturális problémáit az új B787-es repülőgépek bevezetése érdemben megoldaná. A LOT a szerkezetátalakítás teljes becsült pénzügyi hatásának mintegy 30 %-át a B787-es repülőgépek üzemeltetése révén kívánta elérni. A Bizottság rámutatott, hogy a B787-es gépek üzemeltetése csak a távolsági piaci szegmensre gyakorolna közvetlen hatást (amelyből 2012-ben a LOT menetrend szerinti járatainak szerzett jövedelmének csak [< 25] %-a származott), és hogy nem garantálható, hogy a kereslet elegendő lesz az új repülőgépek hatékony kihasználásához.

(95) Túlzónak tűnt az a feltevés is, miszerint a szerkezetátalakításból származó haszon több mint 30 %-át a jövedelemhez kapcsolódó intézkedések (például kiegészítő jövedelmek és bevételgazdálkodás) révén sikerül majd megvalósítani, mivel azok sikere részben külső tényezőktől – például a fogyasztói magatartásban bekövetkező változástól – függ. Ezenfelül néhány tervezett, általában a diszkont légitársaságokra jellemző intézkedés (például a térítésköteles étkeztetés) a jelek szerint ellentmondott a LOT azon stratégiájának, hogy a jövőben is hagyományos légitársaság kíván maradni.

(96) Nem tűnt reálisnak a LOT azon feltevése sem, miszerint a főtevékenységből származó eredmény a 2013. évi [130–157] millió PLN veszteségről 2014-re [64–78] millió PLN nyereségre emelkedik, azaz 12 hónap alatt [194–235] millió PLN-nel nő, tekintettel a Társaság múltbeli pénzügyi eredményeire (főtevékenysége kapcsán 2008 óta nem számolt be nyereségről) és a 2013 első négy hónapjában realizált jelentős előzetes veszteségre.

(97) A Bizottság megkérdőjelezett néhány további, a szerkezetátalakítási tervben szereplő pénzügyi előrejelzés mögött húzódó feltevést is, mégpedig a következőket:

a) a kulcsparamétereknek az érzékenységi elemzés feltevései szerinti referenciaértékekhez viszonyított relatíve kis eltérései (az utasonkénti egységbevétel esetében 1 %, az utasszám esetében 1 %, a PLN/USD átváltási arány esetében 10 %) és a feltevés szerint hatéves időtávlatban stabil üzemanyagár, ami a múltbeli igen magas áringadozás fényében megkérdőjelezhetőnek tűnt;

([19]) A LOT 2009. május 22. és 2013. április 10. között 23 megállapodást kötött állami tulajdonú repülőterekkel – ebből kilencet a varsói, hármat a gdański, krakkói, poznański és katowicei, kettőt pedig a wrocławi repülőtérrel – összesen mintegy [285–349] millió PLN (kb. [70–85] millió EUR) értékű repülőtéri díj megfizetésének elhalasztásáról.

([20]) A halasztási időszakok ugyanis 48–396 naposak voltak; a késedelmi kamatláb az esetek többségében a lengyel törvényekben meghatározottnál alacsonyabb volt, sőt három megállapodás egyáltalán nem írt elő kamatfizetést; a biztosíték pedig gyakran gyenge volt (például egy biankó fizetési ígérvényben merült ki), hat megállapodás esetében pedig egyáltalán nem nyújtottak biztosítékot.

b) az a feltevés, miszerint a LOT 2013 és 2018 között ki tudja termelni a tervezett bevételt a B787-es és Embraer repülőgépek bérbeadásából;

c) a pénzügyi előrejelzés alapforgatókönyvének azon feltevése, amely a szerkezetátalakításból származó tervezett haszon 85 %-ának elérését vetíti előre.

Az indokolatlan versenytorzulás megelőzése (kompenzációs intézkedések)

(98) A Bizottság fenntartásainak adott hangot a LOT által az útvonalak jövedelmezőségének kiszámítására alkalmazott módszert illetően. Az iránymutatás 40. pontja értelmében a veszteséget termelő tevékenység megszüntetése nem tekinthető érvényes kompenzációs intézkedésnek. E fenntartásra tekintettel a Bizottság nem volt maradéktalanul meggyőződve e feltétel teljesüléséről.

Minimumra korlátozott támogatás (saját hozzájárulás)

(99) A Bizottság kétségbe vonta, hogy a B787-es repülőgépeknek az Ex-Im Bank exporthitel-ügynökség garanciájával fedezett pénzügyi lízingje elfogadható érvényes saját hozzájárulási forrásként. Tekintettel arra, hogy a LOT nemteljesítése esetén a lízingbe adó az erős biztosíték birtokában valószínűleg az adósság teljes összegét beszedné, az iránymutatás 43. pontja értelmében a lízingtranzakció a jelek szerint nem tükrözte a piac bizalmát abban, hogy a LOT visszaszerzi életképességét.

IV. **LENGYELORSZÁG ÉSZREVÉTELEI**

(100) Lengyelország az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett összes kérdés kapcsán nyújtott be észrevételeket és bizonyítékokat. A tagállam arra a következtetésre jutott, hogy a bejelentett intézkedések az iránymutatás minden feltételének megfelelnek. Lengyelország ezenkívül információt szolgáltatott a szerkezetátalakítási terv végrehajtásában időközben bekövetkezett fejleményekről, amelyekből kiderül, hogy a LOT nagymértékben előrehaladt a szerkezetátalakítási folyamatban, és tényleges 2013. évi pénzügyi eredményei sokkal jobbak lettek a tervezettnél.

Az „először és utoljára" elv

(101) Ami az „először és utoljára" elv betartását illeti, Lengyelország megerősítette, hogy az állami tulajdonú repülőterek elhalasztották a LOT repülőtéri díjakkal kapcsolatos kötelezettségeit. A tagállam ugyanakkor fenntartja, hogy ez a halasztás nem minősül állami támogatásnak.

(102) Lengyelország szerint ugyanis a repülőtéri források nem állami források, és a repülőterek döntései nem tulajdoníthatók az államnak. Mindamellett még ha a repülőterek által biztosított halasztást állami forrásból finanszíroznák is, a repülőtéri díjak megfizetésére adott haladék eleget tesz a magánhitelezői teszt követelményeinek, ezért nem tekinthető állami támogatásnak.

(103) Ami a betudhatóságot illeti, Lengyelország megerősítette, hogy a LOT-nak haladékot nyújtó repülőterek mindegyike közvetlen vagy közvetett módon a lengyel állam irányítása alatt áll. A varsói repülőteret igazgató PPL teljes egészében az Államkincstár tulajdonában van. A gdański, krakkói, poznańi, katowicei és wrocławi repülőtér (a továbbiakban: regionális repülőterek) tulajdonosai a PPL, a regionális hatóságok és egy állami tulajdonú társaság.

(104) Lengyelország mindamellett ismételten kiállt azon érve mellett, miszerint a repülőterek által hozott döntések nem tulajdoníthatók az államnak, mivel az a tény, hogy az állam ellenőrzési joggal rendelkezik a repülőterek felett, még nem indokolja automatikusan azt a feltevést, hogy azok fellépései az államnak tudhatók be. E tekintetben a tagállam ismét a *Stardust Marine* ügyben hozott ítéletre ([21]) hivatkozott. Lengyelország hangsúlyozta, hogy a repülőterek nem alkotják a közigazgatás részét, és kereskedelmi tevékenységüket minden állami beavatkozástól mentesen végzik.

(105) Lengyelország különösen kifejtette, hogy a PPL jogi személyiséggel rendelkező, az állami tulajdonú repülőterekről szóló, 1987. október 23-i törvénnyel ([22]) (a továbbiakban: PPL-törvény) összhangban működő vállalat. A PPL-törvény értelmében a PPL független módon, ésszerű üzleti elveknek megfelelően és a pénzügyi önállóságot szem előtt tartva végzi tevékenységét. A PPL nem az államháztartási szektor része: finanszírozását nem az állami költségvetés biztosítja, hanem a saját gazdasági tevékenységéből származó bevételből fedezi működési költségeit. A PPL működését a közlekedési miniszter ellenőrzi és felügyeli, aki csak abban az esetben jogosult a PPL vezérigazgatója által hozott döntések módosítására vagy érvénytelenítésére, ha azok jogellenesek. Lengyelország nézete szerint a miniszter nem rendelkezik hatáskörrel arra, hogy beavatkozzon a PPL kereskedelmi kapcsolatait meghatározó döntéshozatali folyamatba.

([21]) A C-482/99. sz., *Francia Köztársaság kontra Bizottság* (Stardust Marine) ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-4397. o.).
([22]) Jogszabályi Közlöny 1987, 33. sz., 185. tétel (mindenkori módosított verzió).

(106) Ami a regionális repülőtereket illeti, Lengyelország kifejtette, hogy azok mindegyikét magánjogi társaságok ([23]) üzemeltetik, így az általános társasági jog – azaz a gazdasági társaságokról szóló lengyel törvénykönyv ([24]) (a továbbiakban: a Törvénykönyv) – hatálya alá tartoznak. Önálló jogi személyiséggel és különálló eszközökkel rendelkező tőkeegyesítő társaságokról van szó, amelyek a közigazgatás szervezetén kívül folytatják tevékenységüket. A lengyelországi regionális repülőtereket üzemeltető társaságokat a részvényesi közgyűlés, a felügyelőbizottság és az igazgatótanács irányítja. A közhatóságok képviselői részt vesznek a részvényesi közgyűlésen, és tagsággal rendelkeznek a felügyelőbizottságokban is. A Törvénykönyv szerint az igazgatótanács irányítja a társaságok mindennapos működését, és önálló döntéseket hoz az egyéb társasági testületek számára külön fenn nem tartott kérdésekben. Ezért Lengyelország szerint mivel a fizetési halasztásról szóló megállapodások igazgatótanács általi megkötéséhez nincs szükség a felügyelőbizottság vagy a közgyűlés jóváhagyására, a halasztásra vonatkozó döntéseket a repülőterek önállóan, mindennemű állami beavatkozás nélkül hozták meg.

(107) Ami a magánhitelezői tesztet illeti, Lengyelország különféle érveket hozott fel annak bizonyítására, hogy a repülőtéri díjak halasztása piaci feltételek mellett történt.

(108) Lengyelország először is hangsúlyozta, hogy milyen gazdasági helyzetben döntöttek a repülőterek a LOT repülőtéri díjaira biztosított halasztásról: a 2009. évi súlyos gazdasági recessziót ([25]) különböző rendkívüli események kísérték, különös tekintettel az Eyjafjallajökull vulkán 2010. áprilisi kitörésére. Ezért a tagállam szerint a repülőterek a halasztás megítélésekor azt feltételezhették, hogy a LOT gondjai átmeneti jellegűek.

(109) Másodszor, Lengyelország rámutatott, hogy a LOT a repülőterek egyik legfontosabb ügyfeleként azok bevételének jelentős részét szolgáltatta, míg a halasztások a repülőterek és a LOT közötti forgalomnak csupán töredékét tették ki ([26]). A feleknek ezért érdekükben állt az együttműködés fenntartása. Ellenkező esetben a LOT fizetőképtelensége kedvezőtlen hatást gyakorolt volna a repülőterek működésére ([27]).

(110) Harmadszor, Lengyelország kifejtette, hogy a repülőterek szemszögéből azért is kedvezőbb volt a LOT kifizetéseinek részleges halasztása, mint a légitársaság fizetésképtelenné válása, mert az erről szóló döntés meghozatalának időpontjában a LOT még rendelkezett biztosítékként felhasználható eszközökkel. Ezzel szemben fizetésképtelenség esetén a repülőteret megillető összegeket a legutolsó hitelkategóriába sorolták volna, ami jóval alacsonyabb visszafizetési arányt jelentett volna, mint a halasztás által érintett összeg ([28]). Lengyelországban ráadásul a csődeljárás átlagosan 3–3,5 évet vesz igénybe, ami jóval meghaladja a repülőterek által a LOT-nak megítélt, mintegy 6,5 hónapos átlagos halasztási időt (lásd az alábbi (114) preambulumbekezdést).

(111) Negyedszer, Lengyelország szerint a halasztások feltételei teljes mértékben a piaci feltételeket tükrözték i. mind a kamatláb, ii. mind a biztosíték, iii. mind a halasztási időszak tekintetében.

(112) A kamatláb ([29]) tekintetében Lengyelország különösen rámutat arra, hogy különbséget kell tenni a halasztási megállapodások szerinti kamatláb és a törvényben meghatározott kamatláb ([30]) között, hiszen utóbbi egy késedelmes fizetés esetén alkalmazott büntetőkamat, a halasztási megállapodás célja pedig éppen az, hogy lehetővé tegye az adósnak a kötelezettségek ésszerű időn belüli visszafizetését.

(113) Ami a biztosítékot illeti, Lengyelország hangsúlyozta, hogy a halasztási megállapodások kétharmada esetében a halasztott összegre a LOT saját eszközeire biztosított jelzálogjog és zálogjog formájában biztosítékot nyújtott. A

([23]) A gdański, krakkói és poznańi regionális repülőtér esetében korlátolt felelősségű részvénytársaság, a katowicei és wrocławi regionális repülőtér esetében pedig korlátlan felelősségű részvénytársaság.

([24]) A gazdasági társaságokról szóló, 2000. szeptember 15-i törvénykönyv. Konszolidált verzió: a 2013. évi Jogszabályi Közlöny, 1030. tétel.

([25]) A válság miatt nagymértékben csökkent a légi közlekedés iránti kereslet, és egyúttal emelkedtek a légitársaságok költségei (lásd a polgári légiközlekedési hatóság által 2010-ben a lengyelországi légi közlekedési piacról készített, *Analysis of air transport market in Poland in 2009* című elemzést, valamint az Eurocontrol által 2011-ben kiadott, *Performance Review Report; an Assessment of Air Traffic Management in Europe during the Calendar Year 2010* című teljesítményértékelő jelentést.

([26]) 2009 és 2013 között a LOT a varsói repülőtér forgalmának mintegy 40 %-át biztosította. A regionális repülőterek által megítélt halasztás átlagosan a Társaság és az adott repülőtér közötti forgalom 17,7 %-át tette ki.

([27]) Ez különösen figyelemre méltó a varsói repülőtér esetében: mivel ezen a repülőtéren egyedül a LOT rendelkezik bázissal, annak árbevétele jelentősen visszaesett volna, ha a légitársaság megszünteti ottani tevékenységét. Lengyelország mindennek alátámasztása érdekében a zürichi és a budapesti repülőtérre, valamint a brüsszeli Zaventem repülőtérre vonatkozó hasonló forgatókönyvekkel kapcsolatos adatokat nyújtott be.

([28]) A csődeljárások keretében a kintlevőségek visszafizetési aránya a repülőtéridíj-halasztások megítélésének időpontjában lengyel kutatások szerint mintegy 15–17,75 %, a Világbank statisztikái szerint körülbelül 34 % volt.

([29]) A varsói repülőtérrel kötött halasztási megállapodás esetében például a kikötött kamatláb évi […] % volt.

([30]) A törvényben előírt kamatláb Lengyelországban jelenleg 13 %.

fennmaradó halasztási megállapodások többsége ([31]) esetében a halasztott összeget az adóbehajtást megkönnyítő biankó fizetési ígérvény biztosította. Mindössze hat megállapodás esetében nem volt biztosíték. A LOT mindamellett minden esetben elismerte az adott repülőtérrel szemben fennálló adósságát, ami lehetővé tette azoknak, hogy szükség esetén könnyen keresetet nyújthassanak be a bíróságon.

(114) A halasztási időszak tekintetében Lengyelország hangsúlyozta, hogy az átlagos halasztási időszak 6,5 hónap volt, ami a bírósági eljárások átlagos lengyelországi időtartamához (több mint két év) ([32]), illetve a csődeljárás időtartamához (átlagosan 3–3,5 év) ([33]) viszonyítva igen előnyös.

(115) Lengyelország fenntartotta továbbá, hogy a LOT egyéb magánhitelezői is lehetővé tették számára több százmillió PLN összegű kintlevőségek azonos halasztási időszak és hasonló feltételek melletti halasztott megfizetését, beleértve a törvényben előírtnál alacsonyabb kamatlábat vagy a kamatmentességet, sőt egyes esetekben a biztosíték hiányát is ([34]).

(116) Lengyelország végül megerősítette, hogy az elhalasztott díjak mindegyikét teljes mértékben visszafizették.

(117) Ezenfelül a fenti (101)–(116) preambulumbekezdésben vázolt álláspontjának alátámasztása érdekében Lengyelország benyújtott egy, a KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. által készített jelentést is (a továbbiakban: KPMG/a KPMG-jelentés). A KPMG-jelentés ismerteti a repülőtereknek az egyes halasztási megállapodásokhoz vezető döntéshozatali folyamatát. A KPMG-jelentés ezenfelül tartalmazza az egyes halasztási megállapodások piaci elemzését is. A KPMG által a piaci elemzéshez alkalmazott módszertan egy alapforgatókönyv ([35]) (a repülőtéri díjakra biztosított halasztás) és egy alternatív forgatókönyv ([36]) (a halasztás LOT-tal szembeni megtagadása) összehasonlításán alapul. A halasztási megállapodások gazdasági logikájának ellenőrzése érdekében az alapforgatókönyv és az alternatív forgatókönyv összevetését folyó árakon és nettó jelenértéken is elvégezték. A két forgatókönyv összehasonlításából kiderül, hogy a repülőtéri díjak elhalasztása minden egyes esetben gazdaságilag ésszerű volt, és előnyösebbnek bizonyult a repülőterek számára, mint az alternatív forgatókönyv, azaz a csődeljárás megindítása.

A hosszú távú életképesség helyreállítása

(118) Lengyelország szerint a LOT most jobb helyzetben van életképességének helyreállításához, mint a korábbi sikertelen szerkezetátalakítási kísérletek esetében volt. Először is megérkeztek a régóta várt B787-es repülőgépek, amelyek szerkezetátalakítási tervének alapkövét képezik. Másodszor, a LOT orvosolta a korábbi kísérletek hiányosságait azáltal, hogy a korábban megoldatlanul hagyott problémákra összpontosított (például következetesebben végezte el a létszámleépítést). Harmadszor, javult a makrogazdasági környezet. Végül pedig a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának ötödik negyedéve után a LOT tényleges pénzügyi eredményei sokkal jobbak a vártnál.

([31]) A szóban forgó összeg a halasztás összegének 26,4 %-át tette ki.

([32]) A Világbank adatai (http://www.doingbusiness.org) szerint Lengyelországban a kintlevőségek behajtásának átlagos időtartama 2009–2012-ben 830 nap (több mint 2 év 3 hónap) volt, 2013-ra pedig 685 napra csökkent.

([33]) A Világbank szerint Lengyelországban a csődeljárás átlagosan 3 évet vesz igénybe (http://www.doingbusiness.org). Ezeket a következtetéseket egy 2009-ben egy 94 fizetésképtelenségi helyzetből álló mintán végzett kutatás is igazolta, amely szerint a csődeljárás átlagos időtartama 3,5 év volt (forrás: D. Baran, Efektywność postępowań upadłościowych *[A csődeljárások hatékonysága]* [in:] E. Mączyńska (ed.), Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa *[A vállalatok fizetőképtelensége: Átok vagy második esély?]*, Varsó, 2009, 145. o.).

([34]) Elsősorban fedezeti hitelt nyújtó bankokról ([…]) és lízingszolgáltatókról ([…]) van szó. Néhány magánhitelező (a lízingszolgáltatók többsége, […]) nem írt elő kamatot a LOT számára. Ezenfelül a LOT néhány magánhitelezője (pl. a […]) hajlandó volt – az adósság LOT általi elismerésétől eltekintve – minden biztosíték nélkül elhalasztani kintlevőségei megfizetését.

([35]) Az alapforgatókönyv mindegyik esetben azt feltételezte, hogy a halasztást megítélik, a felek továbbra is együttműködnek, és az adósságot a halasztási megállapodásban rögzített feltételeknek megfelelően visszafizetik. A forgatókönyv ezenfelül figyelembe veszi a hosszú távú együttműködésre való kilátást, a bevételi alap fenntartását, a LOT nehézségeinek átmeneti jellegét és a Társaság jövőbeni kilátásait, a LOT által nyújtott biztosítékok jellegét és a halasztási megállapodás egyéb feltételeit (kamat stb.).

([36]) Az alternatív forgatókönyv azon a feltevésen alapul, hogy a halasztást nem ítélik meg, a repülőtér megindítja a csődeljárást, a LOT beszünteti tevékenységét a repülőtéren, és a repülőtér ezért kénytelen más légitársaságokat keresni annak helyettesítésére. Figyelembe veszi ezenkívül azt is, hogy a lengyel csődtörvények szerint a repülőterek felé fennálló adósság (mint kereskedelmi kötelezettség) megfizetése csak az elsőbbséget élvező adósságok – a csődeljárás költségei és a munkavállalókkal szembeni kötelezettségek, beleértve a társadalombiztosítási és adókötelezettségeket – megfizetését követően, a legutolsó adósságkategórián belül lett volna lehetséges. A forgatókönyv ezen túlmenően figyelembe veszi a csődeljárás átlagos időtartamát (körülbelül 3,5 év – a KPMG a Centralwings márkanév alatt tevékenykedő LLC Nowy Przewoznik Sp. z o.o. csődeljárásának időtartamából indult ki, amely 2009. májustól 2013. februárig, azaz több mint 3,5 évig tartott), az átlagos behajtott összeget, a bevételkiesést, valamint a LOT más légitársaságokkal történő helyettesítésének kényszerét is (e tekintetben három – 3, 4 és 5 éves – alforgatókönyv alapján).

(119) Javult a Társaság likviditási helyzete is: a szerkezetátalakítási terv előrejelzéseivel ellentétben 2013. augusztusban már nem veszített likviditásából, sőt kiegészítő finanszírozási forrásokra tett szert (például […] a Boeing részéről […]). Valójában a 2013. évi tényleges működési pénzáramlás jobban alakult a tervezettnél.

(120) Hasonlóképpen a B787 bevezetésének tényleges pénzügyi hatása is kedvezőbbnek bizonyult a terveknél: nem csak a távolsági szegmensre, hanem a teljes járathálózatra kedvező hatást gyakorolt. A tervek szerint a repülőgép bevezetésének nem önmagában, hanem más intézkedésekkel kombinálva kellene megoldania a LOT régóta fennálló strukturális problémáit. Az előrejelzések szerint a B787-es repülőgépek által kiszolgálandó útvonalakon (Észak-Amerika, valamint Észak- és Délkelet-Ázsia) a forgalom évi 6,5–10,6 %-kal nőhet, így a gépek kihasználtsága nem lesz alacsony.

(121) 2013-ban a jövedelemhez kapcsolódó intézkedések a szerkezetátalakítási tervben feltételezett pénzügyi potenciál [> 100] %-át termelték ki. A LOT 2013 augusztusában sikeresen bevezette a térítésköteles étkeztetést, és nem kapott negatív visszajelzést az ügyfelek részéről. A piackutatások szerint az utasok nem helytelenítik a fizetős szolgáltatásokat. A kiegészítő jövedelem növekedése összhangban van azzal a jelenlegi piaci trenddel, hogy a hagyományos légitársaságok – a diszkont légitársaságok egyes jellemzőit átvéve – egyfajta hibrid üzleti modell irányába mozdulnak el, így ez a jelenség aligha rontja a LOT brandjét vagy riasztja el ügyfeleit.

(122) A tényleges 2013. évi pénzügyi eredmény sokkal jobb lett a szerkezetátalakítási tervben feltételezettnél. A LOT ezenkívül további potenciális lehetőségeket is azonosított a további fejlődésre. Ez arra mutat, hogy teljesíthető a 2014-ben a főtevékenységből szerzett nyereségre vonatkozó előrejelzés.

(123) Lengyelország benyújtott egy érzékenységi elemzést is, amely bizonyítja, hogy még ha a kulcsparaméterek a szerkezetátalakítási tervben figyelembe vettnél nagyobb mértékben térnének is el a referenciaértékektől, a LOT a teljes, 2014–2018 közötti előrejelzési horizonton megőrzi likviditását. Nem valószínű, hogy a feltevésekben eleve igen konzervatív szinten (a LOT tízéves múltbeli maximuma felett, a bejelentés időpontjában érvényes piaci árnál 12,1 %-kal magasabban) beállított üzemanyagár nagyon meredeken megugrana. Ami a repülőgépek további bérbeadásából várt bevételeket illeti, a LOT elkészített egy alternatív flotta-forgatókönyvet is, amely egyes repülőgépek hosszabb távú használatát veszi figyelembe. A Lengyelország által benyújtott pénzügyi előrejelzések bizonyítják, hogy a LOT még ennek a forgatókönyvnek a megvalósulása esetén is visszanyerné életképességét. Lengyelország jelezte továbbá, hogy a Társaság 2013-ban a szerkezetátalakításból származó tervezett haszon [> 100] %-át valósította meg (szemben a tervben előrevetített 85 %-kal).

Az indokolatlan versenytorzulás megelőzése (kompenzációs intézkedések)

(124) Lengyelország további magyarázatot fűzött az útvonalak jövedelmezőségének kiszámítása tekintetében a LOT által alkalmazott módszerhez (lásd a 7.3.4. szakaszt). A tagállam hangsúlyozta, hogy a módszer megfelel az ágazati szabványoknak.

Minimumra korlátozott támogatás (saját hozzájárulás)

(125) Lengyelország bizonyítékot szolgáltatott arról, hogy az Ex-Im Bank a garancia nyújtásáról hozott döntése előtt elvégezte a LOT átvilágítását, és kifejtette, hogy 2012-ben a világ összes légijármű-finanszírozási tranzakciójának mintegy 30 %-át valamely exporthitel-ügynökség közreműködésével hajtották végre. Lengyelország arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy az egyik ajánlattevő exporthitel-ügynökségi garancia nélküli finanszírozást is felajánlott a LOT számára. A LOT kockázatértékelését ráadásul az Egyesült Államok tőkepiaca is elvégezte, amennyiben a lízinget magánbefektetők 2013-ban sikeresen újrafinanszírozták.

(126) Lengyelország ezenfelül rámutatott arra is, hogy a pénzügyi lízing a Bizottság döntéshozatali gyakorlata szerint elfogadható saját hozzájárulási formának minősül, és ismét hangsúlyozta, hogy az a légijármű-beszerzések finanszírozásának igen jellemző eszköze. A tagállam szerint az új légi járművek pénzügyi lízingje – a LOT-nak biztosítotthoz hasonló feltételek (többek között a LOT esetében alkalmazott biztosíték) mellett; lásd a fenti (77)–(80) preambulumbekezdést – a repülőgépiparban hagyományos finanszírozási formának számít, és azt a közelmúltban számos más európai légitársaság (így a Ryanair, a KLM, a Norwegian Air, a Czech Airlines, az Austrian Airlines és az Alitalia) is alkalmazta.

V. **AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI**

(127) A Bizottsághoz a következő hét érdekelt féltől érkeztek észrevételek: Ryanair, International Airlines Group (a továbbiakban: IAG), két fél, akik nem kívánták nyilvánosságra hozni azonosságukat, a PPL „NSZZ *Solidarność 80*" nevű szakszervezete (a továbbiakban: a szakszervezet), maga a PPL, valamint a „Lengyel Munkáltatók Szövetsége" elnevezésű vállalkozói egyesület.

(128) A Ryanair megismételte a panaszában előterjesztett eredeti állítását, miszerint a LOT a lengyel állam tulajdonában lévő repülőterek által a repülőtéri díjak megfizetésére megítélt halasztás formájában már részesült állami támogatásban. A Ryanair ezenfelül kétségbe vonta a LOT életképességének helyreállítását azon érvek alapján, hogy a múltbeli szerkezetátalakítási kísérletek kudarcba fulladtak, hogy a B787-es repülőgépek bevezetésétől várt hasznok túl optimisták, valamint hogy a LOT a szakszervezetek által gyakorolt nyomás miatt esetleg nem tudja majd kellő mértékben csökkenteni a személyi jellegű költségeit.

(129) Az IAG szerint a LOT távolsági járathálózatán is szerkezetátalakítást kellene végezni. Az IAG különösen úgy véli, hogy nincsen elegendő kereslet a LOT által az Egyesült Államok piacára szánt kapacitás kihasználására. Ennek alátámasztására a Malév példáját hozza fel, amelynek nem sikerült fenntartania a Budapestet és New Yorkot összekötő közvetlen járatait. A B787-es repülőgép pénzügyi lízingje tekintetében az IAG megjegyzi, hogy az Ex-Im Bank és a hitelező kereskedelmi bank valószínűleg vagy a jelenlegi likviditási problémák előtt, vagy állami támogatásra számítva végezte el értékelését.

(130) Az azonosságát nyilvánosságra hozni nem kívánó felek egyike szerint a LOT szerkezetátalakítási terve sem nem hiteles, sem nem megvalósítható, és nem fogja helyreállítani a LOT hosszú távú életképességét. Rámutatott arra is, hogy az előrejelzett ROCE túlzottan optimista, és megjegyezte, hogy a LOT olyan időben szándékozik többletkapacitást kialakítani, amikor a lengyel piacot egyébként is túlkínálat terheli. A fél véleménye szerint továbbá a repülőtéri díjakra biztosított halasztás állami támogatásnak minősül. Megjegyezte azt is, hogy hosszú távon nem megfelelő a kompenzációs intézkedésként javasolt útvonalak jövedelmezőségének változóköltség-modellel történő mérése. Az érdekelt fél szerint hosszú távon minden útvonalat – a LOT által használt kifejezéssel élve – „Margin 2" módszerrel kellene mérni. Hangot adott továbbá azon nézetének is, miszerint a B787-es repülőgépek pénzügyi lízingjét nem szabad saját hozzájárulási forrásként elfogadni, mivel az nem bizonyítja, hogy a piac bízna a LOT életképességének helyreállításában.

(131) A második, magát megnevezni nem kívánó érdekelt fél megjegyezte, hogy a LOT az állami támogatásnak köszönhetően növelte kapacitását a lengyel charterpiacon, ami állítólag rontotta az érdekelt fél versenypozícióját, és sérti az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályokat. Az érdekelt fél ezenfelül kétségbe vonta a LOT életképességének helyreállítását, többek között azzal érvelve, hogy a B787-es repülőgépekhez kapcsolódó hasznot túlértékelték, és hogy a pénzügyi előrejelzések nem tűnnek valószerűnek. A fél ezenfelül kétségbe vonta a kompenzációs intézkedésként javasolt útvonalak jövedelmezőségét is. Végül pedig úgy gondolja, hogy a pénzügyi lízinget nem szabad saját hozzájárulásként figyelembe venni, mert az a finanszírozó bankok számára gyakorlatilag semmiféle kockázatot nem jelentett.

(132) A szóban forgó érdekelt fél ezenkívül felvetette a repülőtéri díjakra biztosított halasztás kérdését is ([37]), és felhívta a Bizottság figyelmét több olyan további tranzakcióra is, amely véleménye szerint állami támogatásnak minősül. E tranzakciók a következők voltak:

a) ingatlaneladás, azaz i. 2011-ben a LOT Ul. 17 Stycznia 43. címen található irodaépülete és a hozzá tartozó földterület (a továbbiakban: a székhely) értékesítése […] millió PLN (mintegy […] millió EUR) összegért az állami tulajdonban lévő *Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A.*/PB1 vállalat (a továbbiakban: PZU, PZU/PB1) számára, valamint ii. 2012-ben a LOT Ul. 17 Stycznia 39. címen található ingatlanának értékesítése […] millió PLN (mintegy […] millió EUR) összegért az állami tulajdonban lévő TF Silesia számára;

b) a LOT leányvállalatainak állami tulajdonú vállalatok számára történő értékesítése, azaz 2010-ben a LOT Services piaci ár feletti értékesítése, noha a társaság fizetésképtelen volt, és a LOT AMS értékesítése, noha az „igen rossz pénzügyi helyzetben" volt; továbbá 2012 decemberében a Petrolot, 2012 szeptemberében az Eurolot, valamint 2009–2010-ben a LOT Cargo S.A. (a továbbiakban: LOT Cargo) és a Casinos Poland értékesítése.

(133) A szakszervezet elsődlegesen azt állítja, hogy a szerkezetátalakítási támogatás sérti az „először és utoljára" elvet, mivel a LOT korábban egy sor intézkedés – így különösen a repülőtéri díjakra biztosított halasztás – formájában már kapott állami támogatást. A szakszervezet felhívta a Bizottság figyelmét több olyan további tranzakcióra is, amely véleménye szerint állami támogatásnak minősül. E tranzakciók a következők voltak:

a) a LOT ingatlanainak állami tulajdonú vállalatok számára történő értékesítése (azaz a LOT székhelyének és Ul. 17 Stycznia 39. címen található ingatlanának értékesítése, egy befektetési célú ingatlan és azzal együtt a teherterminál állóeszközeinek (a továbbiakban: teherterminál) eladása, valamint egy befektetési célú ingatlan és azzal együtt a vendéglátó létesítmények állóeszközeinek (a vendéglátó létesítmények) eladása;

b) a LOT leányvállalatainak (LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. (a továbbiakban: LOT Catering), LOT AMS, Petrolot és Eurolot) más állami vállalatok számára a piaci érték feletti áron történő értékesítése;

c) a LOT számára elsősorban nem hitelezési tevékenységgel foglalkozó, állami tulajdonú vállalatok által nyújtott kölcsönök (azaz a PZU csoporthoz tartozó vállalatok által 2009. decemberben és 2010. februárban, összesen […] PLN (mintegy […] EUR) összegben nyújtott két kölcsön); a TF Silesia, az Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. (a továbbiakban: OLPP) és a Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. (a továbbiakban: PKN Orlen) által nyújtott, összesen […] PLN (mintegy […] EUR) összegű kölcsön;

([37]) Különösen azt, hogy a LOT – állítólag a Közlekedési Minisztérium és a Pénzügyminisztérium engedélyével – mentesült a lengyel törvényben előírt 13 %-os kamat megfizetése alól.

d) egyéb szolgáltatások biztosítása: a PKN Orlen és annak Petrolot nevű leányvállalata állítólag csökkentett áron szállított üzemanyagot a LOT-nak.

(134) A szakszervezet ezenfelül hangot adott azon véleményének, miszerint a szerkezetátalakítási terv nem állítja helyre a LOT hosszú távú életképességét, és a lízing nem tanúskodik arról, hogy a piac hinne az életképesség helyreállításában.

(135) A PPL – a varsói Chopin repülőtér tulajdonosa – kijelentette, hogy fellépései nem tulajdoníthatók az államnak, mivel üzleti döntéseit önállóan hozza. A LOT-tal a repülőtéri díjakra biztosított halasztás kapcsán kötött megállapodások a piaccal összhangban álltak, és gazdaságilag messzemenően ésszerűek voltak. A PPL kifejtette, hogy más légitársaságokkal is kötött hasonló – bár kisebb volumenű – megállapodásokat, sőt diszkont légitársaságoknak is tett ilyen ajánlatot. A LOT a PPL stratégiai partnere, és jelentős hatást gyakorol a varsói Chopin repülőtér hosszú távú fejlesztésére. A LOT esetleges fizetőképtelensége csökkentené a Varsóból kiinduló, illetve oda irányuló forgalmat, és kedvezőtlen hatást gyakorolna a lengyel gazdaságra.

(136) A „Lengyel Munkáltatók Szövetsége" vállalkozói egyesület reméli, hogy a Bizottság jóvá fogja hagyni a szerkezetátalakítási támogatást. Meggyőződése szerint ugyanis a LOT jó úton jár életképességének helyreállítása felé, amit a tényleges pénzügyi eredmények is megerősítenek. A szövetség nézete szerint a LOT fizetőképtelenné válása negatív hatást gyakorolna a légi közlekedési infrastruktúrára, ami pedig kedvezőtlenül hatna mind az utasokra és az üzleti utazókra, mind az idegenforgalmi ágazatra.

VI. **LENGYELORSZÁG MEGJEGYZÉSEI AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN**

(137) Lengyelország válaszolt az érdekelt felek összes állítására.

(138) Ami az „először és utoljára" elv esetleges megsértését illeti:

a) a repülőtéri díjakra biztosított halasztás tekintetében Lengyelország megismételte a betudhatóság hiányára és a magánhitelezői teszt teljesítésére vonatkozó érveit;

b) a LOT egyéb, állítólag állami támogatásnak minősülő ügyletei tekintetében Lengyelország részletes magyarázatokat nyújtott be. A tagállam különösen rámutatott arra, hogy ezen ügyletek közül néhányhoz a Bizottság már jóváhagyását adta, míg mások (például a magántársaságok általi eszközvásárlások) nem tulajdoníthatók az államnak, illetve megfelelnek a piacgazdasági befektető elvének. Az utóbbi esetre vonatkozóan Lengyelország bizonyítékokkal (például független értékbecslésekkel) támasztotta alá állítását.

(139) Az ingatlanügyletek kapcsán Lengyelország a következőket fejtette ki:

a) A LOT székházának értékesítésére és visszabérlésére egy, a LOT és a PZU/PB1 között 2011. május 10-én aláírt megállapodás alapján került sor. A PB1 vállalat közvetett módon teljes egészében a PZU tulajdonában van. Az állam kisebbségi tulajdonrészt birtokol a PZU-ban ([38]). A vételár […] PLN (kb. […] EUR) volt.

b) Az Ul. 17 Stycznia 39. címen található ingatlan értékesítésére egy, a LOT és a TF Silesia között 2012. július 31-én aláírt megállapodás alapján került sor. A TF Silesia kizárólagos részvénytulajdonosa az Államkincstár. A vételár […] PLN (kb. […] EUR) volt.

c) A teherterminál értékesítésére egy, a LOT és az LS Airport Services S.A. (a továbbiakban: LS Airport Services) között 2011. november 25-én aláírt megállapodás alapján került sor. Az LS Airport Services kizárólagos részvénytulajdonosa az Államkincstár. A vételár […] PLN (kb. […] EUR) volt.

d) A vendéglátó létesítmények értékesítésére egy, a LOT és a LOT Catering között 2011. december 8-án aláírt megállapodás alapján került sor. A LOT Catering kizárólagos részvénytulajdonosa a teljes egészében állami tulajdonban lévő Regionális Gazdasági Alap (RGA). A vételár […] PLN (kb. […] EUR) volt.

(140) Lengyelország kifejtette, hogy a LOT-székházzal kapcsolatos eladási-visszabérlési ügylet során a LOT kilenc vételi ajánlatot kapott, amelyből a PZU/PB1 ajánlatát választott ák ki mint legelőnyösebbet. Lengyelország szerint a PZU csoporthoz tartozó társaságok forrásai nem állami források, és azok döntései nem tulajdoníthatók az államnak, ezért nincs szó állami támogatásról. Lengyelország ezenfelül kifejtette, hogy az ingatlanról független előzetes értékbecslés készült ([39]).

([38]) A Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. vállalatot 2010. május 12. óta jegyzik a varsói értéktőzsdén. Az ügylet napján (azaz 2011. május 10-én) részvényeinek 35 %-át az Államkincstár birtokolta, a fennmaradó 65 %-a pedig közkézhányadon (elsősorban nyugdíjalapok és fedezeti alapok birtokában) volt.

([39]) Az Emmerson által készített, 2011 áprilisi értékbecslés szerint az ingatlan értéke […] PLN (kb. […] EUR) volt. Ez az érték mintegy 10 %-kal magasabb a megállapodás szerinti árnál, mivel az Emmerson körülbelül 10 %-kal magasabbra becsülte a tulajdonos által megszerezhető bérleti díjat, mint amelyben a LOT végül megállapodott a PZU-val. Emiatt indokolt volt az eladási ár mintegy 10 %-os leszállítása.

(141) Lengyelország ezenkívül kifejtette, hogy az Ul. 17 Stycznia 39. címen található ingatlan, a teherterminál és a vendéglátó létesítmények esetében a pályázati eljárás nem volt sikeres, mert nem érkezett be ajánlat. Mindamellett az ingatlanokról mindegyik esetben független előzetes értékbecslés készült ([40]).

(142) A kölcsönszerződések tekintetében Lengyelország a következő magyarázatokat adta:

a) A PZU csoporthoz tartozó vállalkozások két kölcsönt nyújtottak a LOT-nak: először 2009. december 14-én […] PLN (mintegy […] EUR) összegben, majd 2010. február 17-én […] PLN (mintegy […] EUR) összegben. Az állam kisebbségi tulajdonrészt birtokol a PZU-ban.

b) A PKN Orlen 2012. június 28-án […] PLN (mintegy […] EUR) összegű kölcsönt nyújtott a LOT-nak. Az állam kisebbségi tulajdonrészt birtokol a PKN Orlenben ([41]).

c) A TF Silesia 2009. március 30-án […] PLN (mintegy […] EUR) összegű kölcsönt nyújtott a LOT-nak. A TF Silesia kizárólagos részvénytulajdonosa az Államkincstár.

d) Az OLPP 2012. március 9-én […] millió PLN (mintegy […] millió EUR) összegű kölcsönt nyújtott a LOT-nak. Az OLPP kizárólagos részvénytulajdonosa a teljes egészében az Államkincstár tulajdonában lévő PERN Przyjaźń S.A. (a továbbiakban: PERN).

(143) Lengyelország szerint a PZU csoporthoz és a PKN Orlenhez tartozó társaságok forrásai nem állami források, és – mivel az állam e társaságokban csak kisebbségi részesedéssel rendelkezik – azok döntései nem tulajdoníthatók az államnak, ezért nincs szó állami támogatásról.

(144) Lengyelország szerint az állami tulajdonú vállalatok (azaz a TF Silesia és az OLPP) által nyújtott kölcsönöket – még ha azok forrásait állami forrásoknak, illetve döntéseiket az államnak betudható döntéseknek tekintik is – mindenesetre piaci feltételeknek megfelelően nyújtották: a kölcsönöket erős biztosíték ([42]) és a magánhitelezők által alkalmazottakhoz hasonló kamatlábak ([43]) mellett nyújtották.

(145) A LOT leányvállalatainak értékesítése kapcsán Lengyelország a következőket fejtette ki:

a) A LOT Services, a LOT Catering, a LOT AMS és a LOT Cargo eladására nézve a Bizottság az SA.33337. sz. ügyben hozott határozatával ([44]) megállapította, hogy ezen ügyletek egyike sem képez állami támogatást.

b) A LOT a Casinos Poland vállalatban birtokolt részesedésének 33,3 %-át egy 2013. április 8-án kelt megállapodás értelmében […] millió PLN (mintegy […] millió EUR) összegért eladta a Vicco Investment Sp. z o.o. vállalatnak ([45]) (a továbbiakban: Vicco). A Vicco magánvállalat, ezért forrásai nem állami források, és döntései nem tulajdoníthatók az államnak. Lengyelország szerint az ügylet értéke megfelelt a nyílt verseny-eljárás keretében kiválasztott magánpiaci ajánlattevő által kínált piaci árnak.

([40]) Az Ul. 17 Stycznia 39. címen található ingatlan esetében az értékbecslést i. Marzena Niemczyk ingatlan-értékbecslő (engedély száma: 4519), a Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o. munkatársa (értékbecslés dátuma: 2012. július 26.); ii. a Colliers International Poland Sp. z o.o. (a jelentés kelte: 2012. június 12.); valamint iii. a Deloitte Advisory Sp. z o.o. (a jelentés kelte: 2012. július 18.) készítette el.
A teherterminál esetében az értékbecslést Marzena Niemczyk ingatlan-értékbecslő (engedély száma: 4519), a Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o. munkatársa (értékbecslés dátuma: 2011. július 31.) készítette el, valamint a KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. különjelentést (kelt: 2011. november 7.) készített az ingatlaneladás gazdasági ésszerűségéről.
A vendéglátó létesítmények esetében az értékbecslést Marzena Niemczyk ingatlan-értékbecslő (engedély száma: 4519), a Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o. munkatársa (értékbecslés dátuma: 2011. július 31.) készítette el, valamint a KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. különjelentést (kelt: 2011. november 7.) készített az ingatlaneladás gazdasági ésszerűségéről.

([41]) A Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. vállalatot 1999. november 26. óta jegyzik a varsói értéktőzsdén. 2012. december 31-én részvényeinek 27,5 %-át az Államkincstár birtokolta, a fennmaradó 72,5 %-a pedig közkézhányadon (elsősorban nyugdíjalapok és befektetési alapok birtokában) volt.

([42]) Azaz a TF Silesia által nyújtott kölcsön esetében: a LOT eszközeire bejegyzett zálogjog/jelzálogjog, a biztosítási szerződésből fakadó jogok átruházása, fizetési ígérvény és a végrehajtáshoz adott önkéntes hozzájárulás; az OLPP által nyújtott kölcsön esetében: bejegyzett zálogjog és a végrehajtáshoz adott önkéntes hozzájárulás.

([43]) Azaz a TF Silesia által nyújtott kölcsön esetében: WIBOR 3M + [4,5–5,5] százalékpontos éves kamatláb; az OLPP által nyújtott kölcsön esetében: [8–10] %-os éves kamatláb. Összehasonlításképpen: a PKN Orlen által 2012 első félévében a LOT-nak nyújtott kölcsön kamata évi [8–10] % volt.

([44]) Lásd a 8. lábjegyzetet.

([45]) Azaz a Century Casinos Europe GmbH (a Casinos Poland Sp. z o.o. korábbi részvényese) által létrehozott különleges célú gazdasági egységnek. A Century Casinos Europe GmbH az egyesült államokbeli és az osztrák tőzsdén jegyzett magántársaság.

c) A LOT a Petrolot vállalatban birtokolt részesedésének 49 %-át egy 2012. december 21-én kelt megállapodás értelmében […] millió PLN (mintegy […] millió EUR) összegért eladta a PKN Orlennek. A PKN Orlen magánvállalat, ezért – a fenti (142) preambulumbekezdésben leírtaknak megfelelően – forrásai nem állami források, és döntései nem tulajdoníthatók az államnak. Lengyelország szerint az ügylet értéke megfelelt a független előzetes értékbecslés ([46]) során meghatározott piaci árnak.

d) A LOT az Eurolot vállalatban birtokolt részesedésének 37,9 %-át egy 2013. február 27-én kelt megállapodás értelmében [> 118] millió PLN (mintegy [> 29] millió EUR) összegért eladta a TF Silesiának. Lengyelország szerint az Eurolot eladására versenyeljárás keretében, nyílt tárgyalási felhívást követő tárgyalások ([47]) útján került sor. A részvényeket a 100 %-os állami tulajdonban lévő TF Silesia – az egyetlen ajánlattevő – vásárolta meg. Az ügyleti ár előzetes független értékbecslésen ([48]) alapult.

(146) Azon ügyletet illetően, amely keretében a PKN Orlen és annak Petrolot nevű leányvállalata csökkentett áron szállított üzemanyagot a LOT-nak, Lengyelország kifejtette, hogy a PKN Orlen és a Petrolot magánvállalatok, forrásaik nem állami források, és döntéseik nem tulajdoníthatók az államnak, ezért ezek az ügyletek nem képeznek állami támogatást ([49]).

(147) Ami az érdekelt felek további állításait illeti, Lengyelország érvei szerint a LOT jelenleg jobb helyzetben van az életképesség visszanyerése tekintetében, mint a múltban volt. Javult a makrogazdasági környezet, és az előrejelzések szerint az Unió és Lengyelország gazdasága a vártnál gyorsabban fejlődhet. A légi forgalom várhatóan emelkedni fog, különösen Közép- és Kelet-Európában. A LOT okult a múltbeli sikertelen szerkezetátalakítási kísérletekből, és törekedett az előzőleg meg nem oldott hiányosságok orvoslására is (többek között példátlan nagyságrendű létszámcsökkentést hajtott végre, amely 2013-ban mintegy […] millió PLN megtakarítást eredményezett). A létszámleépítést a szakszervezetek részéről nem kísérte jelentősebb ellenállás. A LOT ezenfelül végül átvehette a B787-es repülőgépet, amely hiányát a korábbi nehézségek egyik forrásaként azonosították. Lengyelország részletes információkat nyújtott be a B787-es repülőgépek üzemeltetéséhez kapcsolódó megtakarításokról és annak a szerkezetátalakításra gyakorolt hatásáról. A LOT számításai alapján a B787-es repülőgép költség/jövedelem aránya jóval magasabb, mint a LOT korábbi flottáját alkotó B767-es gépeké. 2013-ban hathavi üzemeltetés során a B787-es repülőgépek ([…] millió PLN-nel) jobb pénzügyi eredményt generáltak, mint 2012 hasonló időszakában a B767-es elődgépek.

(148) A távolsági viszonylatokkal kapcsolatos állítólagos alacsony kereslet kapcsán Lengyelország olyan adatokat nyújtott be, amelyek bizonyítják, hogy a tagállam Észak-Amerikába irányuló járatainak piaca a legnagyobbak között van – jelentősebb egyes régi nyugat-európai csomópontokénál, és nagyobb, mint Prága és Budapest együttes forgalma –, sőt folyamatosan nő. Lengyelország érvelése szerint a magyar példával ellentétben a LOT erős alapokkal rendelkezik ahhoz, hogy távolsági közlekedési réspiacot alakítson ki, amely jelentős „hazalátogató" forgalmat bonyolíthat, és fontos összeköttetést jelenthet a keleti piacok (például Ukrajna, Fehéroroszország és Oroszország) felé.

(149) Ami a B787-es repülőgépek pénzügyi lízingjét mint saját hozzájárulási forrást, valamint a piac LOT-ba vetett bizalmát illeti, Lengyelország kifejtette, hogy a LOT-nak történő hitelnyújtást megelőzően a kereskedelmi hitelezők és az Ex-Im Bank szakmai alapokon nyugvó, átfogó átvilágítást végeztek. Az értékelést közvetlenül azelőtt készítették el, mielőtt 2012 novemberében végül leszállították a repülőgépeket, és a hitelezők teljes körű információval rendelkeztek a LOT pénzügyi helyzetéről. Akkor még nem tudhatták, hogy a LOT állami támogatást fog kapni, mivel Lengyelország csak 2012. december 14-én értesítette a Bizottságot a megmentési támogatásról.

([46]) A Deloitte Advisory Sp. z o.o. 2012. május 8-i értékbecslése. Az értékelés szerint a Petrolot Sp. z o.o. 49 %-os részesedésének becsült értéke nagyságrendileg […] millió PLN volt.

([47]) A tárgyalási felhívásról szóló értesítést 2012. július 24-én a „*Rzeczpospolita*" napilapban tették közzé, majd az ugyanebben a napilapban 2012. augusztus 21-én megjelent értesítéssel módosították.

([48]) A szakértő szerint az Eurolot 37,9 %-os részesedésének piaci értéke nagyságrendileg 118–124 millió PLN volt. Az Eurolot S.A. 37,9 %-os részesedésének piaci értékét két módszerrel: i. diszkontált cash flow (DCF) módszerrel (becsült érték: 124,0 millió PLN), illetve ii. kiigazított nettó eszközérték módszerrel (becsült érték: 118,0 millió PLN) végezték el. Lengyelország a következő, a Deloitte Advisory Sp. z o.o. által összeállított dokumentáris bizonyítékokat nyújtotta be: i. az Eurolot részvényértékesítésére alkalmazott magánbefektetői tesztről szóló, 2013. január 14-i jelentés; ii. az Eurolot értékbecsléséről szóló, 2013. január 14-i jelentés; iii. a pénzügyi, adóügyi és jogi átvilágításról szóló, 2013. január 15-i jelentés.

([49]) Lengyelország ezenfelül kifejtette, hogy az üzemanyag-szállítás árazási és fizetési feltételeit a szállítók a piaci feltételek – így a megvásárolandó termékmennyiség – figyelembevételével határozzák meg. A varsói központú LOT az Orlen/Petrolot legnagyobb ügyfele ezen a piacon. A LOT üzemanyagának több mint […] %-át Lengyelországban vásárolja, míg a fennmaradó rész megoszlik a többi nemzetközi bázis között. A nagy ügyfeleknek biztosított mennyiségi engedmény a szállítók és vevők közötti piaci kapcsolatok szokványos elemét képezik. Emellett a lengyelországi üzemanyagárak még annak ellenére is magasabbak a LOT által használt többi bázison alkalmazott áraknál, hogy a Társaság külföldön jóval kevesebb üzemanyagot vásárol.

(150) Lengyelország részletes magyarázatokkal szolgált a LOT által az útvonalak jövedelmezőségének kiszámításához használt módszertanról. A tagállam ezenkívül emlékeztetett azokra a kutatási adatokra, amelyek szerint a légitársaságok többsége a LOT által alkalmazotthoz hasonló módszertant használt.

(151) Ami a hosszú távú életképesség helyreállítását és különösen a ROCE túlbecslését illeti, Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a LOT elvégeztette világszerte 73 légitársaság ROCE-értékeinek elemzését az elmúlt 6 évre vonatkozóan, és arra az eredményre jutott, hogy előrejelzett ROCE-értéke az európai légitársaságok hasonló értékeinek középértéke körül helyezkedik el, jóval az elmúlt évben leghatékonyabbnak bizonyult európai légitársaságokéi alatt. Lengyelország ezen az alapon kijelentette, hogy a feltételezett ROCE nem tekinthető valószerűtlennek.

(152) Az állítólagos túlzott piaci kapacitás kapcsán a tagállam rámutatott, hogy az elmúlt három évben a lengyelországi légitársaságok kapacitása (kínált ülések számában kifejezve) átlag évi 6,2 %-kal növekedett, míg a teljes utasoldali kereslet évi 7,3 %-kal nőtt. Ezzel szemben Lengyelország megjegyzi, hogy a LOT 2014-ben […] %-kal kevesebb ülést kínál majd a Lengyelországból induló, illetve oda tartó járatokon, mint a szerkezetátalakítás előtt, míg a versenytársak becslések szerint több mint 30 %-kal bővítik kínálatukat.

(153) Ami a LOT charterpiacon történő állítólagos terjeszkedését illeti, Lengyelország szerint a LOT e szegmensben valójában a 2012. évi [> 3] %-ról (illetve a 2010. évi [> 15] %-ról) 2013-ra [< 1.5] %-ra csökkentette piaci részesedését. Tervei szerint a LOT a szerkezetátalakítást követően kivonul a charterpiacról.

VII. **A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE**

7.1. AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

(154) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.1.1. **Szerkezetátalakítási támogatás**

(155) A szerkezetátalakítási támogatást az Államkincstári Minisztérium nyújtaná, tehát egyértelműen állami forrásról van szó, és a támogatás nyilvánvalóan az államnak tudható be.

(156) A szerkezetátalakítási támogatást csak egy bizonyos vállalkozásnak (a LOT-nak) nyújtanák, mégpedig olyan feltételek mellett, amelyekkel a Társaság – nehéz pénzügyi helyzete miatt – a piacon nem juthatott volna hitelhez. Lengyelország ezt a szerkezetátalakítási tervben is megerősíti, amely kijelenti, hogy az állami támogatás jelenti az egyetlen olyan lehetséges finanszírozási forrást, amely lehetővé teszi a Társaság számára működésének fenntartását és a szerkezetátalakítási intézkedések végrehajtását. A Bizottság ezért megállapítja, hogy az intézkedés szelektív előnyt biztosít a kedvezményezettjének.

(157) A támogatás ezenfelül valószínűleg javítaná a LOT versenypozícióját a légi közlekedési üzletágban. Az Unióban különböző tagállamokbeli vállalkozások versenyeznek ebben az üzletágban, különösen a légi közlekedés liberalizációja harmadik szakaszának (az úgynevezett harmadik csomag) ([50]) 1993. január 1-jei hatálybalépése óta. Ezért a támogatás torzítja, illetve torzíthatja a versenyt, és hatással van a tagállamok közötti kereskedelemre.

(158) E megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy a bejelentett intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

7.1.2. **A repülőtéri díjakra biztosított halasztás és egyéb ügyletek**

A repülőtéri díjakra biztosított halasztás

(159) Ami a betudhatóságot illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy – amint a fenti (103) preambulumbekezdés is kifejti – a LOT-nak haladékot nyújtó repülőterek mindegyike közvetlen vagy közvetett módon a lengyel állam irányítása alatt áll. Tekintettel arra, hogy a bevett ítélkezési gyakorlat ([51]) szerint „*önmagában az a tény, hogy az állami vállalat az állam irányítása alatt áll, nem elegendő ahhoz, hogy az e vállalat által meghozott intézkedéseket […] az államnak tulajdonítsák*”, a Bizottságnak a jelenlegi vizsgálat keretében elemeznie kell az állam által a repülőterek irányítása

([50]) A harmadik csomag három jogszabályi intézkedést foglalt magában: i. a Tanács 1992. július 23-i 2407/92/EGK rendelete a légifuvarozók engedélyezéséről (HL L 240., 1992.8.24., 1. o.); ii. a Tanács 1992. július 23-i 2408/92/EGK rendelete a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról (HL L 240., 1992.8.24., 8. o.); iii. a Tanács 1992. július 23-i 2409/92/EGK rendelete a légi szolgáltatások vitel- és tarifadíjairól (HL L 240., 1992.8.24., 15. o.).

([51]) A C-482/99. sz., *Francia Köztársaság kontra Bizottság (Stardust Marine)* ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-4397. o.) 52. pontja.

felett gyakorolt felügyelet intenzitását. A Bizottságnak ezenfelül meg kell vizsgálnia azt is, hogy léteznek-e más olyan mutatók, amelyek szerint az állam szerepet játszott a LOT által fizetendő repülőtéri díjakra biztosított halasztás megítélésében, vagy a vonatkozó döntéseket a repülőterek önállóan, minden állami beavatkozástól mentesen hozták-e meg.

(160) A Bizottság megjegyzi, hogy a Lengyelország által benyújtott KPMG-jelentés ismerteti az egyes repülőtereknek a különböző halasztási megállapodásokra – és ezzel összefüggésben az adósságbehajtási folyamat megindítására, a fizetési felszólításokra, valamint a halasztások feltételeiről folytatott tárgyalásokra – vonatkozó döntéshozatali folyamatait. A KPMG jelentése kitér a tárgyalásokban részt vevő felekre (például a repülőterek jogi, adósságbehajtási és pénzügyi osztályai) is. A jelentés nem utal arra, hogy az állam bármilyen módon beavatkozott volna a LOT által fizetendő repülőtéri díjakra biztosított halasztás megítélésébe.

(161) Mindamellett a varsói Chopin repülőteret irányító PPL esetében a Bizottság megjegyzi, hogy az a közjog hatálya alá tartozik, és teljes egészében az Államkincstár tulajdonában van, így vezérigazgatóját is az nevezi ki. A fenti (103) és (105) preambulumbekezdéssel összhangban a közhatóságok jelentős mértékű felügyeletet gyakorolnak a PPL felett ([52]). Ezenfelül a varsói repülőtér Lengyelország legnagyobb repülőtere, amely mintegy évi 10 milliós utasforgalmat bonyolít, és kulcsfontosságú a Lengyelország és a világ többi része közötti összeköttetés szempontjából. Ami a regionális repülőtereket illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy bár azok magánjogi társaságok, közvetlen vagy közvetett módon az állam irányítása alatt állnak, és egyik fő állami részvényesük a PPL ([53]) (lásd a fenti (103) preambulumbekezdést). A regionális repülőtér üzemeltetése ezenfelül jelentős hatást gyakorol a helyi gazdaságra, ezért nem valószínű, hogy a helyi hatóságokat valamilyen módon ne vonnák be ezeknek az irányításuk alá tartozó repülőtereknek a fontos működési döntéseibe.

(162) Tekintettel a repülőtéri díjak elhalasztására vonatkozó döntés LOT-ra és mindezen repülőterek helyi és nemzeti szintű tevékenységére gyakorolt potenciális hatására, valamint arra, hogy a LOT a PPL legfontosabb ügyfele, továbbá a PPL és az állam közötti szoros kapcsolatra és arra, hogy a PPL közjogi társaság, igen valószínűtlen, hogy a szóban forgó döntéseket teljes mértékben állami befolyástól függetlenül hozták volna meg. A Bizottság ezért megállapítja, hogy bár nem bizonyítható, hogy Lengyelország ösztönözte volna a PPL-t a LOT által fizetendő repülőtéri díjak elhalasztására, úgy kell tekinteni, hogy a közhatóságok bizonyára játszottak valamiféle szerepet e döntések meghozatalában. A Bizottság összefoglalásképpen arra a következtetésre jutott, hogy elegendő elem van birtokában annak megállapításához, hogy a repülőtéri díjakra biztosított halasztás az államnak tudható be. Mivel a halasztások potenciális forrásveszteséget jelenthetnek az állami vállalatok számára, az intézkedéseket állami források bevonásával hajtották végre.

(163) Annak meghatározásához azonban, hogy ezen intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében gazdasági előnyt biztosítottak-e a LOT számára, a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy a PPL és a regionális repülőterek a repülőtéri díjakra biztosított halasztás megítélése során az azonos helyzetben lévő magánhitelezőhöz hasonlóan jártak-e el. Amennyiben ez így van, nem tekinthető úgy, hogy a LOT olyan előnyben részesült, amelyhez rendes piaci körülmények között nem juthatott volna hozzá, és ebben az esetben az intézkedések nem képeznek állami támogatást az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében (a piacgazdasági szereplő teszt).

(164) A Bizottság különösen megjegyzi, hogy a bevett ítélkezési gyakorlat ([54]) szerint a LOT-nak megítélt halasztások piaci összeegyeztethetőségének vizsgálata során figyelembe kell venni azoknak – a fenti (108) preambulumbekezdésben ismertetett – hátterét, azaz a gazdasági válságot és egyéb rendkívüli eseményeket is.

(165) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a LOT a lengyelországi repülőterek legfontosabb ügyfele, és azok bevételének jelentős részét generálja (lásd a fenti (109) preambulumbekezdést). A repülőtereknek ezért különösen érdekükben áll a LOT-tal való együttműködésük fenntartása.

(166) A Bizottság ezenfelül értékelte az arra vonatkozó információkat is, hogy egymáshoz képest milyen előnyökkel, illetve hátrányokkal jártak volna a repülőterek számára a LOT adósságának behajtására rendelkezésre álló lehetőségek, azaz a repülőtéri díjak halasztása, a peres eljárás és a Lengyelország által kezdeményezett csődeljárás. A Bizottság különösen az eljárások által igénybe vett idő tekintetében megjegyzi, hogy a repülőterek által a

([52]) A közlekedési miniszter i. többek között nemzetvédelmi okokból vagy természeti katasztrófa esetén kötelezettségeket írhat elő a PPL-nek; ii. módosíthatja vagy visszavonhatja a PPL vezérigazgatójának határozatait, amennyiben azok törvényellenesek; iii. jóváhagyja a légi közlekedést biztosító aktív rendszerek részét képező eszközök értékesítését.

([53]) 2009 és 2013 között a PPL tulajdonában volt a gdański repülőtér részvényeinek mintegy 30 %-a, a krakkói repülőtér részvényeinek mintegy 77 %-a, a poznański repülőtér részvényeinek mintegy 45 %-a, a katowicei repülőtér részvényeinek mintegy 16 %-a és a wrocławi repülőtér részvényeinek mintegy 20 %-a.

([54]) A C-482/99. sz., *Francia Köztársaság kontra Bizottság (Stardust Marine)* ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-4397. o.) 71. pontja (*„…annak meghatározásához, hogy az állam a piacgazdaságban tevékenykedő körültekintő befektetőként járt-e el, azon időszak kontextusába kell visszahelyezkedni, amelynek során a pénzügyi támogatási intézkedéseket megtették…”*).

LOT-nak megítélt átlagos halasztási időszak kb. 6,5 hónap volt. Ez a kintlevőségek behajtásának átlagos lengyelországi időtartamához (több mint 2 év), illetve a csődeljárások átlagos lengyelországi időtartamához (3 év) viszonyítva előnyösnek tűnik a repülőterek számára, sőt még a LOT számára megítélt leghosszabb halasztási időszakhoz (kb. 1 év) képest is előnyös marad. A Bizottság ezenfelül megjegyzi, hogy a halasztásokról szóló döntések meghozatalának időpontjában a LOT még rendelkezett biztosítékként felhasználható eszközökkel ([55]). A halasztás ezért előnyösebb volt a repülőterek számára, mint a csődeljárás megindítása, mivel utóbbi esetben a repülőteret megillető összegeket a legutolsó hitelkategóriába sorolták volna, ami jóval alacsonyabb visszafizetési arányt jelentett volna, mint a halasztás által érintett összeg (lásd a fenti (110) és (114) preambulumbekezdést).

(167) Ami a halasztások feltételeit illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy a repülőterek által felszámított kamat a jelek szerint a piaci feltételeket tükrözi, mivel megfelel az adott időszakban az adott ágazatban nyújtott kölcsönök esetében felszámított kamatláb átlagos szintjének ([56]); mindamellett a repülőterek nem voltak kötelesek a törvény szerinti kamatlábat alkalmazni. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a halasztott összeg legnagyobb részére a LOT saját eszközei nyújtottak biztosítékot. A fennmaradó esetekben a LOT biankó fizetési ígérvényt adott, illetve elismerte az adott repülőtér felé fennálló adósságát, ami adósságbehajtás esetén nagymértékben javította volna a repülőterek pozícióját (lásd a fenti (112) és (113) preambulumbekezdést).

(168) A Bizottság megjegyzi azt is, hogy a LOT egyéb magánhitelezői is lehetővé tették számára kintlevőségeinek azonos feltételek melletti halasztott megfizetését, beleértve a törvényben előírtnál alacsonyabb kamatlábat vagy a kamatmentességet, sőt egyes esetekben a biztosíték hiányát is (lásd a fenti (115) preambulumbekezdést).

(169) A Bizottság végezetül elismeri, hogy a LOT maradéktalanul visszafizette az összes halasztott repülőtéri díjat (lásd a fenti (116) preambulumbekezdést).

(170) Ami a Lengyelország által benyújtott KPMG-jelentést illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy az elemzi az egyes halasztási megállapodások piaci megfelelőségét (lásd a fenti (117) preambulumbekezdést). A KPMG által használt módszertan – amely az alapforgatókönyvet, amely szerint a LOT megkapja a repülőtéridíj-halasztást, egy olyan alternatív forgatókönyvvel veti össze, amely szerint a halasztást nem ítélik meg, így megindul a LOT elleni csődeljárás – objektív és ellenőrizhető adatokon (statisztikákon, konkrét példákon stb.) alapul. Az objektív eredmény garantálása érdekében a forgatókönyveket három különböző részforgatókönyv alapján hasonlították össze. A halasztási megállapodások gazdasági logikájának ellenőrzése érdekében az alapforgatókönyv és az alternatív forgatókönyv összevetését folyó árakon és nettó jelenértéken is elvégezték. A két forgatókönyv összehasonlítása megerősíti, hogy a repülőtéri díjak elhalasztása minden egyes esetben gazdaságilag ésszerű volt, és előnyösebbnek bizonyult a repülőterek számára, mint az alternatív forgatókönyv, azaz a csődeljárás megindítása. A KPMG jelentése széles körben használt értékelési módszereket alkalmazott, és a használt módszertan és standardok tekintetében nem merültek fel aggályok. E megfontolásokra tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a jelentés eredménye megbízhatóan megerősíti a halasztási megállapodások piaci megfelelőségét.

(171) A Bizottság megjegyzi, hogy a kintlevőségeire halasztás nyújtását mérlegelő hitelező nem hasonlítható össze egy befektetővel, mivel a két esetben mások az üzleti feltételek. A befektető nyereséget akar termelni, ezért gondosan mérlegeli a kockázatokat, megfelelő biztosítékot kér, és ennek hiányában elállhat a befektetéstől. Ezzel szemben a hitelező egészen más helyzetben van: kintlevőségei már léteznek és fedezetlenek, így csak két választása marad: vagy bíróság előtt követeli vissza kintlevőségét, vagy törekszik a békés rendezésre, ezért előfordulhat, hogy a befektetőtől eltérő – adott esetben kevésbé kedvező – adósság-visszafizetési feltételeket is elfogad. A hitelező többek között elfogadhatja az adós által a végrehajtás megkönnyítése érdekében tett engedményeket (például az adósság elismerését vagy a végrehajtáshoz adott önkéntes hozzájárulást), illetve lehetőség szerint fedezetet szerezhet a kölcsönre. A hitelezőnek ezért érdekében áll az adósságra biztosított halasztás megítélése, amennyiben ez (például) segíti a későbbi végrehajtást ([57]).

(172) E megfontolások tükrében a Bizottság megállapítja, hogy az állami tulajdonú repülőterek piacgazdasági hitelezőként jártak el, amikor a LOT-nak halasztást biztosítottak a repülőtéri díjak megfizetésére. Ezért ezek az ügyletek nem biztosítottak olyan előnyt a LOT számára, amelyhez az rendes piaci körülmények között nem jutott volna hozzá. Ebből az következik, hogy a repülőtéri díjak fent értékelt halasztása nem minősül állami támogatásnak.

([55]) Szintén lényeges, hogy a PPL által a LOT-nak megítélt összes halasztást biztosítási fedezet védte. Az esetek többségében a biztosíték a LOT eszközeire bejegyzett jelzálogjog, illetve zálogjog volt.

([56]) A Lengyel Nemzeti Bank adatai alapján.

([57]) A T-198/01. sz., *Technische Glaswerke Ilmenau GmbH kontra Bizottság* (Technische Glaswerke Ilmenau GmbH) ügyben hozott ítélet (EBHT 2004., II-2717. o.) 99. pontja.

Egyéb ügyletek

(173) Ami a LOT ingatlanügyleteit illeti, a Lengyelország által nyújtott kiegészítő felvilágosítások fényében a Bizottság a következő következtetéseket vonta le:

(174) A LOT székházának a PZU/PB1 számára történő értékesítése tekintetében a Bizottság megállapítja, hogy a fenti (139)–(140) preambulumbekezdés értelmében a vásárló magántársaság, ezért annak forrásai nem képeznek állami forrásokat. Következésképpen ez az ügylet nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak.

(175) Ami i. az Ul. 17 Stycznia 39. címen található ingatlan TF Silesiának történő értékesítését, ii. a teherterminál LS Airport Services számára történő értékesítését, valamint iii. a vendéglátó létesítmények LOT Cateringnek történő értékesítését illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy ezekben az esetekben a vásárló közvetlenül vagy közvetve az állam által irányított cég volt. A TF Silesia és az LS Airport Services közvetlenül az Államkincstár irányítása alá tartozik, míg a LOT Catering kizárólagos részvénytulajdonosa, a REF, szintén teljes egészében az Államkincstár tulajdonában áll (lásd a fenti (139) preambulumbekezdést). Mindezek a vállalatok a gazdasági társaságokról szóló lengyel törvénykönyv hatálya alá tartozó magánjogi társaságok. A törvénykönyv előírja, hogy a korlátolt felelősségű részvénytársaságok esetében (és bizonyos feltételek esetén a korlátlan felelősségű részvénytársaságok esetében is) ingatlanvásárláshoz vagy -eladáshoz a közgyűlés beleegyezése szükséges ([58]). Ezért abból kiindulva, hogy a TFS, az LS Airport Services és a LOT Catering közgyűlésében (közvetve vagy közvetlenül) az Államkincstár gyakorolja az összes szavazati jogot, az állam elkerülhetetlenül szerepet játszott a szóban forgó ügyletekkel kapcsolatos döntéshozatali folyamatokban. E megfontolások fényében a Bizottság megállapítja, hogy a TF Silesia, az LS Airport Services és a LOT Catering döntései az államnak tudhatók be. Mivel ezek a vállalatok közvállalkozások, forrásaik állami források.

(176) Az ingatlan értékét az összes szóban forgó esetben független, az általánosan elfogadott piaci mutatókkal és értékelési standardokkal összhangban (így többek között a hasonló ügyletek és a helyi piaci feltételek figyelembevételével) elkészített értékbecslés állapította meg. Az értékbecslők megfelelő képzettséggel és gyakorlattal rendelkeztek. A Bizottság megjegyzi, hogy az értékbecsléseket az ügyletek végrehajtását megelőzően készítették el. A Bizottság szerint továbbá a szóban forgó ügyletek megfelelnek a hatóságok általi földterület- és épületértékesítés állami támogatási elemeiről szóló bizottsági közleményben ([59]) a független szakértő által készített értékbecslésre vonatkozóan megállapított követelményeknek. E megfontolásokra tekintettel a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy ezen értékbecslések eredménye alkalmas a fent ismertetett ingatlanok megközelítő piaci árának meghatározására.

(177) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a LOT fent ismertetett ingatlanértékesítési ügyletei nem biztosítottak olyan előnyt a LOT számára, amelyhez az rendes piaci körülmények között nem juthatott volna hozzá; következésképpen nem minősülnek az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak.

Kölcsönök

(178) Ami a LOT-nak nyújtott kölcsönöket illeti, a Lengyelország által nyújtott kiegészítő felvilágosítások fényében a Bizottság a következő következtetéseket vonta le:

(179) Ami a PZU csoport és a PKN Orlen által a LOT-nak nyújtott kölcsönöket illeti (lásd a fenti (142)–(143) preambulumbekezdést), a Bizottság megjegyzi, hogy azok magánvállalatok. Következésképpen forrásaik nem állami források, és döntéseik nem tulajdoníthatók az államnak. A szóban forgó kölcsönök ezért nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak.

(180) Ami a TF Silesia által a LOT-nak nyújtott kölcsönt illeti, amint azt a fenti (175) preambulumbekezdés már megállapította, a TF Silesia döntései az államnak tulajdoníthatók, és forrásai állami források.

(181) Az OLPP által a LOT-nak nyújtott kölcsönt illetően a Bizottság megjegyzi, hogy kizárólagos részvénytulajdonosa (a PERN) az Államkincstár 100 %-os tulajdonában van (lásd a fenti (142) preambulumbekezdést). Ezért a társaság közgyűlésén az Államkincstár gyakorolja az összes szavazati jogot és nevezi ki az igazgatótanács összes tagját. Minderre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy az OLPP döntései az államnak tudhatók be, és forrásai állami források.

(182) A fentiekre figyelemmel a Bizottságnak azt kellett értékelnie, hogy a TF Silesia és az OLPP piaci feltételek mellett nyújtotta-e a LOT-nak a kölcsönöket. Tekintettel arra, hogy a szóban forgó kölcsönök esetében a LOT erős biztosítékot nyújtott, és az alkalmazott kamatlábak a magánhitelezők által alkalmazottakhoz hasonlóak voltak (lásd a fenti (144) preambulumbekezdést), a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a kölcsönöket piaci feltételek mellett nyújtották.

([58]) A LOT Catering és a TF Silesia korlátolt felelősségű részvénytársaság, az LS Airport Services pedig korlátlan felelősségű részvénytársaság.
([59]) HL C 209., 1997.7.10., 3. o.

(183) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a LOT-nak nyújtott kölcsönök nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak.

Leányvállalatok értékesítése

(184) Ami a LOT leányvállalatainak értékesítését illeti, a Lengyelország által nyújtott kiegészítő felvilágosítások fényében a Bizottság a következő következtetéseket vonta le:

(185) A LOT Services, a LOT Catering, a LOT AMS és a LOT Cargo eladására nézve a Bizottság megjegyzi, hogy ezeket az ügyleteket korábban megvizsgálta, és az SA.33337. sz. ügyben hozott határozatával ([60]) megállapította, hogy ezen ügyletek nem képeznek állami támogatást. A határozat ellen nem érkezett fellebbezés, így az véglegesen jogerőre emelkedett.

(186) Ami az érdekelt felek arra irányuló észrevételeit illeti, hogy a LOT piaci áron felül értékesítette e leányvállalatokban birtokolt részesedését és különösen hogy a LOT AMS és a LOT Services eladási ára nem tükrözte azt a tényállást, miszerint i. a LOT AMS különösen rossz pénzügyi helyzetben volt, és ii. a LOT Services elődcége, a LOT Ground Services Sp. z o.o. (a továbbiakban: LOT Ground Services) csődeljárás alatt állt (lásd a fenti (132) preambulumbekezdést), a Bizottság megjegyzi, hogy ezen ügyletek kapcsán korábban már vizsgálatokat folytatott.

(187) A LOT AMS esetében a részvények eladási árát három előzetes független értékelés alapján határozták meg, amelyeket az SA.33337. sz. ügyben hozott bizottsági határozat ([61]) ismertetett és értékelt. Ugyanez a határozat ([62]) ismertette és értékelte a LOT Cargo leányvállalattal összefüggő ügyletet is. Ami a LOT Ground Services és a LOT Services leányvállalatokat illeti, a Bizottság ellenőrizte, hogy a LOT Services valóban a LOT Ground Services jogutódja-e, és arra a következtetésre jutott, hogy az a felszámolt vállalatnak csak néhány eszközét vette át ([63]). A fentiekre tekintettel a Bizottság nem látja indokoltnak az SA.33337. sz. ügyben hozott, állami támogatásra vonatkozó határozatának megváltoztatását.

(188) A Casinos Poland Vicco számára történő értékesítése tekintetében (lásd a fenti (145) preambulumbekezdést) a Bizottság megállapítja, hogy a Vicco magántársaság, ezért forrásai nem állami források, és döntései nem tulajdoníthatók az államnak.

(189) A Petrolot PKN Orlen számára történő értékesítése tekintetében (lásd a fenti (145) preambulumbekezdést) a Bizottság a fenti (179) preambulumbekezdésben már leszögezte, hogy a PKN Orlen magántársaság, ezért annak forrásai nem képeznek állami forrásokat, és döntései nem tulajdoníthatók az államnak.

(190) A Eurolot TF Silesia számára történő értékesítése tekintetében (lásd a fenti (145) preambulumbekezdést) a Bizottság fentebb már leszögezte, hogy e vállalat döntései az államnak tulajdoníthatók, és forrásai állami források. Mindamellett a Bizottság megjegyzi azt is, hogy az ügyletet megelőzően nyílt tárgyalási felhívást tettek közzé. Ezenfelül az Eurolot részvényeinek értékét az ügylet végrehajtása előtt készített értékbecslések alapján határozták meg. Ezeket az értékbecsléseket bevett és elterjedt módszertanok (nevezetesen a diszkontált cash flow (DCF) és a kiigazított nettó eszközérték modell) és hihető feltevések alapján végezték el. E megfontolásokra tekintettel a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy ezen értékbecslések eredménye alkalmas a LOT Eurolotban birtokolt részesedése megközelítő piaci árának meghatározására. A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a szóban forgó ügylet összhangban van az egységes piaccal.

(191) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a LOT leányvállalatainak értékesítése nem képez állami támogatást.

Szolgáltatásnyújtás

(192) Azon ügyletet illetően, amely keretében a PKN Orlen és annak Petrolot nevű leányvállalata állítólag csökkentett áron szállított üzemanyagot a LOT-nak (lásd a fenti (146) preambulumbekezdést), a Bizottság megjegyzi, hogy a PKN Orlen és a Petrolot magánvállalatok. Következésképpen, mivel a PKN Orlen forrásai nem állami források, a Bizottság megállapítja, hogy a LOT-nak történő üzemanyag-szállítási ügyletek nem képeznek állami támogatást.

([60]) Lásd a 8. lábjegyzetet.
([61]) Lásd a Bizottság SA.33337. sz. ügyben hozott határozatának (29)–(34) és (57)–(60) preambulumbekezdését és a 8. lábjegyzetet.
([62]) Lásd a Bizottság SA.33337. sz. ügyben hozott határozatának (17)–(22) és (44)–(50) preambulumbekezdését és a 8. lábjegyzetet.
([63]) A Lengyelország által az SA.33337. sz. ügyben folytatott vizsgálat keretében szolgáltatott információk alapján a LOT Services bizonyos eszközöket (anyagmozgató gépeket) és – külső munkaerő-közvetítő cég útján – néhány alkalmazottat vett át a felszámolt LOT Ground Services vállalattól. Mindez azonban nem kapcsolódott a LOT Ground Services tevékenységének átvételéhez.

7.2. A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TÁMOGATÁS JOGSZERŰSÉGE

(193) Az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet ([64]) 3. cikke értelmében a támogatások nem léptethetők hatályba a Bizottság támogatást engedélyező határozata előtt vagy a határozatának vélelmezett meghozatala előtt (felfüggesztési kötelezettség).

(194) Lengyelország mindezidáig nem léptette hatályba a LOT szerkezetátalakítási támogatását, ezért a Bizottság megállapítja, hogy a tagállam a felfüggesztési kötelezettségnek eleget tett.

7.3. A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

(195) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja előírja, hogy az egyes gazdasági területek fejlődését előmozdító állami támogatás engedélyezhető, amennyiben az a közös érdekkel ellentétes mértékben nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket.

(196) A Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó intézkedés olyan szerkezetátalakítási támogatást képez, amelyről a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás fényében kell eldönteni, hogy az az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése értelmében összeegyeztethető-e a belső piaccal.

7.3.1. **Nehéz helyzetben lévő vállalkozás**

(197) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 12. pontjának a) alpontja és 14. pontja szerint csak nehéz helyzetben lévő vállalkozások jogosultak szerkezetátalakítási támogatásra. Egy cég akkor minősülhet nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak, ha megfelel az iránymutatás 10. vagy 11. pontjában felsorolt kritériumoknak.

(198) A 10. pont szerint egy vállalkozás akkor minősül nehéz helyzetűnek, ha:

a) korlátolt felelősségű társaság esetén törzstőkéjének több mint a felét elvesztette, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során veszett el;

b) bármely vállalkozási forma esetén abban az esetben, ha a rá alkalmazandó nemzeti jog szerint a vállalkozás teljesíti a kollektív fizetésképtelenségi eljárás alá vonás feltételeit.

(199) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban megjegyezte, hogy a LOT (mint korlátolt felelősségű társaság) teljesíti az iránymutatás 10. pontjának a) alpontjában felsorolt kritériumokat, mivel 2012. december 31-i állapot szerint elvesztette törzstőkéjének legalább felét (169,7 %), és annak több mint negyede (89,3 %) az elmúlt 12 hónap során veszett el ([65]).

(200) Mivel a LOT 2013-ban nettó nyereségről számolt be, úgy tűnhet, hogy a Társaság jelenleg nem felel meg a 10. pont a) alpontja második részkritériumának. A 2013-ban kitermelt nettó nyereség azonban kizárólag a megmentési támogatásnak volt betudható. Támogatás nélkül a cég 2013-ban sem lett volna nyereséges, mivel csődbe ment volna. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási folyamat kezdetén a LOT a 10. pont a) alpontja értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt, sőt még mindig az.

(201) Ezen túlmenően 2012 decemberére a Társaságot illikviditás fenyegette, és a fizetésképtelenség elkerülése érdekében kénytelen volt megmentési támogatásért folyamodni (lásd a fenti (17) preambulumbekezdést). Lengyelország megerősítette, hogy a megmentési támogatás hiányában a Társaság rövid időn belül csődbe ment volna.

(202) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a LOT a szerkezetátalakítási folyamat elejétől kezdve a 10. pont a) és c) alpontja értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt.

(203) A Bizottság megvizsgálta azt is, hogy a LOT eleget tesz-e az iránymutatás 11. pontjában felsorolt kritériumoknak.

(204) Az iránymutatás 11. pontja szerint egy vállalat a 10. pontban hivatkozott feltételek hiányában is nehézségben lévőnek tekinthető, különösen akkor, ha egy vállalkozás nehéz helyzetére utaló szokásos jelek mutatkoznak, mint pl. a csökkenő forgalom, a felhalmozódó leltári készletek, a fölös kapacitás, a növekvő adósságok, az emelkedő kamatköltségek és a zuhanó vagy nullára leírt nettó eszközérték.

([64]) HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

([65]) A LOT 2012. évi pénzügyi kimutatása szerint a Társaság 2012. december 31-én 447,7 millió PLN törzstőkével rendelkezett; a LOT 2012. december 31-ig 759,8 millió PLN-t veszített törzstőkéjéből, ebből 400 millió PLN-t 2012-ben.

(205) A Társaság pénzügyi kimutatásában a következő jelek utalnak a vállalkozás nehéz helyzetére (lásd a fenti 1. táblázatot):

— Csökkenő forgalom: 2013-ban az értékesítés árbevétele 3 147 millió PLN-re esett vissza; ilyen alacsony szintre 2010 óta nem volt példa, amikor az árbevétel 2 958,8 millió PLN-re esett vissza.

— Felhalmozódó raktári készletek: a készletek értéke a 2010-es 252,1 millió PLN-ről kezdetben 2012-re 198,5 millió PLN-re esett vissza, majd 2013-ban 216,6 millió PLN-re nőtt.

— Fölös kapacitás: a Társaság létszámcsökkentést és flottaleépítést hajtott végre, és a jövőre nézve is vannak ilyen tervei, ami túlzott kapacitás meglétére utal.

— Növekvő adósságok: a rövid és hosszú lejáratú kötelezettségek a 2010-es 1 606,9 millió PLN-ről 2013-ra 3 223 millió PLN-re nőttek.

— Emelkedő kamatköltségek: a kamatköltségek a 2010-es 60,2 millió PLN-ről 2013-ra 123,8 millió PLN-re nőttek.

— Zuhanó vagy nullára leírt nettó eszközérték: a nettó eszközérték a 2010-es 500,1 millió PLN-ről 2012-re 265,5 millió PLN-re, majd 2013-ban 258,1 millió PLN-re esett vissza.

A Társaság ezenkívül 2008 óta minden egyes pénzügyi évben veszteségről számolt be. Ez a tendencia csak 2013-ban fordult meg, amikor a LOT a megmentési támogatás kézhezvételét követően nettó nyereséget mutatott ki. A Bizottság úgy véli, hogy egy éveken át ilyen nagyságrendű veszteséget termelő vállalat alighanem nehéz helyzetben van.

(206) Mindezeken túlmenően a könyvvizsgáló által a 2013. évi pénzügyi kimutatásokról kiadott vélemény szerint a negatív törzstőke, valamint a forgóeszközök értékét meghaladó rövid lejáratú kötelezettségek miatt jelentős a bizonytalanság arra vonatkozóan, hogy a Társaság fenn tudja-e tartani tevékenységét. A Bizottság korábbi esetekben ([66]) azt a következtetést vonta le, hogy amennyiben egy társaság negatív törzstőkével rendelkezik (mint a LOT 2012 óta), előzetesen feltételezhető, hogy teljesülnek az iránymutatás 10. pontjának a) alpontjában felsorolt kritériumok. A Törvényszék szintén megállapította ([67]), hogy a negatív törzstőkével rendelkező vállalkozás nehéz helyzetben levőnek minősül.

(207) A fentiek alapján a Bizottság úgy tekinti, hogy a LOT az iránymutatás 11. pontja értelmében is nehéz helyzetben lévő vállalkozás.

(208) A LOT vállalatot 1929-ben alapították (jelenlegi formájában 2001-ben jegyezték be), és azóta folyamatosan működik a légi utasszállításban, ezért az iránymutatás 12. pontja értelmében nem tekinthető újonnan alapított vállalkozásnak.

(209) Az iránymutatás 13. pontja alapján egy nagyobb vállalatcsoporthoz tartozó vagy azáltal átvett vállalat rendszerint nem jogosult szerkezetátalakítási támogatásra, kivéve, ha a vállalat igazoltan saját működése, és nem a csoporton belüli önkényes költségfelosztás eredményeként jutott bajba, és a nehézségek túl súlyosak ahhoz, hogy csoportszinten megoldhatóak legyenek.

(210) A LOT egy vállalatcsoport anyavállalata, azonban nehézségei saját tevékenységével függenek össze, nem pedig a LOT csoporton belüli önkényes költségfelosztás következtében léptek fel. A Társaság nehézségeinek hátterében álló tényezőket a fenti (20) preambulumbekezdés ismerteti.

(211) A LOT csoport leányvállalatai túl kicsik és túl kevés nyereséget termelnek ahhoz, hogy megmenthetnék az anyavállalatot: 2013-ban együttes bevételük csupán a LOT bevételének mintegy 2,5 %-át tette ki, ráadásul együttesen összesen 2 millió PLN nettó veszteséget könyveltek el. Mindezeken felül maga a LOT csoport is nehézségekkel küzd: a 2011. december 31-ével záruló évben (a leányvállalatok kis mérete miatt a LOT azóta nem volt köteles konszolidált pénzügyi kimutatást benyújtani) 164 millió PLN nettó konszolidált veszteségről, illetve 270 millió PLN halmozott veszteségről számolt be. Ezért a Társaság nehézségei túl súlyosak ahhoz, hogy azokat a csoport önmagában meg tudná oldani.

([66]) A Bizottságnak az Arbel Fauvet Rail SA részére nyújtott C 38/07 (ex NN 45/07) számú állami támogatásról hozott határozata (HL L 238., 2008.9.5., 27. o.).

([67]) A T-102/07. sz., *Freistaat Sachsen kontra Bizottság* és a T-120/07. sz., *MB Immobilien és MB System kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2010., II-585. o.) 95–106. pontja.

(212) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a LOT nehéz helyzetben lévő vállalkozás, ezért jogosult a szerkezetátalakítási támogatásra.

7.3.2. **Az „először és utoljára" elv**

(213) Az iránymutatás 73. pontja alapján amennyiben az érintett vállalkozás a múltban már részesült megmentési célú vagy szerkezetátalakítási támogatásban – ideértve a be nem jelentett támogatásokat is –, és amennyiben a szerkezetátalakítási támogatás nyújtása vagy a szerkezetátalakítási időszak vége óta kevesebb, mint tíz év telt el, vagy a szerkezetátalakítási terv végrehajtása megtorpant (bármelyik is legyen a legkésőbbi), a Bizottság nem engedélyez további megmentési célú vagy szerkezetátalakítási támogatást.

(214) A Bizottság a jelen vizsgálat keretében értékelte, hogy a repülőtéri díjak halasztása, amely kapcsán a Ryanair panaszt nyújtott be (lásd a fenti 1.2. szakaszt), és amelyhez később más érdekelt felek is fűztek észrevételeket (lásd a fenti (130), (132), (133) és (135) preambulumbekezdést), befolyásolta-e az „először és utoljára" elv Lengyelország általi tiszteletben tartását. Miután a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy a repülőtéri díjakra biztosított halasztás nem képez állami támogatást (lásd a fenti (172) preambulumbekezdést), ebből az következik, hogy az említett ügyletek semminemű hatást nem gyakorolnak az „először és utoljára" elv Lengyelország általi betartására.

(215) Ugyanez igaz az érdekelt felek véleménye szerint állami támogatásnak tekintendő további ügyletekre, azaz i. az ingatlaneladásra, ii. a kölcsönök nyújtására, iii. a leányvállalatok értékesítésére és iv. az egyéb szolgáltatások nyújtására is (ezek leírását lásd a fenti (132) és (133) preambulumbekezdésben), mivel a Bizottság ezek esetében is azt állapította meg, hogy nem minősülnek állami támogatásnak (lásd a fenti (177), (183), (191) és (192) preambulumbekezdést).

(216) A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy sem a repülőtéri díjakra biztosított halasztás, sem az érdekelt felek által említett ügyletek nem képeznek állami támogatást. Lengyelország ezenfelül megerősítette, hogy a Társaság az elmúlt 10 évben nem kapott sem megmentési, sem szerkezetátalakítási támogatást. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az „először és utoljára" feltétel teljesült.

7.3.3. **A hosszú távú életképesség helyreállítása**

(217) Az iránymutatás 34–37. pontja értelmében egy intézkedés csak akkor lehet összeegyeztethető az egységes piaccal, ha a szerkezetátalakítási terv – a jövőbeni működési körülményekre vonatkozó reális feltételezések alapján – ésszerű időn belül helyreállítja a vállalkozás hosszú távú életképességét. A tervnek lehetővé kell tennie, hogy a vállalkozás a szerkezetátalakítás végeztével fedezni tudja összes költségét, és a várható tőkemegtérülésnek elégségesnek kell lennie ahhoz, hogy a szerkezetátalakítás után a cég saját erejéből sikerrel versenyezhessen a piacon. A szerkezetátalakítási tervnek ismertetnie kell mindazokat a körülményeket, amelyek nehéz helyzetbe hozták a vállalkozást, lehetővé téve annak elbírálását, hogy a javasolt szerkezetátalakítási intézkedések megfelelőek-e.

(218) A szerkezetátalakítási terv értelmében várhatóan 2015-ben áll helyre a Társaság hosszú távú életképessége (lásd a 4. táblázatot). A Társaság ekkor várhatóan nettó nyereséget termel majd, azaz a szerkezetátalakítást követően képes lesz összes költségének fedezésére, beleértve az értékcsökkenést és a pénzügyi költségeket is. Az előrejelzések szerint a szerkezetátalakítást követő időszakban a tőkemegtérülés [5–6] % és [10–12] % között alakul majd. Tekintve, hogy a lengyel tízéves államkötvény hozama – amelyet általában a kockázatmentes befektetés megközelítőleges hozamának tekintenek – 3,4 % körül alakul, a várható tőkemegtérülés ésszerűen megfelelő kockázati felárat tartalmaz, és elégségesnek tekinthető ahhoz, hogy a LOT saját erejéből sikerrel versenyezhessen a piacon. Ugyanakkor – tekintve, hogy az európai légitársaságok tőkearányos működési eredményének (ROCE) középértéke az elmúlt pénzügyi évben 6,9 % (csak a nyereséges légitársaságok körében 10,3 %) volt, és hogy a leghatékonyabb európai légitársaságok ROCE-mutatója elérte a 13,4 %-ot, a LOT által a szerkezetátalakítás utáni időszakra kitűzött cél nem tűnik sem valószerűtlennek, sem túlzónak.

(219) A szerkezetátalakítási terv részletesen ismerteti azokat a körülményeket, amelyek a LOT nehézségeit eredményezték, és meghatározza az e nehézségek megoldására szolgáló intézkedéseket, amelyeket a fenti III. fejezet részletez.

(220) A Bizottság áttekintette a szerkezetátalakítási tervben szereplő pénzügyi előrejelzések mögött meghúzódó legfontosabb feltevéseket, és értékelte mind a szerkezetátalakítási intézkedéseket, mind az érdekelt felek által a hosszú távú életképesség helyreállításával kapcsolatban felvetett kérdéseket. Az értékelés eredményeképpen a Bizottság úgy véli, hogy a LOT-nak most jobbak a sikerre való kilátásai, mint a 2009–2012 közötti időszakban.

(221) Először is a LOT 2013-ban megkezdte a régóta várt B787-es repülőgépek üzemeltetését, amely az új stratégia kulcseleme és a szerkezetátalakításból származó hasznok fontos hajtóereje. Lengyelország szerint a B787-es

repülőgépek szállításának késedelme jelentette a Társaság múltbeli pénzügyi nehézségeinek és gazdasági életképességének helyreállítására való képtelenségének egyik alapvető okát. A LOT új stratégiája a B787-es gépek réspiaci távolsági útvonalakon való üzemeltetésén, valamint a Lengyelországból és Közép-Európából kiinduló, a közelmúltban korszerűsített és bővülő varsói Chopin repülőtér ([68]) köré kiépített hatékony ráhordó hálózaton alapul.

(222) A B787 üzemeltetésének első tényleges eredményei megerősítik azt a feltevést, hogy a repülőgép bevezetése jelentős szerkezetátalakítási hasznot termel majd. 2013. június és november között a B787-es flotta […] millió PLN-nel nagyobb nyereséget generált, mint elődje, a B767, 2012 azonos időszakában, ami meghaladta a szerkezetátalakítási terv előrejelzéseit. Feltételezve, hogy a gépeket mind a 12 hónapban használják (ellentétben 2013-mal, amikor azok egy fél évig nem szálltak fel), elérhetőnek tűnik a [135–165] millió PLN tervezett éves pénzügyi hatás. Az új repülőgépek jelentős megtakarítást is lehetővé tettek: az üzemanyagköltség [> 15] %-kal, a teljes közvetlen kiadás pedig [> 25] %-kal volt alacsonyabb.

(223) Lengyelország kvantitatív adatokkal bizonyította azt is, hogy a B787-es repülőgépek bevezetése kedvező hatást gyakorolt nemcsak a távolsági szegmensre, hanem a járathálózat egészére, így a rövid és közepes távolságú szegmensekre is, amelyek transzferkapcsolatot biztosítanak a távolsági járatok számára. A LOT által a B787-es repülőgépekkel biztosított útvonalakkal összefüggésben termelt „Margin 2" ([69]) nyereség (amely tudniillik magában foglalja a teljes járathálózatra gyakorolt kiegészítő hatást is) a 2013. június–november közötti időszakban elérte a [> 100] millió PLN-t, és [> 100] %-kal volt magasabb, mint 2012 azonos időszakában, amikor a Társaság még a régi B767-es gépeket használta.

(224) Ami a B787-es repülőgépek esetleges kihasználatlanságát illeti (amely problémát az eljárás megindításáról szóló határozat is felvetette), Lengyelország kifejtette, hogy a LOT 2013-ig öt B767-es gépet üzemeltetett a Lengyelország–USA és Lengyelország–Kanada viszonylatokon. Jelenleg hat B787-es géppel rendelkezik, amelyeket ezeken az útvonalakon és egy Pekingbe irányuló új útvonalon működtethet. A LOT úgy tervezi, hogy a szerkezetátalakítási időszak után újabb, Ázsiába irányuló távolsági útvonalak működtetését is megkezdi majd. Az IATA szerint a Lengyelországból kiinduló transzatlanti járatok száma évi 6,5 %-kal, a Közép- és Kelet-Európából Ázsiába irányuló utasforgalom pedig évi 9,1–10,6 %-kal nőhet a 2013–2017 közötti időszakban. Lengyelország adatokkal támasztotta alá, hogy a tagállam Észak-Amerikába irányuló járatainak piaca a legnagyobbak között van – jelentősebb egyes régi nyugat-európai csomópontokénál (ilyen többek között München, Bécs, Koppenhága és bizonyos útvonalak esetében Zürich), és nagyobb, mint Prága és Budapest együttes forgalma –, sőt folyamatosan nő. Ez szintén megerősíti, hogy a B787-es flotta eredményesen és hatékonyan kihasználható.

(225) Másodszor, a LOT orvosolta a korábbi szerkezetátalakítási kísérletek hiányosságait azáltal, hogy az előzőleg megoldatlanul hagyott problémákra (például a következetlen létszámleépítésre) összpontosított. A LOT már 2013 novemberére példátlan mértékben, 35 %-kal csökkentette földi személyzetének létszámát, és további leépítéseket is tervez. A Társaság ezenfelül megerősítette a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának nyomon követését is.

(226) 2013-ban a jövedelemhez kapcsolódó intézkedések a tervezett pénzügyi potenciáljuk [> 100] %-át termelték ki. A Társaság 2013 augusztusában sikeresen bevezette a térítésköteles étkeztetést, és nem kapott negatív visszajelzést az ügyfelek részéről. A LOT által végzett piackutatás szerint az economy osztályon utazó utasok nagy valószínűséggel nem ellenzik a további fizetős szolgáltatások bevezetését sem (a csomagdíj kivételével, amelynek bevezetését a LOT nem tervezi). A több mint 50 %-ban diszkont légitársaságok által kiszolgált lengyel piacon az utasok megszokták a fizetős szolgáltatásokat.

(227) Ez adott esetben lehetővé teheti a kiegészítő bevételek növelését. A LOT kiegészítő jövedelme a teljes bevétel […] %-át teszi ki, ami alacsonyabb arány, mint a hagyományos légitársaságok átlaga (3,1 %, növekvő tendencia), és jóval alacsonyabb, mint a LOT által hasonló mérete és üzleti modellje miatt stratégiai referenciaegységnek tekintett Aer Lingus esetében (13–14 %). A LOT külön szervezeti egységet hozott létre a növekvő kiegészítő bevételek kezelésére. Miután a hagyományos légitársaságok is egyre inkább egy olyan kombinált modell felé mozdulnak el, amely a több kiegészítő jövedelmet a légitársaságok hagyományos elemeivel ötvözi, indokoltnak tűnik az az álláspont, hogy a LOT hasonló irányú elmozdulása nem ássa alá a Társaság stratégiáját (azaz hagyományos légitársaságként kialakított imázsát), és nem riasztja el az ügyfeleket.

([68]) A második utasterminál korszerűsítését követően a repülőtér kapacitása több mint 20 millió főre, azaz jelenlegi méretének kétszeresére nő.

([69]) A „Margin 2" fogalommeghatározását lásd a (248) preambulumbekezdésben.

(228) Ami a szerkezetátalakítási terv további végrehajtását illeti, a LOT 2013. december 31-re már 69 %-ban megvalósította a 2014. évre tervezett előrehaladást. A 2014. december 31-ével záruló évre tervezett cél (71 millió PLN főtevékenységből származó árbevétel) megvalósításához a LOT-nak még 75 millió PLN-nel kell javítania pénzügyi teljesítményét, ami reális célkitűzés.

(229) A LOT már azonosította is e szükséges fejlesztés forrásait: ilyenek többek között a már végrehajtott szerkezetátalakítási intézkedések visszatérő pénzügyi hatással bíró hasznai ([> 100] millió PLN 2013-ban); a 2013 első félévében a B787-es gépek üzemeltetésből történő kivonásával összefüggő egyszeri költség elmaradása ([> 25] millió PLN); a B787-es flotta által termelt kiegészítő nyereség, amennyiben azt egész évben használják, nem csak fél éven át, mint 2013-ban ([> 50] millió PLN); üzemanyagköltség-megtakarítás ([> 75] millió PLN). Ha ezeknek a potenciális eredményeknek csak egy töredékét sikerül is megvalósítani, a LOT elérheti a 2014. évre előirányzott pénzügyi célkitűzéseit.

(230) Harmadszor, javult a makrogazdasági környezet, amely nagymértékben aláásta a korábbi szerkezetátalakítási kísérleteket. A 2009. és 2012. évi recesszió után az Unió gazdasága lassanként talpra áll: 2014-re 1,6 %-os, 2015-re 2,0 %-os növekedést jeleznek előre. A lengyel gazdaság 2014-ben várhatóan 3,2 %-kal bővül, azaz gyorsabban, mint a szerkezetátalakítási terv kidolgozása idején számították (2,2 %); 2015-re pedig 3,4 %-os növekedés várható ([70]). A LOT által idézett múltbeli adatok szerint a légi utasszállítás iránti kereslet mindig szorosan összefüggött a gazdasági növekedéssel. Az IATA előrejelzése szerint a 2013–2017 közötti időszakban világszinten 5,4 %-kal bővülhet az utasforgalom. Az Európai Légitársaságok Szövetsége szerint 2014 nyári időszakában Európa összes térsége közül Közép- és Kelet-Európa piaca bővülhet a legnagyobb mértékben (7 %-os járatszám-növekedés). Jelenleg Lengyelország bonyolítja a teljes közép-kelet-európai légi forgalom mintegy 25 %-át.

(231) A fenitek eredményeképpen a 2013. december 31-én záruló pénzügyi évben – a szerkezetátalakítási időszak első teljes évében – a LOT a tervezett 196 millió PLN veszteség helyett 26 millió PLN nettó nyereségről számolt be. A Társaság elemzése szerint ez a (2007 óta először elért) nyereség nagyrészt a szerkezetátalakítási intézkedések végrehajtásának, nem pedig külső tényezőknek volt köszönhető.

(232) A LOT likviditása is jelentősen javult. 2013-ban a tényleges működési pénzáramlás 285 millió PLN-nel a tervezett érték felett alakult. Míg a szerkezetátalakítási terv abból indult ki, hogy a LOT-nak 2013 augusztusáig szüksége lesz a szerkezetátalakítási támogatásra, az mindezidáig elboldogult e támogatás nélkül, sőt további finanszírozási forrásokat is talált (lásd például a Boeing […] származó […] millió USD bevételt, valamint a hatodik B787-es gép értékesítéséből és visszabérléséből származó […] millió USD nettó jövedelmet ([71])). Így – noha a Társaságnak továbbra is szüksége van a támogatásra a túléléshez – nőtt a biztonsági likviditási marzs, ami még inkább alátámasztja az életképesség visszanyerésével kapcsolatos reményeket.

(233) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kétségbe vont bizonyos, a pénzügyi előrejelzések hátterében álló mögöttes feltevéseket, azaz a kulcsparamétereknek a referenciaértékekhez viszonyított relatíve kis eltéréseit (az utasonkénti egységbevétel (hozam) esetében 1 %, az utasszám esetében 1 %, a PLN/USD átváltási arány esetében 10 %), a hatéves időtávlatban stabil üzemanyagárat, a szerkezetátalakítási intézkedések 85 %-os végrehajtási arányát, valamint a repülőgépek bérbeadásából származó tervezett bevételek összegét.

(234) Lengyelország benyújtott egy felülvizsgált érzékenységi elemzést is, amely feltevése szerint a kulcsparaméterek nagyobb mértékben térnek el a referenciaértékektől (a hozam esetében 4 %, az utasszám esetében 3,5 %, a PLN/USD átváltási arány esetében 55 %). Ezen elemzés szerint a LOT az összes vizsgált forgatókönyv esetében megőrzi életképességét a teljes, 2014–2018 közötti előrejelzési horizonton. Mindemellett Lengyelország hangsúlyozta, hogy a referenciaszintek konzervatívak. A tervezett hozamszintet a múltbeli értékek is alátámasztják, és a tényleges eredmények is megerősítették (2013-ban a tervezettnél gyorsabb volt a növekedés). Az utasszámra vonatkozó előrejelzés – amelyre vonatkozóan a szerkezetátalakítási és kompenzációs intézkedések miatt eleve jelentősen korlátozott feltevésekkel éltek – alacsonyabb a hasonló légitársaságokéival való összehasonlítás és a lengyel piac növekedésére vonatkozó előrejelzések alapján indokoltnál. Végül a LOT által idézett pénzügyi intézmények előrejelzései szerint a PLN/USD átváltási arány várhatóan a szerkezetátalakítási tervben figyelembe vettnél alacsonyabb szinten marad egészen az előrejelzési horizont végéig, azaz 2016-ig.

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

([71]) A LOT […]-án megállapodást írt alá a Boeinggel, amely pontot tett a […] B787 repülőgép […] irányuló tárgyalások végére. A megállapodás tárgya […], becsült pénzügyi hatása pedig […] millió USD. Ezenfelül a hatodik B787-es gép visszlízingjére vonatkozó megállapodás feltételei kedvezőbbek a szerkezetátalakítási tervben eredetileg figyelembe vett operatív lízing feltételeinél. A pénzügyi előny jelenértéke mintegy […] millió USD.

(235) A szerkezetátalakítási tervben figyelembe vett referencia-üzemanyagár meghaladja a LOT utóbbi tíz évben mért maximumát, és 12,1 %-kal magasabb a bejelentés időpontjában érvényes piaci árnál, azaz relatíve magasabb a Bizottság által a korábbi légitársaság-szerkezetátalakítási ügyekben végzett elemzésekhez ([72]) használt áraknál (az elemzések az aktuális piaci áraknál a Czech Airlines esetében maximum 5 %-kal, az Air Malta esetében pedig 4,5 %-kal magasabb árakat vettek figyelembe). A LOT pillanatnyilag 2015-ig a referenciaszint alatt […] %-kal be tudja fagyasztani az üzemanyagárakat, azaz biztosítani tudja, hogy az ár a szerkezetátalakítási időszak végéig ne haladja meg a befagyasztott szintet. Ezen túlmenően az érzékenységi elemzés szerint még ha ez az igen konzervatív referenciaár akár 15 %-kal növekedne is, a LOT abban az esetben is megtartaná likviditását a teljes pénzügyi horizont végéig.

(236) Ami a repülőgép bérbeadásából származó tervezett jövedelmet illeti, a LOT az egyik B787-es gépet bérbe adta utazásszervezőknek, és jelenleg dolgozik egy második repülő leendő bérlőjével megkötendő végleges megállapodás kidolgozásán. A LOT értékelése szerint e megállapodás létrejöttének jó az esélye. Egy érdekelt fél észrevétele szerint a B787-es repülők igen piacképesek, így megvalósíthatónak tűnik a két B787-es gép bérbeadására vonatkozó feltevés.

(237) A LOT továbbra is bérlőt, illetve vásárlót keres a […] E170-es repülőgépre. Mindamellett azok folytatódó használata esetére kidolgozott egy alternatív flotta-forgatókönyvet is annak érdekében, hogy az életképességét e kísérletek meghiúsulása esetén is helyre tudja állítani. A Bizottság megvizsgálta, hogy az alternatív forgatókönyv – megvalósítása esetén – hogyan érintené a pénzügyi előrejelzéseket. Megállapítása szerint a 2014–2018 közötti időszak teljes készpénzkiáramlása [64–78] millió PLN-nel lenne magasabb, mint az alapforgatókönyv esetén. Ez a negatív irányú eltérés belül marad a szerkezetátalakítási tervben meghatározott biztonsági marzson. A LOT még a legrosszabb forgatókönyv esetében is várhatóan [> 150] millió PLN halmozott készpénzáramlást generálna a 2014–2018 közötti időszakban.

(238) A LOT ezenfelül további (a szerkezetátalakítási tervben nem szereplő) szerkezetátalakítási intézkedéseket helyezett kilátásba az alternatív flottaforgatókönyv esetleges negatív hatásainak ellensúlyozása érdekében. E kiegészítő intézkedések becsült pénzügyi hatása eléri az évi [> 50] millió PLN-t, és messze meghaladja a 2014–2018 közötti időszakra vetített [64–78] millió PLN összegű esetleges pénzügyi hiányt. A kiegészítő szerkezetátalakítási intézkedésekkel kombinált alternatív flottaforgatókönyv szerinti pénzügyi előrejelzések alapján a LOT készpénzeredménye még valamivel jobb is lehet a szerkezetátalakítási tervben előrevetítettnél.

(239) Ami a szerkezetátalakítási terv végrehajtási arányát illeti, a Bizottság a fenti elemzés alapján úgy véli, hogy valószerű lehet a szerkezetátalakítási intézkedések feltételezett 85 %-os végrehajtási aránya. A Bizottság ezenkívül megjegyzi, hogy a LOT 2013-ban a tervezett szerkezetátalakítási haszon 137 %-át termelte ki.

(240) Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a naprakész érzékenységi elemzés még inkább alátámasztja, hogy a javasolt szerkezetátalakítási intézkedések alkalmasak a Társaság hosszú távú életképességének helyreállítására.

(241) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a szerkezetátalakítási terv időtartama három és egynegyed évre korlátozódik, azaz 2012 utolsó negyedévétől 2015 végéig tart, ami a jelen esetben a tervben vázolt szerkezetátalakítási intézkedések, illetve azok végrehajtási ütemterve és első eredményei fényében megfelelőnek tűnik. Az időszak rövidebb, mint a korábban jóváhagyott szerkezetátalakítások ([73]) esetében volt (tudniillik öt év).

(242) A Bizottság végül megjegyzi, hogy a bejelentett szerkezetátalakítási terv kelte 2013. június 14., míg a szerkezetátalakítási folyamat már 2012 végén megkezdődött. Tény, hogy a nehéz helyzetben lévő vállalkozás szerkezetátalakításához számos különféle intézkedés szükséges, amelyek közül néhányat azonnal el lehet fogadni, mások kidolgozása és végrehajtása azonban több időt igényelhet. Ezért nem szolgálná a sikert annak előírása, hogy a korábbi intézkedések csak akkor tekinthetők ugyanazon szerkezetátalakítási folyamat részének, ha azok végrehajtását mindaddig nem kezdik meg, amíg a későbbi intézkedéseket is teljes részletességgel ki nem dolgozzák. Az azonnal elfogadható intézkedésekre előírt ilyen embargó csak tovább növelné a vállalkozás nehézségeit, és még nagyobb összegű állami támogatást tenne szükségessé.

(243) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a javasolt szerkezetátalakítási intézkedések alkalmasak arra, hogy reális feltételezések alapján és ésszerű időn belül helyreállítsák a Társaság hosszú távú életképességét.

([72]) A Bizottság 2012. szeptember 19-i C(2012) 6352 végleges határozata az SA.30908. számú állami támogatásról (HL L 92., 2013.4.3., 16. o.). A Bizottság 2012. június 27-i C(2012) 4198 végleges határozata az SA.33015. számú állami támogatásról (HL L 301., 2012.10.30., 29. o.).

([73]) Lásd a 72. lábjegyzetet.

7.3.4. **Az indokolatlan versenytorzulás megelőzése (kompenzációs intézkedések)**

(244) Az iránymutatás 38–42. pontja szerint kompenzációs intézkedésekkel kell biztosítani a támogatás kereskedelmi feltételekre gyakorolt kedvezőtlen hatásainak lehetőség szerinti enyhítését. A támogatásnak nem szabad jelentős mértékben torzítania a versenyt. Ez rendszerint a vállalat piaci jelenlétének korlátozását jelenti a szerkezetátalakítási időszak végén. A kompenzációs intézkedéseknek arányosnak kell lenniük a támogatás torzító hatásaival és különösen az adott vállalkozás méretével és relatív piaci jelentőségével. A veszteséget termelő tevékenység megszüntetése nem tekinthető érvényes kompenzációs intézkedésnek. A kompenzációs intézkedések mértékét esetről esetre kell megállapítani, figyelembe véve a hosszú távú életképesség helyreállításának célkitűzését. Ezenfelül az iránymutatás 7. pontja értelmében a Bizottság a versenyben résztvevőkre gyakorolt hatás minimalizálása érdekében is megkövetel kompenzációs intézkedéseket.

(245) Az iránymutatás 56. pontja szerint a támogatott térségekben kevésbé szigorú feltételek alkalmazhatók a támogatás engedélyezését és a kompenzációs intézkedések végrehajtását illetően. Ebben az összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy a LOT az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében támogatott térségben működik.

(246) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a LOT viszonylag kis vállalkozás, amely mind a hagyományos, mind a diszkont légitársaságok részéről versennyel szembesül. Becslések szerint a LOT európai légi személyszállítási üzletágban való részesedése nem éri el az 1 %-ot. A Lengyelországból induló, illetve oda érkező nemzetközi útvonalak piacán viszonylag erősebb (bár gyengülő) pozícióval rendelkezik: e piacon a becslések szerint 27 %-os részesedéssel bír. A Bizottság ezért úgy véli, hogy szükség van kompenzációs intézkedésekre. Mindamellett a LOT viszonylag kis mérete és csekély piaci jelentősége miatt a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a támogatás versenytorzító hatásai korlátozottak lesznek. Ezt figyelembe kell venni a kompenzációs intézkedések értékelése során.

(247) A LOT kompenzációs intézkedésként 19 útvonal megszüntetését és 5 útvonalon a járatsűrűség csökkentését javasolja (a részleteket lásd a 3.4. szakaszban). A javasolt kompenzációs intézkedés [13,5–16,5] %-os (rendelkezésre álló üléskilométerre vetített) kapacitáscsökkentést jelent a szerkezetátalakítási időszakot megelőző, azaz a 2011. november és 2012. október közötti időszakhoz képest. A LOT szerint az érintett útvonalak egyike sem volt veszteséges a szerkezetátalakítást megelőzően.

(248) A LOT két mutató, a „Margin 1” és a „Margin 2” segítségével számítja ki az útvonalak jövedelmezőségét. A „Margin 1” módszer az egyes viszonylatokból származó bevételeket és a kapcsolódó változó költségeket (például az értékesítési, utas- és járatköltségeket) veszi számításba. A „Margin 2” ezeken felül figyelembe veszi az egyes útvonalaknak tulajdonítható úgynevezett „hozzájárulást” (azaz a viszonylatnak a LOT teljes járathálózatára gyakorolt pénzügyi hatását), valamint az azzal összefüggő közvetett költségeket (operatív lízing, értékcsökkenés, állandó személyi költségek, marketing és reklám) is. A „Margin 1” mutató szerint az összes érintett útvonal nyereséges volt.

(249) A Bizottság saját gyakorlata szerint akkor tekint nyereségesnek egy útvonalat, ha az a megszüntetését megelőző évben pozitív értékben járult hozzá a vállalat eredményéhez ([74]). Ez a hozzájárulási marzs (amely a LOT „Margin 1” mutatójának felel meg) az egyes viszonylatokhoz tartozó árbevételt és változó költségeket (például az értékesítési, utas- és járatköltségeket) veszi figyelembe. A Bizottság a hozzájárulási marzsot tekinti a megfelelő mérőszámnak, mivel az számításba veszi a vizsgált útvonalhoz közvetlenül kapcsolódó összes költséget. A pozitív hozzájárulási marzsot termelő viszonylatok nemcsak az útvonal változó költségeit fedezik, hanem hozzájárulnak a társaság állandó költségeihez is.

(250) A rendes üzleti gyakorlatban azokat a tevékenységeket szokás fenntartani, amelyek rövid, illetve középtávon fedezik a változó költségeket. Az állandó költségek elvileg nem változnak a műveletek volumene szerint; azokat az egyes viszonylatok működtetésétől függetlenül viselni kell. Ezért a légitársaság számára kedvezőbb az ilyen útvonalak fenntartása, mint azok megszüntetése, amennyiben azok az állandó költségeknek legalább egy részét fedezik. Ezt az egyik érdekelt fél is hallgatólagosan elismerte, amikor azt az észrevételt tette, hogy a jövedelmezőség kizárólag változó költségek alapján történő mérése a *hosszú távú* megfontolások szempontjából nem megfelelő módszer.

(251) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a szóban forgó útvonalak megszüntetése megfelelő kompenzációs intézkedést képez, mivel azok a szerkezetátalakítást megelőzően nem voltak veszteségesek.

(252) Ami az érdekelt fél azon állítását illeti, miszerint az állami támogatásnak köszönhetően a LOT növelte kapacitását a lengyel charterpiacon, a Bizottság először is megjegyzi, hogy a LOT mindezidáig csak megmentési támogatást kapott, amelyet teljes egészében a lejárt kötelezettségeinek törlesztésére és a megmentési időszakban az operatív tevékenységéből származó készpénzhiány fedezésére fordított. A LOT-nak ezért nem állt rendelkezésére olyan többlet állami támogatás, amelyből a charterpiacon történő állítólagos terjeszkedését finanszírozhatta volna. A tervek szerint a jövőbeni szerkezetátalakítási támogatást sem e célra, hanem kizárólag a szerkezetátalakítási intézkedések finanszírozására fogják költeni.

([74]) Lásd a Bizottság SA.30908. sz. ügyben hozott határozatának (a hivatkozást lásd a 72. lábjegyzetben) (130)–(131) preambulumbekezdését.

(253) Másodszor, a LOT nem növelte kapacitását a lengyel charterpiacon. Ellenkezőleg: a LOT valójában a 2012. évi [> 3] %-ról 2013-ra [< 1,5] %-ra csökkentette piaci részesedését a növekvő lengyel charterpiacon (amelyen hagyományosan jóval erősebb pozícióval, 2010-ben például [> 15] %-os részesedéssel rendelkezett). A LOT ideiglenes jelleggel és csakis azzal a céllal folytat tevékenységet a charterpiacon, hogy a szerkezetátalakítási terv rendelkezéseinek megfelelően biztosítsa flottájának hatékony kihasználását. Tervei szerint a LOT a szerkezetátalakítási időszak lezárultát követően kivonul a charterpiacról.

(254) Harmadszor, a charterpiaci tevékenység a LOT tevékenységének csak marginális részét, mindössze [< 1] %-át teszi ki. Az iránymutatás a fő piacon – azaz a LOT esetében a menetrend szerinti légi szállítási szolgáltatások terén – írja elő a kapacitáscsökkentést.

(255) A LOT által javasolt kompenzációs intézkedésekből származó kapacitáscsökkentés teljes szintje összességében [13,5–16,5] %-ot tesz ki, ami meghaladja a korábban említett légitársaság-szerkezetátalakítási ügyekben (Czech Airlines és Air Malta) a Bizottság által elfogadott szintet. Érdemes megjegyezni azt is, hogy a LOT által 2013-ban végrehajtott tényleges kapacitáscsökkentés 1,6 százalékponttal nagyobb volt a tervezettnél.

(256) A Bizottság ezenfelül megjegyzi, hogy a LOT megszüntetett egy sor, teljesen koordinált ([75]) repülőterekről (Frankfurt, München, Düsseldorf, Bécs, Zürich, Helsinki, Párizs, Nizza, Róma, Amszterdam és Stockholm) működtetett útvonalat. Emiatt ezeken a repülőtereken résidőpárok szabadultak fel, ami új üzleti lehetőségeket kínál a versenytárs légitársaságoknak arra, hogy e repülőterek viszonylatában útvonalakat működtessenek, és növeljék az azokon való jelenlétüket.

(257) A fentiek fényében a javasolt kompenzációs intézkedések elégségesek ahhoz, hogy biztosítsák a támogatás kereskedelmi feltételekre gyakorolt kedvezőtlen hatásainak minimalizálását. Következésképpen a javasolt kompenzációs intézkedések megfelelnek az iránymutatás 38–42. pontjának.

7.3.5. **Minimumra korlátozott támogatás (saját hozzájárulás)**

(258) Az iránymutatás 43–45. pontja értelmében a támogatást szigorúan a vállalat szerkezetátalakításának lehetővé tételéhez szükséges minimumra kell korlátozni. A támogatások kedvezményezettjeinek a szerkezetátalakítási tervhez saját forrásaikból jelentős mértékben hozzá kell járulniuk, például olyan eszközeik eladása révén, amelyek nem nélkülözhetetlenek a vállalkozás túléléséhez, vagy piaci feltételek mellett szerzett külső finanszírozás formájában. E hozzájárulásnak ténylegesnek (valósnak) kell lennie, azaz nem tartalmazhat jövőbeni várt nyereséget, például pénzforgalmat. A hozzájárulás azt jelzi, hogy a piacok hisznek a vállalat életképessége visszaállításának lehetőségében. A LOT-hoz hasonló nagyvállalatok esetében a saját hozzájárulás mértékének el kell érnie legalább a szerkezetátalakítási költségek 50 %-át.

(259) A LOT a bejelentés szerint [1 200–1 600] millió PLN-nel járul hozzá a szerkezetátalakításhoz, ami a szerkezetátalakítási költségek [60–67] %-ának felel meg. A saját hozzájárulás a következő tételekből épül fel: i. a B787-es repülőgép pénzügyi lízingje […] millió PLN értékben, valamint ii. állóeszközök értékesítése a tervek szerint […] millió PLN értékben.

(260) A pénzügyi lízinget a […] egyesült államokbeli magánbank biztosította az öt B787-es gép beszerzéséhez. Az ügyletet többek között az Ex-Im Bank garanciája és a repülőgépekre bejegyzett zálogjog biztosítja.

(261) Az iránymutatás szerint a saját forrás piaci feltételek mellett szerzett külső finanszírozás formájában is biztosítható. A szóban forgó pénzügyi lízing megfelel ennek a követelménynek. Először is azt magánbank nyújtotta. Másodszor, a LOT versenyeljárás keretében, a piacról kapott 24 kereskedelmi ajánlat közül választotta ki a […] ajánlatát. Harmadszor, a repülőgépek lízingje (a biztosíték típusát is beleértve) szokványos finanszírozási forma a légiközlekedési ágazatban, így azt a LOT versenytársai is alkalmazzák. Lengyelország által benyújtott információk szerint az elmúlt három évben több uniós légitársaság (többek között az Air France, a British Airways, a Lufthansa, a Norwegian és a KLM) is exporthitel-ügynökség által nyújtott garanciákkal szerzett be repülőgépeket. 2012-ben világszerte az összes légijármű-finanszírozási ügylet mintegy 30 %-ában működött közre exporthitel-ügynökség. Végül a finanszírozás a repülőgépek vételárának csak egy részét ([75–90] %-át) fedezik, míg a fennmaradó részt a LOT-nak kell kifizetnie.

(262) Másfelől az iránymutatások előírják, hogy a saját forrás azt „jelzi, hogy a piacok hisznek az életképesség visszaállításának lehetőségében". Tekintettel a biztosíték kiemelkedő minőségére és a nemteljesítési kockázat alighanem igen alacsony, sőt elhanyagolható mértékére, a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban fenntartásainak adott hangot arra vonatkozóan, hogy a jelenlegi lízingügylet megfelelően bizonyítja-e, hogy a piacok hisznek a LOT hosszú távú életképességének helyreállításában.

([75]) A „teljesen koordinált repülőtér" forgalmát a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.) 2. cikkének g) pontja határozza meg. A 95/93/EGK rendelet 3. cikkének (4) bekezdése szerint az ilyen repülőtereken – legalábbis bizonyos időszakokban – kapacitáshiány áll fenn.

(263) Lengyelország további magyarázatokkal és bizonyítékokkal támasztotta alá e kérdésben előterjesztett érvelését. A garancia odaítélése előtt az Ex-Im Bank elvégezte a LOT átvilágítását, és elemezte a Társaság pénzügyi helyzetét és műveleteit. Arra a következtetésre jutott, hogy a LOT életképes üzleti modellt alkalmaz, és hosszú távon képes lesz visszafizetni a lízinget.

(264) Ezenfelül az a tény, hogy 24 magáncég nyújtott be különböző finanszírozási feltételeket tartalmazó ajánlatot egyazon ügyletre, szintén arra mutat, hogy a minőségi biztosíték ellenére e cégek úgy értékelték, hogy a LOT-nak nyújtott finanszírozás bizonyos mértékű kockázattal jár (hiszen eltérő esetben az összes ajánlattevő egyforma kockázatmentes kamatlábat alkalmazott volna). Az ésszerűen eljáró piaci hitelező értékeli ezt a kockázatot, és a LOT életképességét a lízing adós általi visszafizetését alapvetően befolyásoló kulcstényezőként veszi figyelembe.

(265) Ezen túlmenően az egyik ajánlattevő az exporthitel-ügynökség által nyújtott garancia nélkül is nyújtott volna finanszírozást, ami arra mutat, hogy a piac ilyen ügynökség beavatkozása nélkül is hajlandó lett volna finanszírozást biztosítani. Egy külső tanácsadó által végzett elemzés eredményeképpen a LOT a […] ajánlatát ítélte kedvezőbbnek, így azt választotta.

(266) A LOT kockázatát az Egyesült Államok tőkepiaca is értékelte, amikor 2013-ban az eredeti finanszírozási szerkezet alapján sikeresen refinanszírozta a lízinget egy olyan mechanizmus keretében, amely egy kötvények kibocsátásán alapuló finanszírozási struktúrán keresztül biztosítja a kölcsönt. A kötvényeket magánbefektetők vásárolták meg, akik elfogadták a vele járó kockázatokat, azaz hallgatólagosan arra az álláspontra helyezkedtek, hogy a mögöttes lízingkötelezettségek rendezésre kerülnek.

(267) A lízingcégek körében bevett gyakorlat, hogy a lehető legjobb minőségű biztosíték és adott esetben garancia révén igyekeznek minimalizálni kockázataikat. Ezért az a tény, hogy a […] exporthitel-ügynökség által nyújtott garancia alapján biztosított finanszírozást, nem bizonyítja, hogy a piacok nem bíztak a LOT életképességének helyreállításában. Másfelől a lízingcégek nem biztosítanak finanszírozást csak a megfelelő biztosíték miatt, amennyiben az a meggyőződésük, hogy az adós nem fogja tudni visszafizetni a lízinget. A lízingcég minden esetben vállal bizonyos hitelkockázatot, hiszen az adós nemteljesítése esetén veszteséget szenved (azaz azonnali jelleggel elveszíti a bérbeadásból származó bevételét, ami egészen addig folytatódik, amíg a repülőgépet ismét lízingbe tudja adni egy új ügyfélnek; valamint költségei merülnek fel a repülőgép más üzemeltető igényei szerinti átkonfigurálásával, illetve a biztosítékok és garancia végrehajtásával kapcsolatban is).

(268) A fentiekre tekintettel megállapítható, hogy a pénzügyi lízing annak a jele, hogy a piacok hittek a LOT életképességének helyreállításában. A Bizottság ebben a tekintetben megjegyzi, hogy már egy korábbi esetben – a Czech Airlines és az airBaltic szerkezetátalakítási ügyében – is elfogadott pénzügyi lízinget érvényes saját hozzájárulási forrásként ([76]).

(269) Ami a bejelentés szerinti második saját hozzájárulási forrást, azaz az állóeszköz-értékesítéseket illeti, Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy abból a mai napig […] PLN összegű bevétel származott. Lengyelország ezenfelül független szakértői értékbecslésekkel támasztotta alá, hogy bizonyos fennmaradó ingatlanok piaci értéke […] PLN. Ezen értékbecslések Bizottság általi elemzése nem tárt fel hibákat. Az értékbecslések bevett módszertant alkalmaztak és hihető feltevéseken alapultak. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy az értékbecslések eredménye alkalmas az elidegenítendő eszközök megközelítő piaci árának meghatározására. A saját hozzájárulásként értékesítendő fennmaradó eszközök ([77]) értékét egyelőre nem támasztja alá sem független értékbecslés, sem egyéb megbízható adat vagy értékelés. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy ezen eszközök értékesítése kapcsán 30 650 928 PLN összegű (azaz a ténylegesen megszerzett jövedelem és a független szakértői értékbecslés alapján várható jövedelem együttes értékének megfelelő) saját hozzájárulás fogadható el.

(270) E megfontolások fényében a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az [1 200–1 600] PLN összegű saját hozzájárulás eleget tesz az iránymutatás kritériumainak. Ez az összeg a teljes szerkezetátalakítási költség [60–67] %-át teszi ki, azaz jóval meghaladja a nagyvállalatok esetében előírt 50 %-os küszöböt. Csupán a pénzügyi lízing a teljes szerkezetátalakítási költség [60–67] %-át teszi ki, és már önmagában is elég lenne az előírt küszöbérték teljesítéséhez.

(271) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a bejelentett intézkedés megfelel az iránymutatásban előírt megfelelőségi feltételeknek.

VIII. **KÖVETKEZTETÉS**

(272) A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a bejelentett intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatást képez, amely azonban az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja és az iránymutatások értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

([76]) Lásd a Bizottság SA.30908. sz. ügyben hozott határozatának (a hivatkozást lásd a 72. lábjegyzetben) (119) és (145) preambulumbekezdését. Az SA.34191. számú állami támogatásról szóló, 2014. július 9-i C(2014) 4552 végleges bizottsági határozat (még nem tették közzé) (212) preambulumbekezdése.

([77]) Ezek a következők: egy, a mazóviai vajdaságbeli Bledzewo koło Sierpcában található ingatlan; egy varsói ingatlan (cím: ul. Płocka 47), valamint a krakkói repülőtéren található 2 db garázs.

(273) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a repülőtéri díjakra biztosított, a (90) preambulumbekezdésben említett halasztás, valamint a (132) és a (133) preambulumbekezdésben említett egyéb ügyletek nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak.

(274) A Bizottság végül megjegyzi, hogy Lengyelország beleegyezett abba, hogy e határozatot angol nyelven fogadják el és hirdessék ki,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az a 804,29 millió PLN összegű állami támogatási intézkedés, amelyet Lengyelország a LOT Polish Airlines S.A. javára szándékozik végrehajtani, a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

2. cikk

A következő intézkedések nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak:

1. a 2009. május és 2013. április között az állami tulajdonú repülőterek által a repülőtéri díjak tekintetében a LOT-nak biztosított fizetési halasztás;
2. a következő ingatlanügyletek:
   a) a LOT székházának […] PLN (mintegy […] EUR) eladási áron történt értékesítése és visszabérlése a LOT és a PZU/PB1 között 2011. május 10-én aláírt megállapodás alapján;
   b) az Ul. 17 Stycznia 39. címen található ingatlan […] PLN (mintegy […] EUR) eladási áron történt értékesítése a LOT és a TF Silesia között 2012. július 31-én aláírt megállapodás alapján;
   c) a teherterminál […] PLN (mintegy […] EUR) eladási áron történt értékesítése a LOT és az LS Airport Services között 2011. november 25-én aláírt megállapodás alapján;
   d) a vendéglátó létesítmények […] PLN (mintegy […] EUR) eladási áron történt értékesítése a LOT és a LOT Catering között 2011. december 8-án aláírt megállapodás alapján;
3. a következő kölcsönmegállapodások:
   a) a LOT számára a PZU csoporthoz tartozó vállalkozások által nyújtott két kölcsön, azaz először a 2009. december 14-én nyújtott […] PLN (mintegy […] EUR) összegű kölcsön, másodszor pedig a 2010. február 17-én nyújtott […] PLN (mintegy […] EUR) összegű kölcsön;
   b) a LOT számára a PKN Orlen által 2012. június 28-án nyújtott […] PLN (mintegy […] EUR) összegű kölcsön;
   c) a LOT számára a TF Silesia által 2009. március 30-án nyújtott […] PLN (mintegy […] EUR) összegű kölcsön;
   d) a LOT számára az OLPP által 2012. március 9-én nyújtott […] millió PLN (mintegy […] millió EUR) összegű kölcsön;
4. a LOT következő leányvállalatainak értékesítése:
   a) azon ügylet, amely keretében egy 2013. április 8-án kötött megállapodás értelmében a LOT […] millió PLN (mintegy […] millió EUR) összegért eladta a Casinos Poland vállalatban birtokolt részesedésének 33,3 %-át a Vicco vállalatnak;
   b) azon ügylet, amely keretében egy 2012. december 21-én kötött megállapodás értelmében a LOT […] PLN (mintegy […] EUR) összegért eladta a Petrolotban birtokolt részesedésének 49 %-át a PKN Orlen vállalatnak;
   c) azon ügylet, amely keretében egy 2013. február 27-én kötött megállapodás értelmében a LOT [> 118 millió] PLN (mintegy [> 29 millió] EUR) összegért eladta az Eurolotban birtokolt részesedésének 37,9 %-át a TF Silesia vállalatnak;
5. azon ügyletek, amelyek keretében a PKN Orlen és annak Petrolot nevű leányvállalata üzemanyagot szállított a LOT-nak.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Lengyel Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. július 29-én.

a Bizottság részéről

Joaquín ALMUNIA

alelnök