II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/119

(2014. gada 29. jūlijs)

par valsts atbalstu SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), kuru Polija plāno sniegt *LOT Polish Airlines S.A.*, un par pasākumu SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP), kuru Polija īstenoja par labu *LOT Polish Airlines S.A.*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 5429)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu ([1]),

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

ņemot vērā lēmumu, ar kuru Komisija nolēma ierosināt Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktā minēto procedūru attiecībā uz atbalstu SA.36874 (2013/C, ex 2013/N) ([2]),

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt savas piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ([3]) un ņemot vērā viņu piezīmes,

tā kā:

I. PROCEDŪRA

1.1. PROCEDŪRA SA.36874 – PAZIŅOJUMS PAR PĀRSTRUKTURĒŠANAS ATBALSTU

(1) Polija 2013. gada 20. jūnija vēstulē paziņoja Komisijai par pārstrukturēšanas atbalstu *LOT Polish Airlines S.A.* (turpmāk – "*LOT*", "Uzņēmums") PLN 804,29 miljonu (aptuveni EUR 200 miljonu) apmērā. Pirms šā paziņojuma 2012. gada 20. decembrī tika piešķirts glābšanas aizdevums PLN 400 miljonu apmērā, kuru Komisija atzina par saderīgu 2013. gada 15. maijā ([4]), jo Polija uzņēmās saistības nosūtīt Komisijai *LOT* pārstrukturēšanas plānu līdz 2013. gada 20. jūnijam.

([1]) No 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants attiecīgi kļuva par Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 107. un 108. pantu. Abos gadījumos noteikumi būtībā ir vienādi. Šajā lēmumā atsauces uz LESD 107. un 108. pantu attiecīgā gadījumā ir uzskatāmas par atsaucēm uz EK līguma 87. un 88. pantu. LESD arī ieviesa vairākas izmaiņas terminoloģijā, piemēram, aizstājot "Kopienu" ar "Savienību", "kopējo tirgu" ar "iekšējo tirgu". Šajā lēmumā ir izmantota LESD terminoloģija.

([2]) Komisijas 2013. gada 6. novembra Lēmums C(2013) 7044 *final* attiecībā uz lietu SA.36874 (OV C 37, 7.2.2014., 55. lpp.).

([3]) Skatīt 2. zemsvītras piezīmi.

([4]) Komisijas 2013. gada 15. maija Lēmums C(2013) 2747 *final* attiecībā uz lietu SA.35900 (OV C 204, 18.7.2013., 4. lpp.).

(2) Komisija 2013. gada 6. novembra vēstulē informēja Poliju, ka tā ir nolēmusi ierosināt Līguma par Eiropas Savienības darbību ([5]) (turpmāk – "LESD") 108. panta 2. punktā minēto procedūru attiecībā uz pārstrukturēšanas atbalstu (turpmāk – "lēmums par procedūras sākšanu"). Polija iesniedza piezīmes par minēto lēmumu 2014. gada 10. janvāra un 12. februāra vēstulē. Komisija pieprasīja papildu informāciju 2014. gada 8. maija vēstulē, un Polija uz to atbildēja 2014. gada 20. maijā.

(3) Lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([6]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes.

(4) Komisija saņēma piezīmes no septiņām ieinteresētajām personām. Komisija tās pārsūtīja Polijai, kurai tika dota iespēja atbildēt. Polija iesniedza apsvērumus 2014. gada 28. marta vēstulē.

1.2. PROCEDŪRA SA.36752 – *RYANAIR* SŪDZĪBA

(5) Komisija 2013. gada 23. maijā saņēma no *Ryanair* sūdzību ar apgalvojumu, ka valstij piederošās lidostas Uzņēmumam bija piešķirušas neierobežotu kredītlīniju lidostu maksu segšanai, kaitējot visām citām lidsabiedrībām, un tā ir uzskatāma par valsts atbalstu. Komisija reģistrēja šo sūdzību ar lietas numuru SA.36752.

(6) Komisija pārsūtīja Polijai minēto sūdzību kopā ar informācijas pieprasījumu 2013. gada 19. jūnijā, un Polija uz to atbildēja 2013. gada 13. augustā.

(7) Saskaņā ar lēmuma par procedūras sākšanu 99. apsvērumu Komisijai minētā sūdzība ir jāizskata šīs izmeklēšanas ietvaros.

1.3. ATTEIKŠANĀS NO TIESĪBĀM UZ VALODAS LIETOJUMU

(8) Polija 2014. gada 26. jūnija vēstulē piekrita atteikties no tiesībām, kuras tai piešķīra LESD 342. pants un Regulas Nr. 1 ([7]) 3. pants, un šā lēmuma pieņemšanai un paziņošanai angļu valodā.

II. **APRAKSTS**

2.1. SAŅĒMĒJS

(9) *LOT* ir 1929. gadā dibināts pārvadātājs ar Polijas valsts karogu. Uzņēmums atrodas *Mazowieckie* reģionā, kam ir tiesības saņemt reģionālu atbalstu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunktu. Uzņēmuma īpašnieki ir Valsts kase (67,97 %), valstij piederošs ieguldījumu fonds *Towarzystwo Finansowe "Silesia" Sp. z o.o.* (turpmāk – "*TF Silesia*") (25,1 %) un *LOT* darbinieki (6,93 %).

(10) *LOT* ir mātesuzņēmums *LOT Group*, kas (2013. gada 31. decembrī) sastāvēja no četriem meitasuzņēmumiem, kuri darbojās tūrisma tirgū (*LOT Travel Sp. z o.o.*), sniedza lidostu un pārkraušanas pakalpojumus (*GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.* un *WRO- LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.*) un veica gaisa kuģu tehnisko apkopi (*Central European Engine Services Sp. z o.o.*).

(11) Pēdējos gados *LOT Group* struktūra ir būtiski mainījusies, jo *LOT* ir pārdevusi vairākus meitasuzņēmumus, lai pievērstos pamatdarbībai un iegūtu naudas līdzekļus. Komisija 2012. gadā izmeklēja un no valsts atbalsta viedokļa apstiprināja *LOT* triju meitasuzņēmumu pārdošanu 2010.–2012. gadā: *LOT Services Sp. z o.o.* (turpmāk – "*LOT Services*"), *LOT Catering Sp. z o.o.* (turpmāk – "*LOT Catering*") un *LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o.* (turpmāk – "*LOT AMS*") ([8]). Nesen, 2012.–2013. gadā, *LOT* pārdeva visas daļas uzņēmumā *Petrolot Sp. z o.o.* (turpmāk – "*Petrolot*"), *Eurolot Sp. z o.o.* (turpmāk – "*Eurolot*") un *Casinos Poland Sp. z o.o.* (turpmāk – "*Casinos Poland*").

(12) *LOT* 2013. gada 1. decembrī nodarbināja 1 661 darbinieku (mazāk nekā 2012. gada 31. oktobrī – 2 130) ([9]). Tā apgrozījums finanšu gadā, kas beidzās 2013. gada 31. decembrī, bija PLN 3 147 miljoni (aptuveni EUR 787 miljoni), un tādēļ tas uzskatāms par lielu uzņēmumu.

([5]) OV C 115, 9.5.2008., 92. lpp.
([6]) Skatīt 2. zemsvītras piezīmi.
([7]) Regula Nr. 1, ar ko nosaka Eiropas Ekonomikas kopienā lietojamās valodas (OV 17, 6.10.1958., 385. lpp.).
([8]) Komisijas 2012. gada 20. novembra Lēmums C(2012) 8212 *final* attiecībā uz lietu SA.33337 (OV C 81, 20.3.2013., 4. lpp.).
([9]) Izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu.

(13) *LOT* ir *Star Alliance* dalībnieks, kura gaisa floti veido 47 gaisa kuģi. Pirms pārstrukturēšanas (laikā no 2011. gada novembra līdz 2012. gada oktobrim) Uzņēmums nodrošināja regulārus savienojumus ar 70 galamērķiem Eiropā, Ziemeļamerikā, Tuvajos Austrumos un Āzijā, tostarp 51 savienojumu ar galamērķiem Eiropā, 11 savienojumus ārpus Eiropas un 8 iekšzemes savienojumus.

(14) Polija lēš, ka 2012. gadā *LOT* daļa Eiropas pasažieru gaisa pārvadājumu nozarē bija mazāka par 1 %. *LOT* kā pārvadātājam ar Polijas valsts karogu vēsturiski minētajā dalībvalstī ir stingras pozīcijas. Tomēr pēdējos gados tas saskārās ar augošu konkurenci no zemo izmaksu pārvadātāju (turpmāk – "*LCC*") un tradicionālo aviolīniju puses. Rezultātā tā daļa augošajā pasažieru gaisa pārvadājumu nozarē Polijā samazinājās no 55 % 2000. gadā līdz 27 % 2013. gadā. 2012. gadā *LOT* pārvadāja aptuveni 5 miljonus pasažieru, bet 2013. gadā, pirmajā pilnajā šīs pārstrukturēšanas gadā, *LOT* pārvadāja aptuveni 4,7 miljonus pasažieru.

(15) Galvenie *LOT* konkurenti ir *Ryanair*, *Wizzair* un *Lufthansa*. *LOT* transporta mezgls un iekšzemes bāze atrodas Varšavas Šopēna lidostā. Uzņēmums nodrošina arī starptautiskos savienojumus no piecām reģionālajām lidostām Polijā.

(16) *LOT* galvenās darbības jomas ir šādas:

— iekšzemes un starptautiskie pasažieru, bagāžas, pasta un kravas gaisa pārvadājumi,

— gaisa kuģu noma,

— ar gaisa pārvadājumiem saistītu pakalpojumu sniegšana.

LOT pamatdarbība ir regulārie pasažieru gaisa pārvadājumi. Vairums pasažieru tika pārvadāti tuvajos reisos, kuri arī radīja lielāko daļu Uzņēmuma pārdošanas ieņēmumu.

(17) Pēdējos gados *LOT* pieredzēja smagas finansiālas grūtības, galvenokārt neefektīvu operāciju, konkurences vides pasliktināšanās un globālās ekonomikas un finanšu krīzes dēļ. No 2008. gada Uzņēmums katru finanšu gadu ziņoja par zaudējumiem no pamatdarbības. Neraugoties uz meitasuzņēmumu un citu aktīvu pakāpenisko pārdošanu (kopš 2009. gada iegūstot PLN [1 200–1 400] (*) miljonus ([10])), *LOT* saskārās ar pastāvīgām naudas plūsmas problēmām, kuru kulminācija iestājās 2012. gada decembrī, kad Uzņēmums nonāca pie nelikviditātes sliekšņa un bija spiests lūgt glābšanas atbalstu, lai novērstu maksātnespēju. Turpmāk 1. tabulā ir iekļauti vairāki Uzņēmuma finanšu dati.

1. tabula

Svarīgākie *LOT* finanšu dati 2010.–2013. gadā (miljonos PLN)

	2013	2012	2011	2010
Ieņēmumi no pārdošanas	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Zaudējumi no pamatdarbības	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Neto peļņa/zaudējumi	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Krājumi	216,6	198,5	230,8	252,1
Neto aktīvi	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Parāds ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Procentu maksājumi	123,8	87,4	81,4	60,2
Naudas plūsmas no operācijām	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Avots: finanšu pārskati par šādiem gadiem – 2013., 2012., 2011. un 2010. gads.
([1]) Īstermiņa un ilgtermiņa saistības.

(*) Komercnoslēpums.
([10]) Lielākie Uzņēmuma īpašumi, kas atsavināti laikā no 2009. gada jūnija līdz 2013. gada aprīlim.

(18) Uzņēmums 2012. gadā ziņoja par rekordlieliem neto zaudējumiem PLN 400 miljonu apmērā, būtiskām negatīvām naudas plūsmām no operācijām, pieaugošu parādu un negatīvu pašu kapitālu.

2.2. ATBALSTA PASĀKUMS

(19) Paziņotais pārstrukturēšanas atbalsts ir jāpiešķir Valsts kases ministrijai kā ieguldījums pašu kapitālā. Paredzēts, ka šo atbalstu veidos glābšanas aizdevuma konversija pašu kapitālā par summu PLN 423 miljoni, ieskaitot procentus, kas uzkrāti līdz 2013. gada 20. jūnijam (faktiskā procentu summa tiks pārrēķināta konversijas datumā), un akciju kapitāla papildu palielinājums par PLN 381,29 miljoniem. Polija 2013. gada 20. jūnija vēstulē informēja Komisiju par pārstrukturēšanas atbalstu un iesniedza arī pārstrukturēšanas plānu, skatīt iepriekš 1. apsvērumu. Pārstrukturēšanas plāns paredz pārstrukturēšanas periodu, kas sākas 2012. gada pēdējā ceturksnī un beidzas 2015. gadā.

III. **PĀRSTRUKTURĒŠANAS PLĀNS**

(20) *LOT* norādīja uz turpmāk minētajiem galvenajiem apstākļiem kā savu grūtību cēloņiem – aizkavēšanās ar B787 gaisa kuģa piegādi un ekspluatāciju, globālā ekonomikas krīze, kas izraisīja ceļojumu izdevumu samazināšanos korporatīvo un institucionālo klientu segmentā, pieaugošā *LCC* jauda un tirgus konsolidācija, cenu samazināšanās iekšzemes tirgū, ko izraisīja vietējā zemo izmaksu konkurenta *OLT Express* īstermiņa darbība, pieprasījuma samazināšanās kravas pārvadājumu tirgū, aviācijas degvielas cenu palielināšanās, valūtas maiņas kursa svārstības, piegādātāju plašās samaksas noteikšanas iespējas, stingrāka kredītkaršu operatoru norēķinu politika, tiesību aktos noteiktie šķēršļi, kas ierobežo privatizācijas iespējas, ilgtermiņa stratēģijas un stabilas vadības neesamība, neoptimizēta gaisa flote un neefektīva resursu izmantošana, spēcīgas arodbiedrības un zema darbaspēka efektivitāte, neefektīva ieņēmumu pārvaldība, nekonkurētspējīgs produkts tālajos reisos un nespēja piesaistīt augstas cenas satiksmi, neliela daļa papildu ieņēmumu ar lielu fiskālo starpību, neefektīvi pārdošanas kanāli, nepietiekama kapitalizācija, investīciju nepietiekamība un finansiālās stabilitātes trūkums, kā arī neefektīva riska pārvaldība.

(21) Lai risinātu šīs problēmas, 2012. gada pēdējā ceturksnī *LOT* sāka īstenot pārstrukturēšanas plānu ar mērķi līdz 2015. gada beigām atjaunot ilgtermiņa dzīvotspēju.

3.1. PĀRSTRUKTURĒŠANAS PASĀKUMI

(22) Pārstrukturēšanas plāns paredz vairāku pārstrukturēšanas pasākumu veikšanu, kurus var iedalīt šādās galvenajās jomās: i) reisu tīkla un flotes modernizācija; ii) ieņēmumu pārvaldība; iii) produkts, izplatīšana un papildu ieņēmumi; iv) organizatoriskā efektivitāte un iekšējā optimizācija; v) ārējo komerciālo attiecību optimizācija; vi) papildu atbalsta iniciatīvas. Visas šīs jomas ir sīkāk raksturotas turpmāk.

3.1.1. **Reisu tīkla un flotes modernizācija**

Flotes modernizācija

(23) Flotes modernizācija ir pārstrukturēšanas plāna stūrakmens, un paredzams, ka tā izraisīs ekspluatācijas izmaksu būtisku samazinājumu. Pašreizējā *LOT* flotes struktūra ir uzskatāma par pārāk daudzveidīgu, novecojušu un dārgu. Lielākās izmaiņas ir saistītas ar pašlaik izmantoto B767 gaisa kuģu nomaiņu ar jaunajiem B787 tālajos reisos. Turklāt *LOT* plāno pārstrukturēt pārējo floti, lai ierobežotu lidmašīnu tipu un apakštipu skaitu un nodrošinātu to efektīvu izmantošanu. Flotes modernizācija nepalielinās piedāvāto sēdvietu skaitu un līdz ar to – Uzņēmuma jaudu. Flotes inventārs tika samazināts no 59 gaisa kuģiem 2012. gada decembrī līdz 47 gaisa kuģiem pašlaik, un tiek plānots, ka tas tiks samazināts līdz 38 gaisa kuģiem pārstrukturēšanas perioda beigās.

Boeing 787

(24) *LOT* ir pasūtījusi astoņus B787 gaisa kuģus, no kuriem seši tika piegādāti līdz 2014. gada 30. aprīlim. Pēdējo divu gaisa kuģu piegāde ir plānota pēc pārstrukturēšanas perioda beigām. Paredzēts, ka četri B787 tiks izmantoti pārstrukturēšanas perioda laikā, bet pārējie divi tiks nodoti apakšnomā par cenu […].

(25) *LOT* uzskata jauno B787 gaisa kuģu ieviešanu par galveno dzinējspēku dzīvotspējas atjaunošanā. Kā apgalvo *LOT*, B787 nodrošina būtiskas izmaksu priekšrocības, salīdzinot ar B767 gaisa kuģiem. Minētās priekšrocības ir šādas:

— par aptuveni 8–11 % mazāks degvielas patēriņš uz vienu bloka stundu un vienu pieejamās sēdvietas kilometru (turpmāk – "*ASK*"), un kopā ar īsāku lidojuma laiku tas nodrošina aptuveni par 15 % mazāku degvielas patēriņu vienā reisā,

— lielāks lidojuma ātrums, kas saīsina lidojuma laiku (vidēji par 5 % visā *LOT* tālsatiksmes savienojumu tīklā), un tas rada iespēju optimizēt apkalpes darba laiku ([11]),

— aptuveni par 30 % mazākas tehniskās uzturēšanas izmaksas,

— augstāka kravas pārvadājumu efektivitāte, kas nodrošina aptuveni par 15 % lielākus ieņēmumus,

— flotes standartizācija, pretēji pašlaik izmantotajai daudzveidīgajai B767 flotei, kas tiek dažādi konfigurēta un aprīkota.

(26) Tiek lēsts, ka B787 ieviešana uzlabos *LOT* finanšu rezultātus aptuveni par PLN [135–165] miljoniem gadā (no 2015. gada) salīdzinājumā ar B767 flotes rezultātiem.

Boeing 737-400

(27) Saskaņā ar pārstrukturēšanas plānu B737-400 gaisa kuģu skaits tika samazināts no deviņām līdz trim vienībām. Šis plāns arī paredzēja, ka, sākot no […] sezonas […], atlikušie B737-400 tiks nomainīti ar jaunākas paaudzes šaura korpusa gaisa kuģiem (B737NG vai A319/A320). Tomēr šī nomaiņa nenotika paredzētajā termiņā, jo *LOT* pēc tam vienojās par atlikušo B737-400 nomas pagarināšanu vēl uz […] gadiem, līdz […]. Nomas likme tiks pakāpeniski samazināta no USD […] mēnesī par katru gaisa kuģi līdz USD […] mēnesī par katru gaisa kuģi minētās vienošanās pēdējā gadā.

Embraer 170

(28) Uzņēmums plānoja izņemt visus desmit *Embraer 170* (turpmāk – "E170") gaisa kuģus no savas flotes un nomainīt tos ar *Bombardier Q400* (turpmāk – "DH4") gaisa kuģiem. Jo īpaši pārstrukturēšanas plāns paredzēja, ka […] E170 gaisa kuģi tiks pārdoti vai nodoti apakšnomā, sākot no […] sezonas, un atlikušie […] tiks izņemti, sākot no […] sezonas. Līdz šim pirmie […] gaisa kuģi vēl nav pārdoti/nodoti apakšnomā. Kaut arī Uzņēmums joprojām aktīvi meklē pircējus vai nomniekus šiem gaisa kuģiem, tas ir sagatavojis alternatīvu scenāriju flotei, paredzot turpināt to ekspluatāciju, lai samazinātu aizkavējušās izņemšanas ietekmi uz finansiālo dzīvotspēju. Šis alternatīvais scenārijs tiks izmantots, ja *LOT* nespēs pārdot vai nodot apakšnomā *Embraer* un/vai sarunās panākt pietiekami zemas nomas likmes attiecībā uz DH4.

Embraer 175

(29) *LOT* plānoja izņemt […] no četrpadsmit *Embraer 175* (turpmāk – "E175") gaisa kuģiem no savas flotes, sākot no 2014. gada ziemas sezonas. E175 gaisa kuģu flotes lieluma samazināšana balstījās uz pieņēmumu, ka *LOT* nomās DH4 papildu vienības, aizstājot ar tām izņemtos gaisa kuģus. Tā kā izrādījās, ka DH4 papildu vienību noma var nebūt iespējama, *LOT* paredz izmantot visu savu četrpadsmit E175 gaisa kuģu floti līdz pārstrukturēšanas perioda beigām.

(30) *LOT* ir veikusi flotes pārstrukturēšanas papildu pasākumus, lai mazinātu alternatīvā flotes scenārija potenciālo ietekmi uz finansiālo dzīvotspēju. Pirmkārt, kā iepriekš minēts 27. apsvērumā, tā samazināja operatīvās nomas likmes trim B737-400 vienībām, un paredzams, ka tas ļaus ietaupīt līdz USD […] miljoniem (aptuveni PLN […] miljoniem) pagarinātā nomas perioda laikā. Otrkārt, *LOT* plāno katru gadu saņemt papildu ieguvumus PLN […] miljonu apmērā, palielinot kravas pārvadājumu efektivitāti (tikai 2013. gadā vien kravas pārvadājumi sekmēja peļņas pirms procentiem un nodokļiem (*EBIT*) uzlabošanu par PLN […] miljoniem salīdzinājumā ar plānoto).

Reisu tīkls

(31) Uzņēmums plāno slēgt piecus savienojumus, kuri neatbilst rentabilitātes kritērijiem: […].

([11]) Piemēram, samazinot ceļā pavadīto laiku reisā no Ņujorkas uz Varšavu līdz mazāk par astoņām stundām, būs iespējams samazināt nepieciešamo pilotu skaitu no trijiem līdz diviem, ja tiks izpildīti vairāki citi nosacījumi.

(32) *LOT* lēš, ka šo nerentablo maršrutu slēgšana uzlabos finanšu rezultātus aptuveni par PLN [2,2–2,6] miljoniem gadā.

3.1.2. **Ieņēmumu pārvaldība**

(33) Pārstrukturēšanas pasākumi ieņēmumu pārvaldības jomā pievērsīsies izmaiņām tarifu struktūrā.

(34) Saskaņā ar pārstrukturēšanas plānu reisos, kuru slodzes koeficients ir augstāks par [76–94] %, *LOT* plāno palielināt augstākas klases pasažieru īpatsvaru par [9–11] % klasē, kuras tarifs ir par vienu pakāpi augstāks nekā pašreizējais līmenis, un par [4–6] % klasē, kuras tarifs ir par divām pakāpēm augstāks nekā pašreizējais līmenis. Turklāt tiks mainīta tarifa definīcija biznesa klases klientiem tuvajos reisos ([12]). Paredzams arī, ka *LOT* ieņēmumi palielināsies, nosakot agresīvākus tarifus vairākos tālajos reisos. Plānotie ieguvumi no šā pasākuma īstenošanas tiek lēsti PLN […] miljonu apmērā 2015. gadā.

(35) Biznesa klases piepildījuma analīze liecināja, ka 2012. gadā tukšas palika […] sēdvietas. Tādēļ Uzņēmums ieviesīs iespēju pirms reisa par papildu maksu nopirkt atjauninājumu uz augstāku klasi. Paredzams, ka šis pasākums aizpildīs 10 % sēdvietu, kas citādi paliktu tukšas, un uzlabos finansiālos rezultātus aptuveni par PLN […] miljoniem 2015. gadā.

(36) Tarifu struktūra, kas paredzēta *LOT* pašlaik piedāvātajā veicināšanas programmā ar nosaukumu "Pirmā minūte", tiks mainīta, lai novērstu bez ekonomiska pamatojuma iepriekš iekasētās pārāk zemās cenas. Tas veicinās ieņēmumu papildu pieaugumu.

(37) Iekšzemes reisos tiks likvidēta biznesa klase. Šā pasākuma mērķis ir uzlabot sēdvietu izmantošanas efektivitāti gaisa kuģos. Pašlaik DH4 gaisa kuģī trīs sēdvietas tiek rezervētas biznesa klases pasažieriem, kaut arī viņiem netiek piedāvāti nekādi papildu pakalpojumi. Paredzams, ka šo sēdvietu likvidācija 2015. gadā uzlabos finansiālos rezultātus par aptuveni PLN […] miljoniem.

(38) *LOT* iekšējā revīzija atklāja, ka iekšējās kontroles sistēmas vājuma dēļ iepriekš bez pamatojuma tika piedāvāti labvēlīgi tarifi. Šāda prakse tiks aizliegta. Plānotie ieguvumi no šā pasākuma 2015. gadā tiek lēsti PLN […] miljonu apmērā.

(39) Kopumā, pateicoties ieņēmumu pārvaldības pasākumiem, Uzņēmums 2015. gadā plāno uzlabot pārdošanas rezultātus aptuveni par PLN [62–76] miljoniem.

3.1.3. **Produkts, izplatīšana un papildu ieņēmumi**

(40) Šajā jomā pārstrukturēšanas galvenais mērķis ir palielināt ieņēmumus no papildu pakalpojumiem ar lielu fiskālo starpību, kas nav tieši saistīti ar biļešu pārdošanu. Papildu ieņēmumu daļa *LOT* kopējos ieņēmumos ir mazāka nekā citos līdzīgos uzņēmumos un daudz mazāka nekā *LCC* aprēķinos. Šajā jomā *LOT* konstatēja pieauguma potenciālu.

(41) Galvenās šīs grupas iniciatīvas ir *SkyBar* (ēdināšanas par maksu) ieviešana tuvajos reisos, pakalpojumu samazināšana lidmašīnas salonā ekonomiskās klases pasažieriem un vairāku papildu maksas pakalpojumu ieviešana, piemēram, attiecībā uz beznodokļu tirdzniecību, papildu bagāžu, papildvietu kājām, sēdvietu izvēli, prioritāro iekāpšanu, apdrošināšanu, automobiļu nomu un viesnīcu rezervēšanu.

(42) Vēl viens pārstrukturēšanas uzdevums šajā jomā ir pārdošanas izmaksu samazināšana. Pārdošanas izmaksu daļa kopējās *LOT* izmaksās ir […] %, un tas ir ievērojami vairāk nekā citām tradicionālajām aviolīnijām, kuras Uzņēmums analizējis.

(43) Pašlaik *LOT* tikai aptuveni […] % no kopējā pārdošanas apjoma iegūst ar tīmekļa vietnes LOT.com starpniecību. To var salīdzināt ar vidējo tiešsaistes pārdošanas apjomu 40 % līmenī, kāds ir citiem tradicionālajiem pārvadātājiem, un 80 % līmenī attiecībā uz *LCC*. Tiešsaistes pārdošanas kanāls ir atzīts par potenciāli būtisku turpmākai izaugsmei, jo tam ir salīdzinoši zemas izmaksas un plašas kontroles iespējas pār pārdošanas procesu. Uzņēmums vēlas tālāk attīstīt tiešsaistes pārdošanu, lai sasniegtu mērķi – plānoto tiešsaistes pārdošanas pieauguma gada likmi vismaz […] % apmērā, salīdzinot ar kopējo pārdošanas apjomu.

([12]) Līdz šim pasažieriem tika piemēroti atšķirīgi tarifi, ja viņu atpakaļceļa reiss notika mazāk nekā trīs dienas pēc izlidošanas, un jaunais tarifs paredz, ka pasažieris ir uzskatāms par biznesa klases pasažieri, ja atgriešanās notiek agrāk par pirmo svētdienu pēc ielidošanas.

(44) Izmantojot *LOT* tirdzniecības pārstāvju tīklu, tiks īstenota jauna motivācijas programma, […]. *LOT* reorganizēs arī savu iekšzemes un ārvalstu tirdzniecības biroju tīklu, kas darbojas lidostās un pilsētu centros. Ņemot vērā šo pasākumu augstās izmaksas, Uzņēmums ir nolēmis samazināt minēto izplatīšanas kanālu līdz nepieciešamajam minimumam.

(45) *LOT* plāno attīstīt ieņēmumu gūšanas potenciālu mārketinga jomā, izmantojot, piemēram, reklāmas laukumu piedāvājumus (gaisa kuģos un ārpus tiem) trešo personu reklāmas kampaņām.

(46) Uzņēmums plāno arī paplašināt pārdošanu korporatīvajiem klientiem. Tādēļ Uzņēmums piedalīsies konkursos par ceļošanas pakalpojumu sniegšanu lielām iestādēm un uzņēmumiem ar *LOT* ceļojumu meitasuzņēmuma (*IATA* pārstāvja) starpniecību, piedāvājot ne tikai savus pakalpojumus, bet arī citu aviolīniju pakalpojumus, elektronisku apdrošināšanas iegādi, viesnīcu pakalpojumu un vilcienu biļešu tirdzniecību. Turklāt Uzņēmums plāno piesaistīt vairāk komerciālās satiksmes, veicinot "*LOT* uzņēmējdarbībai" programmu, kas paredzēta MVU sektoram.

(47) Kopumā ir paredzēts, ka 2015. gadā pārstrukturēšanas pasākumi, kas minēti 41.–46. apsvērumā, uzlabos *LOT* finanšu rezultātus gandrīz par PLN [76–94] miljoniem.

3.1.4. **Organizatoriskā efektivitāte un iekšējā optimizācija**

(48) Svarīgākie pasākumi šajā pārstrukturēšanas jomā ir i) degvielas izmaksu samazināšana; ii) darbaspēka izmaksu samazināšana; un iii) pamatlīdzekļu pārdošana.

(49) Degvielas izmaksas veido […] % no Uzņēmuma kopējām izmaksām. *LOT* plāno ieviest jaunu programmatūru ar mērķi optimizēt reisu profilu. Reisu profils tiks arī sasaistīts ar dinamiska izmaksu indeksa ieviešanu, kas nodrošinās iespēju izvēlēties starp degvielas patēriņa samazināšanu līdz minimumam un reisu laika grafika ievērošanu. Paredzēts, ka šī programma kopumā 2015. gadā ļaus uzlabot finanšu rezultātus vēl par PLN […] miljoniem.

(50) Pārstrukturēšanas plāns paredz darbaspēka samazināšanu par 833 pilnslodzes ekvivalentiem (*FTE*), t. i., par 39 % salīdzinājumā ar nodarbinātības līmeni 2012. gada 31. oktobrī. Plānots, ka samazināšana attieksies uz visu veidu darbiniekiem – zemes dienestu personālu (samazinājums par […] *FTE*), kā arī pilota kabīnes un pasažieru salona personālu (samazinājums par […] *FTE*). Šīs samazināšanas mērķis ir pielāgot nodarbinātības līmeni mazākam reisu tīklam un flotes lielumam, kā arī paaugstināt darba efektivitāti. Darbaspēka samazināšanas ietekme uz Uzņēmuma finanšu rezultātiem 2015. gadā tiek lēsta PLN […] miljonu apmērā.

(51) *LOT* ir mainījusi arī atalgojuma politiku attiecībā uz pilota kabīnes un salona apkalpi (saskaņā ar jaunajiem noteikumiem katra pilota un salona apkalpes locekļa alga būs tieši atkarīga no faktiskā gaisā pavadītā laika), un paredzams, ka tādējādi tiks ietaupīts līdz PLN […] miljoniem gadā, kā arī paredzējusi papildu darbinieku atlaišanu administrācijā, lēšot, ka tas nodrošinās gada ieguvumu PLN […] miljonu apmērā. Turklāt *LOT* ir nolēmusi centralizēt Uzņēmuma iepirkuma politiku, lai ietaupītu līdz PLN […] miljoniem gadā.

(52) Uzņēmums vēlas pārdot pamatlīdzekļus (zemi, ēkas un nekustamo īpašumu), un paredzēts, ka tas nodrošinās vienreizējus ieņēmumus PLN […] miljonu apmērā, kā arī ikgadējus ietaupījumus PLN […] miljonu apmērā.

(53) Citiem pasākumiem, kas īstenojami šajā pārstrukturēšanas jomā (piemēram, mārketinga, komandējumu, atledošanas, mācību, biroja preču, tīrīšanas u. c. izmaksu samazināšanai), ir mazāks finansiālais potenciāls.

(54) Kopumā visi pasākumi, kas paredzēti šajā pārstrukturēšanas jomā, ir plānoti tā, lai 2015. gadā uzlabotu *LOT* finanšu rezultātus vairāk nekā par PLN [156–190] miljoniem.

3.1.5. **Ārējo komerciālo attiecību optimizācija**

(55) Uzņēmums plāno pārslēgt komerciālos līgumus ar visiem lielākajiem piegādātājiem, lai varētu samazināt izmaksas un optimizēt sniegto pakalpojumu apjomu.

(56) Pirmkārt, *LOT* plāno pārveidot komerciālās attiecības ar *Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze* (Polijas Lidostu valsts uzņēmumu) (turpmāk – "*PPL*"), kas apsaimnieko Varšavas Šopēna lidostu. Tā kā oficiālās likmes Varšavas Šopēna lidostā ir uzskatāmas par augstākām nekā vidēji ([13]) citās līdzīgās lidostās, Uzņēmums plāno atkārtoti pārrunāt lidostas maksas, ņemot vērā lielo operāciju skaitu, ko *LOT* veic savā bāzes lidostā.

(57) Otrkārt, *LOT* vēlas pārveidot komerciālās attiecības ar *Polska Agencja Żeglugi Powietrznej* (Polijas Aeronavigācijas pakalpojumu aģentūru) (turpmāk – "Aģentūra"). […]

(58) Treškārt, *LOT* ir apliecinājusi nodomu pārslēgt līgumus ar *LOT AMS*, kas nodrošina remonta un tehniskos pakalpojumus. Līgumu pārslēgšana lielākoties attieksies uz metodēm, kā optimizēt apkopes, remonta un norēķinu procesus.

(59) Visbeidzot, *LOT* turpinās sarunas ar *Eurolot* ar mērķi […].

(60) Ārējo komerciālo attiecību optimizācijas rezultātā Uzņēmums plāno 2015. gadā uzlabot finanšu rezultātus vairāk nekā par PLN [54–66] miljoniem.

3.1.6. **Papildu atbalsta iniciatīvas**

(61) Papildu atbalsta iniciatīvas, kas paredzētas pārstrukturēšanas plānā, ir, piemēram, i) izmaiņas organizatoriskajā kultūrā un vadības sistēmā; ii) naudas plūsmas pārvaldības uzlabošana; iii) jaunas riska pārvaldības politikas īstenošana, nodrošinot Uzņēmumu pret degvielas cenu pēkšņām svārstībām; un iv) iepirkuma procesa uzlabošana, tostarp ieviešot jaunus IT atbalsta rīkus. Minēto pasākumu ietekmi ir grūti izteikt kvantitatīvi, un tā nav ņemta vērā finanšu prognozēs.

3.1.7. **Pārstrukturēšanas pasākumu kopsavilkums**

(62) Visu pārstrukturēšanas plānā iekļauto pārstrukturēšanas pasākumu īstenošanas paredzamā finansiālā ietekme 2015. gadā (pārstrukturēšanas perioda pēdējā gadā) ir apkopota turpmākajā tabulā.

2. tabula

Pārstrukturēšanas pasākumu aplēstā finansiālā ietekme 2015. gadā

Pārstrukturēšanas joma	PLN miljonos
Reisu tīkls un flotes modernizācija	[132,8–167,6] ([1])
Ieņēmumu pārvaldība	[62–76]
Produkts, izplatīšana un papildu ieņēmumi	[76–94]
Organizatoriskā efektivitāte un iekšējā optimizācija	[156–190]
Ārējo komerciālo attiecību optimizācija	[54–66]
Papildu atbalsta iniciatīvas	—

Avots: pārstrukturēšanas plāns.

([1]) Reisu tīkla un flotes modernizācijas pasākumu īstenošanai būs pozitīva ietekme uz citām pārstrukturēšanas jomām, un tās finansiālā ietekme daļēji ir iekļauta šo jomu finanšu potenciālā. Tādējādi reisu tīkla un flotes modernizācijas pasākumu ietekme nebūtu apvienojama ar pārējo pārstrukturēšanas pasākumu ietekmi.

([13]) Kā apgalvo Uzņēmums, Varšavas Šopēna lidosta iekasē par 2–47 % augstāku maksu (tostarp maksu par nolaišanos un, iespējams, par pacelšanos, vides aizsardzības maksas, pasažieru platformu un lidmašīnu tiltiņu izmantošanas maksas, autostāvvietu un citas ar veicamajām aviācijas darbībām saistītās infrastruktūras lietošanas maksas) nekā citas līdzīgas ES lidostas.

3.1.8. **Pārstrukturēšanas līdzšinējā īstenošana**

(63) *LOT* jau agrāk bija mēģinājusi veikt pārstrukturēšanu, finansējot to no saviem līdzekļiem (pārdodot meitasuzņēmumus, zemi, ēkas, nekustamo īpašumu un finanšu aktīvus). Nesen, 2009.–2012. gadā, Uzņēmums īstenoja pārstrukturēšanas programmu, kas, cita starpā, paredzēja darbaspēka un flotes samazināšanu, citus izmaksu samazināšanas pasākumus, ar pamatdarbību nesaistītu pamatlīdzekļu pārdošanu un parāda pārstrukturēšanu. Kaut arī tā noteikti uzlaboja *LOT* finanšu rezultātus un naudas plūsmas, izrādījās, ka šī programma ir nepietiekama, jo īpaši attiecībā uz izmaksu samazināšanu, un tā neatjaunoja rentabilitāti. Tajā pašā laikā aktīvu pārdošana, kas tika veikta minēto pārstrukturēšanas mēģinājumu finansēšanai, būtiski ierobežoja *LOT* iekšējos finansēšanas avotus, kurus varēja izmantot pašreizējā pārstrukturēšanas plāna finansēšanai.

(64) Pārstrukturēšanas plānā, kas Komisijai tika nosūtīts 2013. gada 20. jūnijā, atzīts, ka iepriekšējie pārstrukturēšanas mēģinājumi tika īstenoti labvēlīgākā tirgus situācijā. Finanšu krīzes otrais posms 2012. gadā nelabvēlīgi ietekmēja aviolīniju veikto uzņēmējdarbību. Turklāt radās negatīvas tendences attiecībā uz degvielas cenām un valūtas maiņas kursu. Augošā tirgus konsolidācija un zemo izmaksu un ārpus Eiropas pārvadātāju pieaugošā jauda vēl vairāk nomāca mazās tradicionālās aviolīnijas, tādas kā *LOT*, un vienatnē tās nespēja sekmīgi darboties.

(65) *LOT* finanšu rādītāji uzlabojās 2013. gadā, kad beidzās pārstrukturēšanas plāna īstenošanas pirmais pilnais gads. Proti, pirmoreiz pēc 2007. gada tā ziņoja par neto peļņu. Turklāt faktiskie finanšu rezultāti bija daudz labāki, nekā tika prognozēts pārstrukturēšanas plānā (neto peļņa PLN 26 miljonu apmērā, salīdzinot ar plānotajiem zaudējumiem PLN 196 miljonu apmērā). Naudas plūsmas no operācijām ievērojami palielinājās salīdzinājumā ar 2012. gadu, lielākoties pateicoties labākiem finanšu rezultātiem.

(66) Neraugoties uz finanšu rādītāju uzlabošanos, *LOT* situācija joprojām bija smaga. Uzņēmuma pašu kapitāls joprojām bija būtiski negatīvs, un pamatdarbība (t. i., gaisa transports) radīja zaudējumus. Parāds palielinājās galvenokārt saistībā ar nomas pienākumiem, kuri izrietēja no jauna gaisa kuģa iegādes (tā bija paredzēta pārstrukturēšanas plānā).

(67) Attiecībā uz flotes modernizāciju – visi B787 gaisa kuģi tika piegādāti ar kavēšanos. Turklāt pirmajiem diviem gaisa kuģiem radās tehniskas problēmas, un laikā no 2013. gada janvāra līdz jūnijam tie atradās uz zemes. *LOT* radās ārkārtas zaudējumi, jo bija jāfinansē aizstājējs gaisa kuģis. […] *LOT* parakstīja vienošanos ar *Boeing*, paredzot, ka […].

(68) Turklāt *LOT* turpināja īstenot savu jauno stratēģiju, kas atbilda izmaiņām tirgus situācijā. Tās mērķis ir finanšu stabilitātes sasniegšana, veidojot ilgtermiņa klientu lojalitāti, kļūstot par vienu no izmaksu ziņā efektīvākajiem tīkla pārvadātājiem Eiropā, atjaunojot izaugsmi un, visbeidzot, pārdodot Uzņēmumu privātiem investoriem.

(69) Jo īpaši *LOT* ir jāpievēršas tiešo savienojumu nodrošināšanai no Polijas ar lielākajiem uzņēmējdarbības galamērķiem Eiropā un pasaulē, kā arī svarīgākajiem Polijas emigrantu centriem Ziemeļamerikā. Uzņēmums arī vēlas piesaistīt klientus no Centrāleiropas un Austrumeiropas, piedāvājot tiem tālos savienojumus no Varšavas satiksmes mezgla. Uzņēmums nav ieinteresēts individuālos tūrisma reisos, kurus apkalpo *LCC*. *LOT* apzināja izaugsmes potenciālu tālajos reisos uz/no Polijas un apliecināja savu nodomu izvērsties šajā tirgū pēc pārstrukturēšanas, izmantojot jaunos B787 gaisa kuģus, kas uzskatāms par pārstrukturēšanas un jaunās stratēģijas galveno balstu.

(70) Attiecībā uz paredzēto Uzņēmuma pārdošanu privātiem investoriem Polija veica grozījumus tiesību aktos, lai varētu atvieglot Uzņēmuma privatizāciju. Saskaņā ar jaunajiem normatīvajiem aktiem investoriem no Savienības tiks atļauts iegādāties *LOT* kontrolpaketi.

3.2. PĀRSKATS PAR PĀRSTRUKTURĒŠANAS IZMAKSĀM UN FINANSĒJUMA AVOTIEM

(71) Kopējās *LOT* pārstrukturēšanas izmaksas ir PLN [2 000–2 400] miljoni, un tās veido: i) piecu B787 gaisa kuģu iegāde – PLN […] miljoni; ii) B737-400 un *Embraer* gaisa kuģu izņemšanas izmaksas – PLN […] miljoni; iii) ekspluatācijas zaudējumu un nepietiekamā finansējuma daļēja segšana – PLN […] miljoni; iv) darbaspēka pārstrukturēšanas izmaksas – PLN […] miljoni; un v) glābšanas aizdevuma atmaksāšana (ar uzkrātajiem procentiem) – PLN 423 miljoni.

(72) Pārstrukturēšanas izmaksas ir plānots segt no šādiem avotiem: i) pašu ieguldījums PLN [1 200–1 600] miljonu apmērā, kas iegūts no piecu B787 gaisa kuģu finanšu nomas un pamatlīdzekļu pārdošanas; ii) valsts atbalsts PLN 804 miljonu apmērā. Pašu ieguldījums veido [60–67] % pārstrukturēšanas izmaksu. Pārstrukturēšanas izmaksas un finansējuma avoti ir apkopoti turpmākajā tabulā.

3. tabula

Pārstrukturēšanas izmaksas un finansējuma avoti (PLN miljonos)

Pārstrukturēšanas izmaksas	**[2 000–2 400]**
Piecu B787 gaisa kuģu iegāde	[…]
B737-400 un *Embraer* gaisa kuģu izņemšana	[…]
Ekspluatācijas zaudējumu un nepietiekamā finansējuma daļēja segšana	[…]
Darbaspēka pārstrukturēšana	[…]
Glābšanas aizdevuma atmaksāšana (ar uzkrātajiem procentiem)	423
Finansējuma avoti	**[2 000–2 400]**
Piecu B787 gaisa kuģu finanšu noma	[…]
Pamatlīdzekļu pārdošana	[…]
Pašu ieguldījums kopā	[1 200–1 600]
Valsts atbalsts	804

Avots: pārstrukturēšanas plāns.

Pārstrukturēšanas izmaksas

(73) *LOT* ir parakstījusi līgumu ar *Boeing* par kopumā astoņu B787 gaisa kuģu iegādi. Saskaņā ar pārstrukturēšanas plānu izdevumi, kas Uzņēmumam radušies saistībā ar pirmo piecu vienību iegādi PLN […] miljonu apmērā, ir uzskatāmi par pārstrukturēšanas izmaksām.

(74) Flotes modernizācijas pasākumu ietvaros Uzņēmums plāno izņemt no flotes sešus B737-400, […] E170 un […] E175 gaisa kuģus. Tas segs nomas pienākumu un uzturēšanas izmaksas izņemšanas perioda laikā līdz gaisa kuģu atdošanai, pārdošanai vai nodošanai apakšnomā. Kopējās izņemšanas izmaksas tiek lēstas PLN […] miljonu apmērā.

(75) Paredzams, ka pārstrukturēšanas perioda sākumā Uzņēmums radīs zaudējumus un naudas plūsmas būs negatīvas. Lai varētu segt šos zaudējumus un saglabāt likviditāti, tiek lēsts, ka būs nepieciešami PLN […] miljoni.

(76) Pārstrukturēšanas plāns paredz samazināt darbaspēku par 833 *FTE*. *LOT* lēš, ka kopējās darbaspēka samazināšanas izmaksas būs aptuveni PLN […] miljoni un tajās būs iekļauts: i) brīvprātīgās aiziešanas no darba programma (PLN […] miljoni); ii) kolektīvās atlaišanas no darba process (PLN […] miljoni); iii) pabalsti darbiniekiem, kuri strādā ārvalstīs un uz kuriem attiecas vietējie noteikumi (PLN […] miljoni); un iv) cita veida atlaišanas no darba, piemēram, priekšlaicīga pensionēšanās (PLN […] miljoni).

Finansējuma avoti

(77) Uzņēmums 2012. gada rudenī saņēma finanšu nomu no ASV komercbankas […], lai iegādātos piecus B787 gaisa kuģus, kuri ir paziņoti kā pašu ieguldījuma avots. *LOT* izvēlējās […] piedāvājumu no 24 komerciālajiem piedāvājumiem, kas iegūti tirgū. Šī izvēle tika veikta, pamatojoties uz analīzi par neto pašreizējo vērtību un vidējo svērto procentu likmi.

(78) Šīs nomas atmaksāšanas periods ir 12 gadi, skaitot no gaisa kuģa piegādes datuma. Uzņēmumam ir pienākums samaksāt sākotnējo maksu gaisa kuģa piegādes datumā un ik ceturksni maksāt nomas maksu, kas maksājama avansā ar procentu likmi – trīs mēnešu *LIBOR* + […] % attiecībā uz pirmo gaisa kuģi un fiksētām likmēm robežās no […] % līdz […] % attiecībā uz pārējiem četriem gaisa kuģiem. Minētās finanšu nomas struktūra pamatojas uz īpaši šim nolūkam izveidotu sabiedrību (*SPV*), ASV reģistrētu uzņēmumu, kas darbojas kā starpnieks starp […] un *LOT* ([14]).

(79) Noma tiek nodrošināta ar šādu nodrošinājumu: i) eksporta garantija, ko ASV *Export Import Bank* (*Ex-Im Bank*) izdevusi saskaņā ar *Large Aircraft Sector Understanding* (Lielo gaisa kuģu nozares saprašanās memoranda, *LASU*) ([15]) noteikumiem; ii) ķīla, kas attiecas uz gaisa kuģi; iii) no apdrošināšanas līgumiem nodotās tiesības; un iv) ķīla, kas attiecas uz *SPV* akcijām.

(80) *Ex-Im Bank* garantijas ilgums un summa ir ierobežota, t. i., tā attiecas uz piecu B787 iepirkumu finanšu nomas veidā, kuras ilgums ir 12 gadi. Šī garantija attiecas uz daļu no gaisa kuģa pirkuma cenas ([75–90] %). Pārējā summa ir jāsedz *LOT*. *Ex-Im Bank* garantija tika sniegta, pamatojoties uz *LOT* rūpīgu izpēti un novērtējot tās finanšu stāvokli un spēju izpildīt nomas pienākumus.

(81) Otrs pašu ieguldījuma avots papildus minētajai nomai ir pamatlīdzekļu pārdošana, un paredzams, ka tā radīs ieņēmumus PLN […] miljonu apmērā.

(82) Valsts atbalsts sastāv no glābšanas aizdevuma konversijas par pašu kapitālu PLN 423 miljonu apmērā un no papildu kapitāla ieguldījuma PLN 381,29 miljonu apmērā, kā minēts 19. apsvērumā.

3.3. ILGTERMIŅA DZĪVOTSPĒJAS ATJAUNOŠANA

(83) Pārstrukturēšanas plāns paredz atjaunot ilgtermiņa dzīvotspēju 2015. gadā. Finanšu prognozes par 2013.–2018. gadu tika sagatavotas saskaņā ar sliktākā, pamata un labākā gadījuma scenāriju. Tiek prognozēts, ka Uzņēmums ziņos par peļņu no pamatdarbības, radīs pozitīvas naudas plūsmas no operācijām un iegūs pozitīvu atdevi no ieguldītā kapitāla (*ROCE*), sākot no 2014. gada. Tiek plānots, ka neto peļņa tiks sasniegta, sākot no 2015. gada. Turpmākajā tabulā ir iekļauti būtiskākie prognozētie finanšu dati saskaņā ar pamata scenāriju.

4. tabula

Būtiskākie prognozētie finanšu dati saskaņā ar pamata scenāriju (dati izteikti PLN miljonos)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ieņēmumi no pārdošanas	[2 900–3 400]	[2 900–3 400]	[2 650–3 150]	[3 300–3 800]	[4 050–4 550]	[4 300–4 800]
Peļņa/zaudējumi no pamatdarbības	[no – 157 līdz – 130]	71,0	[113–137]	[200–240]	[210–250]	[175–215]
Neto peļņa/zaudējumi	196,1	[no – 20 līdz – 16]	[67–80]	[155–190]	[180–220]	[140–170]

([14]) Atsevišķu *SPV* katram gaisa kuģim izveido *Wells Fargo Delaware Trust Company*, uzņēmums, kurš nodarbojas tikai ar šāda veida darījumiem un kuru izraudzījusies *LOT*. *SPV* paliek gaisa kuģa īpašnieks un nodrošina specializētus pakalpojumus visām šā darījuma pusēm.

([15]) Nostādnes par gaisa kuģu finansēšanu, kuras tika plaši izmantotas aviolīniju nozarē līdz 2007. gadam, kad tās aizstāja *Aircraft Sector Understanding* (Gaisa kuģu nozares saprašanās memorands), par kuru dalībnieki vienojās ESAO uzraudzībā. Tā kā *LOT* uzsāka B787 gaisa kuģu iegādes procesu pirms 2007. gada, *LASU* noteikumi joprojām ir piemērojami.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Naudas plūsmas no operācijām	[no – 175 līdz – 145]	[170–206]	[300–360]	[360–440]	[370–450]	[335–415]
ROCE	[no – 4,4 līdz – 3,6] %	[2,7–3,3] %	[5–6] %	[9–11] %	[10–12] %	[8–10] %

Avots: pārstrukturēšanas plāns.

(84) Šī finanšu prognoze ir balstīta uz vairākiem pieņēmumiem attiecībā uz floti, reisu tīklu, iekšējo organizāciju, ekspluatācijas un finanšu parametriem, makroekonomikas rādītājiem, degvielas cenu un pārstrukturēšanas pasākumu īstenošanas pakāpi. Galvenie pieņēmumi ir apkopoti turpmāk.

— Pārstrukturēšanas pasākumu īstenošana (attiecībā uz potenciālo finanšu ietekmi) – 85 % potenciāla.

— Degvielas cena – USD 1 153/t visā prognozes periodā.

— Maiņas kurss PLN/USD – 3,22.

— Slodzes koeficients – zem [67–83] % ziemas sezonā un aptuveni [76–94] % vasaras sezonā.

— Pārvadāto pasažieru skaits (tūkstošos) – 2012./2013. gadā – 4 766; 2013./2014. gadā – [4 300–5 300]; 2014./2015. gadā – [3 800–4 600]; 2015./2016. gadā – [4 200–5 100]; 2016./2017. gadā – [4 800–5 900]; 2017./2018. gadā – [5 100–6 300].

— Vienības ienākumu pieaugums uz vienu pasažieri visā *LOT* reisu savienojumu tīklā – vidēji 2,5 % gadā (ņemot vērā ietekmi, ko rada reisu operāciju skaita palielinājums tālajos reisos 2016.–2018. gadā, kā arī augošo slodzes koeficientu biznesa un premiālajā ekonomiskajā klasē).

3.4. KOMPENSĀCIJAS PASĀKUMI

(85) Kā kompensācijas pasākumu *LOT* piedāvā slēgt 19 savienojumus un samazināt biežumu piecos savienojumos ([16]). Piedāvātais pasākums atbilst jaudas samazinājumam par [13,5–16,5] % attiecībā uz *ASK*, salīdzinot ar pirmspārstrukturēšanas periodu no 2011. gada novembra līdz 2012. gada oktobrim. Kā apgalvo *LOT*, neviens no iepriekš minētajiem savienojumiem pirms pārstrukturēšanas neradīja zaudējumus, kā paredzēts Kopienas pamatnostādņu par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ([17]) (turpmāk – "Pamatnostādnes") 40. punktā.

(86) Turklāt *LOT* plāno slēgt piecus savienojumus ([18]), tādējādi vēl papildus samazinot jaudu par [1,4–1,7] %, taču neuzskata to par kompensācijas pasākumu, jo *LOT* šos savienojumus bija novērtējusi kā zaudējumus radošus vēl pirms pārstrukturēšanas.

(87) Pārstrukturēšanas periodā netiek plānots palielināt jaudu tālajos reisos.

(88) Saistībā ar izmaiņām, kas tiks ieviestas *LOT* tīklā, Uzņēmums atbrīvos arī vairākas laika nišas.

3.5. LĒMUMS PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU

(89) Komisija 2013. gada 6. novembrī uzsāka formālu izmeklēšanas procedūru. Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija pauda šaubas par "vienreiz un pēdējoreiz" principu, ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu, kompensācijas pasākumiem un pašu ieguldījumu.

([16]) Slēdzamie savienojumi: […]; savienojumi, kuros jāsamazina reisu biežums: […].
([17]) Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.).
([18]) […].

"Vienreiz un pēdējoreiz" princips

(90) Komisija apšaubīja to, ka *LOT* nesaņēma nekādu glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu, pārkāpjot "vienreiz un pēdējoreiz" principu, jo tas tika sniegts kā lidostas maksu atlikšana, kuru *LOT* nodrošināja valstij piederošās lidostas ([19]). Uz šo jautājumu Komisijas uzmanība tika vērsta *Ryanair* iesniegtajā sūdzībā, kas apgalvoja, ka valstij piederošās lidostas Uzņēmumam bija piešķirušas neierobežotu kredītlīniju lidostu maksu segšanai, kaitējot visām citām lidsabiedrībām (skatīt iepriekš 1.2. iedaļu).

(91) Jo īpaši Komisija pauda šaubas par Polijas izvirzīto argumentu, ka valstij piederošo lidostu līdzekļi nav valsts līdzekļi. Komisija arī apšaubīja, ka lidostu maksu atlikšana, kuru *LOT* piešķīra valstij piederošās lidostas, patiešām tika piešķirta uz tirgus nosacījumiem, ņemot vērā to, ka atlikšanas periodi bija ilgi, procenti bieži vien bija zemi un nodrošinājums bieži vien bija nepietiekams ([20]). Turklāt šķiet, ka ne visas atliktās saistības galu galā tika atmaksātas.

Ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

(92) Komisija bija skeptiska attiecībā uz to, ka šis pārstrukturēšanas plāns spēs atjaunot *LOT* dzīvotspēju, un lūdza Poliju labāk pamatot šo prasību. Tā atzīmēja, ka *LOT* arī iepriekš bija mēģinājusi veikt pārstrukturēšanu, kura nespēja atjaunot rentabilitāti, lai gan tika īstenota acīmredzami labvēlīgākos uzņēmējdarbības apstākļos.

(93) Bažas raisīja arī *LOT* likviditātes situācija. Uzņēmums zaudēja likviditāti 2012. gada decembrī, un prognozes atkal solīja līdzekļu trūkumu 2013. gada augustā (neraugoties uz glābšanas atbalsta saņemšanu). Kaut arī šī prognoze neīstenojās, drošības rezerve joprojām bija nepietiekama, jo *LOT* bija izsmēlusi iekšējos finansējuma avotus pēc aktīvu pārdošanas un tai nebija pieejams ārējs finansējums (izņemot no līzinga) smagā finansiālā stāvokļa dēļ.

(94) Komisija apšaubīja, ka *LOT* ilglaicīgās strukturālās problēmas kopumā varētu atrisināt, ieviešot jaunos B787 gaisa kuģus. *LOT* plānoja nodrošināt aptuveni 30 % no pārstrukturēšanas kopējās aplēstās finansiālās ietekmes saistībā ar B787 gaisa kuģu ekspluatāciju. Komisija norādīja, ka šo B787 gaisa kuģu ekspluatācija tiešā veidā ietekmēs tikai tālo reisu tirgus segmentu (kas 2012. gadā nodrošināja tikai [< 25] % *LOT* ieņēmumu no regulārajiem reisiem) un ka ir iespējams nepietiekams pieprasījums, lai varētu nodrošināt jauno gaisa kuģu efektīvu izmantošanu.

(95) Pieņēmums, ka vairāk nekā 30 % no pārstrukturēšanas radītajiem ieguvumiem varētu nodrošināt ar ieņēmumiem saistīti pasākumi (piemēram, papildu ieņēmumi un ieņēmumu pārvaldība), šķiet pārmērīgi optimistisks, ņemot vērā to, ka panākumi daļēji ir atkarīgi no ārējiem apstākļiem, piemēram, no izmaiņām klientu uzvedībā. Turklāt izrādījās, ka daži plānotie pasākumi (piemēram, maksas ēdināšanas ieviešana), kas parasti ir saistīti ar *LCC*, potenciāli ir pretrunā ar *LOT* stratēģiju saglabāt tradicionālā pārvadātāja statusu.

(96) *LOT* pieņēmums, ka pamatdarbības rezultāts varētu uzlaboties no zaudējumiem PLN [130–157] miljonu apmērā 2013. gadā līdz peļņai PLN [64–78] miljonu apmērā 2014. gadā, t. i., ka 12 mēnešu laikā rastos uzlabojums par PLN [194–235] miljoniem, šķiet nereāls, ņemot vērā *LOT* iepriekšējos finanšu rezultātus (Uzņēmums nebija ziņojis par peļņu no pamatdarbības kopš 2008. gada) un būtiskos provizoriskos zaudējumus, kas reģistrēti pirmajos četros 2013. gada mēnešos.

(97) Komisija arī apšaubīja vairākus pieņēmumus, kas bija pamatā pārstrukturēšanas plānā iekļautajai finanšu prognozei, jo īpaši:

a) galveno parametru salīdzinoši nelielās atkāpes (vidējie vienības ieņēmumi uz vienu pasažieri – par 1 %, pasažieru skaits – par 1 %, PLN/USD maiņas kurss – par 10 %) no bāzes līnijas vērtībām, kas pieņemtas jutīguma analīzē, un fiksētai degvielas cenai sešu gadu ilgā prognozes periodā, kas šķiet apšaubāma, ņemot vērā cenu plašās vēsturiskās svārstības;

([19]) No 2009. gada 22. maija līdz 2013. gada 10. aprīlim *LOT* noslēdza 23 nolīgumus ar valstij piederošām lidostām par lidostu maksu samaksas atlikšanu par kopējo summu aptuveni PLN [285–349] miljonu apmērā (aptuveni EUR [70–85] miljoni), tostarp deviņus nolīgumus ar Varšavas lidostu, trīs nolīgumus ar Gdaņskas, Krakovas, Poznaņas un Katovices lidostām un divus nolīgumus ar Vroclavas lidostu.

([20]) Proti, atlikšanas periodi bija 48–396 dienas ilgi, soda procenti lielākoties bija zemāki par Polijas tiesību aktos paredzēto likmi, un triju nolīgumu gadījumā vispār netika iekasēti nekādi procenti, nodrošinājums bieži vien bija nepietiekams, piemēram, tukšas parādzīmes, un sešu atlikšanas nolīgumu gadījumā nodrošinājuma nebija vispār.

b) *LOT* spēju iegūt plānotos ieņēmumus no B787 un *Embraer* gaisa kuģu apakšnomas 2013.–2018. gadā;

c) spēju sasniegt 85 % no plānotajiem pārstrukturēšanas ieguvumiem, kas pieņemti finansiālās prognozes pamata scenārijā.

Lieku konkurences traucējumu novēršana (kompensācijas pasākumi)

(98) Komisija pauda iebildumu par *LOT* metodoloģijas pareizību, aprēķinot reisu rentabilitāti. Saskaņā ar Pamatnostādņu 40. punktu zaudējumus radošu darbību slēgšana nav uzskatāma par derīgu kompensācijas pasākumu. Ņemot vērā minēto iebildumu, Komisija nebija pilnīgi pārliecināta par to, ka šis nosacījums ir izpildīts.

Atbalsta ierobežošana līdz minimumam un pašu ieguldījums

(99) Komisija pauda šaubas par to, vai B787 gaisa kuģu finanšu nomu, kuru nodrošina eksporta kredīta aģentūras (turpmāk – "*ECA*") *Ex-Im Bank* garantija, var atzīt par likumīgu pašu ieguldījuma avotu. Ņemot vērā to, ka ar tik stingru nodrošinājumu iznomātājam, visticamāk, būtu jāsedz visa parāda summa, ja *LOT* neizpildītu saistības, nešķita, ka šī noma liecinātu par tirgus ticību *LOT* dzīvotspējas atjaunošanai, kā paredzēts Pamatnostādņu 43. punktā.

IV. **POLIJAS IESNIEGTĀS PIEZĪMES**

(100) Polija iesniedza piezīmes un pierādījumus attiecībā uz visiem jautājumiem, kas bija minēti lēmumā par procedūras sākšanu. Tā secināja, ka paziņotais pasākums atbilst visiem Pamatnostādņu nosacījumiem. Polija iesniedza arī atjauninātu informāciju par pārstrukturēšanas plāna īstenošanu, pierādot, ka *LOT* ir guvusi būtiskus panākumus pārstrukturēšanas procesā un tās faktiskie finanšu rezultāti 2013. gadā bija daudz labāki, nekā plānots.

"Vienreiz un pēdējoreiz" princips

(101) Attiecībā uz "vienreiz un pēdējoreiz" principa ievērošanu Polija apstiprināja, ka valstij piederošās lidostas bija atlikušas *LOT* saistību izpildi attiecībā uz lidostu maksām. Tajā pašā laikā Polija palika pie uzskata, ka šī atlikšana nav uzskatāma par valsts atbalstu.

(102) Kā apgalvoja Polija, lidostu līdzekļi nav valsts līdzekļi un lidostu lēmumi nav attiecināmi uz valsti. Tomēr, pat ja lidostu piešķirtā atlikšana tiktu finansēta no valsts līdzekļiem, lidostu maksu atlikšana atbilstu privātā kreditora testa prasībām un tādēļ nebūtu uzskatāma par valsts atbalstu.

(103) Jautājumā par attiecināmību Polija apstiprināja, ka visas lidostas, kas piešķīra samaksas atlikšanu *LOT*, tieši vai netieši kontrolē Polijas valsts. *PPL*, uzņēmums, kas apsaimnieko Varšavas lidostu, pilnībā pieder Valsts kasei. Reģionālās lidostas Gdaņskā, Krakovā, Poznaņā, Katovicē un Vroclavā (turpmāk – "reģionālās lidostas") pieder *PPL*, reģionu pašvaldībām un vienam valstij piederošam uzņēmumam.

(104) Tomēr Polija atkārtoti uzsvēra argumentu, ka lidostu pieņemtie lēmumi nav attiecināmi uz valsti, jo valsts spēja kontrolēt lidostas automātiski nepamato pieņēmumu, ka lidostu rīcība būtu attiecināma uz valsti. Saistībā ar to Polija atkal atsaucās uz *Stardust Marine* spriedumu ([21]). Polija uzsvēra, ka lidostas nav valsts pārvaldes iestādes un veic komercdarbību neatkarīgi no jebkādas valsts iejaukšanās.

(105) Jo īpaši Polija paskaidroja, ka *PPL* ir juridiska persona, kas darbojas saskaņā ar 1987. gada 23. oktobra Likumu par valsts uzņēmumu "Lidostas" ([22]) (turpmāk – "*PPL* likums"). Saskaņā ar *PPL* likumu *PPL* veic savu darbību patstāvīgi, ievērojot racionālus uzņēmējdarbības principus, un ir finansiāli neatkarīga. *PPL* nepieder valsts finanšu sektoram, tā netiek finansēta no valsts budžeta un sedz savas darbības izmaksas no ieņēmumiem, kas gūti pašas saimnieciskajā darbībā. *PPL* darbību kontrolē un uzrauga ministrs, kas atbild par transportu, un viņam ir tiesības izmainīt vai atcelt *PPL* ģenerāldirektora lēmumus tikai gadījumos, kad tie ir pretrunā ar likumu. Kā apgalvoja Polija, šim ministram nav tiesību iejaukties lēmumu pieņemšanas procesā attiecībā uz *PPL* komerciālajām attiecībām.

([21]) Lieta C-482/99 Francijas Republika pret Komisiju (*Stardust Marine*), *Recueil* 2002, I-4397. lpp.
([22]) 1987. gada *Likumu Vēstnesis* Nr. 33, 185. punkts ar grozījumiem.

(106) Attiecībā uz reģionālajām lidostām Polija paskaidroja, ka tās visas ir privāttiesību uzņēmumi ([23]) un uz tām attiecas parastie uzņēmumu noteikumi, t. i., Polijas Komercuzņēmumu kodekss ([24]) (turpmāk – "Kodekss"). Tās ir kapitālsabiedrības ar atsevišķas juridiskas personas statusu un nodalītiem aktīviem, un tās darbojas ārpus valsts pārvaldes struktūrām. Uzņēmumus, kas apsaimnieko reģionālās lidostas Polijā, pārvalda akcionāru sapulces, uzraudzības padomes un valdes. Valsts iestāžu pārstāvji piedalās akcionāru sapulcēs un ir arī uzraudzības padomju locekļi. Saskaņā ar Kodeksu valdes vada uzņēmumu ikdienas darbu un patstāvīgi pieņem lēmumus par jautājumiem, kas netiek izšķirti citās šo uzņēmumu struktūrās. Tādējādi, kā apgalvoja Polija, ņemot vērā to, ka, lai valde varētu noslēgt nolīgumu par maksājumu atlikšanu, tai nav nepieciešama uzraudzības padomes vai akcionāru sapulces piekrišana, lēmumi par atlikšanu bija neatkarīgi lidostu lēmumi, kas pieņemti bez jebkādas valsts iejaukšanās.

(107) Attiecībā uz privātā kreditora testu Polija izvirzīja dažādus argumentus, lai pierādītu, ka vienošanās par lidostu maksu atlikšanu tika noslēgta, ievērojot tirgus nosacījumus.

(108) Pirmkārt, Polija norādīja uz ekonomisko situāciju, kurā lidostas nolēma atlikt *LOT* lidostu maksu maksājumus – uz smago ekonomikas lejupslīdi 2009. gadā ([25]), kā arī citiem ārkārtas notikumiem (*Eyjafjallajökull* vulkāna izvirdumu 2010. gada aprīlī). Tādējādi, kā apgalvoja Polija, piešķirot atlikšanu, lidostas varēja pieņemt, ka *LOT* problēmām ir pagaidu raksturs.

(109) Otrkārt, Polija uzsvēra, ka *LOT* kā lidostu galvenais klients radīja ievērojamu daļu no lidostu ieņēmumiem, bet atlikšana attiecās tikai uz daļu no apgrozījuma starp lidostām un *LOT* ([26]). Tādēļ puses bija ieinteresētas turpināt sadarbību. *LOT* maksātnespējas gadījumā, ja tā iestātos, ietekme uz lidostu operācijām būtu negatīva ([27]).

(110) Treškārt, Polija paskaidroja, ka no lidostu perspektīvas labāk bija atlikt daļu no *LOT* maksājumiem nekā izraisīt šā pārvadātāja maksātnespēju. Jo īpaši tādēļ, ka laikā, kad tika pieņemti lēmumi par atlikšanu, *LOT* joprojām piederēja aktīvi, kurus varēja izmantot kā nodrošinājumu. Salīdzinājumam – maksātnespējas gadījumā lidostu saņemamās summas tiktu atmaksātas kā pēdējās kategorijas kreditoriem, un procentuāli tas būtu daudz mazāk nekā atlikšanas gadījumā ([28]). Turklāt Polijā maksātnespējas procesi ilgst vidēji 3–3,5 gadus, ievērojami pārsniedzot vidējo atlikšanas periodu – aptuveni 6,5 mēnešus, kurus *LOT* piešķīra lidostas, skatīt turpmāk 114. apsvērumu.

(111) Ceturtkārt, kā apgalvoja Polija, atlikto maksājumu noteikumi pilnībā atbilda tirgus nosacījumiem attiecībā uz: i) procentu likmi, ii) nodrošinājumu un iii) atlikšanas periodiem.

(112) Jo īpaši attiecībā uz procentu likmi ([29]) Polija norādīja, ka procentu likme, ko piemēro maksājumu atlikšanas nolīgumiem, ir jāatšķir no likumā paredzētajiem procentiem ([30]), kas uzskatāmi par noteikta veida sodu kavētu maksājumu gadījumā, kamēr atlikšanas nolīgumu mērķis ir ļaut parādniekam izpildīt viņa saistības piemērotā termiņā.

(113) Attiecībā uz nodrošinājumu Polija uzsvēra, ka divās trešdaļās atlikšanas nolīgumu atliktā summa tika nodrošināta ar hipotēkām un ķīlām, kas uzliktas *LOT* aktīviem. Lielākajā daļā pārējo atlikšanas nolīgumu atliktā

([23]) Lidostas ir sabiedrības ar ierobežotu atbildību, kā gadījumā ar reģionālajām lidostām Gdaņskā, Krakovā un Poznaņā, un akciju sabiedrības, kā gadījumā ar reģionālajām lidostām Katovicē un Vroclavā.

([24]) 2000. gada 15. septembra Komercuzņēmumu kodekss, konsolidētais teksts – 2013. gada *Likumu Vēstnesis*, 1030. punkts.

([25]) Krīze izraisīja būtisku gaisa transporta pieprasījuma kritumu, ko vēl pastiprināja augošās aviolīniju izmaksas, skatīt – Gaisa transporta tirgus analīze Polijā 2009. gadā, Civilās aviācijas iestāde, 2010, un Darbības pārskata ziņojums, Gaisa satiksmes vadības novērtējums Eiropā 2010. kalendārajā gadā, *Eurocontrol*, 2011.

([26]) Varšavas lidostai 2009.–2013. gadā *LOT* radīja aptuveni 40 % ieņēmumu. Reģionālo lidostu atļauto atlikto maksājumu kopsumma vidēji veidoja 17,7 % apgrozījuma starp Uzņēmumu un minētajām lidostām.

([27]) Tas būtu īpaši būtiski Varšavas lidostas gadījumā. Tā kā *LOT* ir vienīgais pārvadātājs, kura bāze atrodas Varšavas lidostā, tās darbības pārtraukšana šajā lidostā radītu ievērojamu lidostas apgrozījuma samazināšanos. Polija šo faktu pamatoja ar attiecīgiem datiem par līdzīgiem scenārijiem, kas tika izmantoti Cīrihes lidostā, Zaventemas lidostā Briselē un Budapeštas lidostā.

([28]) Vidējā pakāpe, kādā saņemamās summas tiktu atmaksātas maksātnespējas gadījumā laikā, kad tika piešķirta lidostu maksu atlikšana, bija aptuveni 15–17,75 %, kā liecināja Polijā veikts pētījums, vai aptuveni 34 % saskaņā ar Pasaules Bankas statistiku.

([29]) Piemēram, procentu likme, kas paredzēta atlikšanas nolīgumos ar Varšavas lidostu, bija […] % gadā.

([30]) Patlaban likumā paredzētie procenti Polijā ir noteikti 13 % līmenī.

summa ([31]) tika nodrošināta ar tukšām parādzīmēm, kas paātrina parāda iekasēšanu. Tikai sešos nolīgumos nodrošinājums nebija paredzēts. Tomēr visos šajos gadījumos *LOT* atzina savu parādu konkrētajai lidostai, un tas ļāva nepieciešamības gadījumā viegli vērsties tiesā ar prasību.

(114) Attiecībā uz atlikšanas periodiem Polija uzsvēra, ka vidējais atlikšanas periods bija aptuveni 6,5 mēneši, un tas bija izdevīgāk nekā tiesvedības procesos, kuri Polijā ilgst vairāk nekā divus gadus ([32]), vai maksātnespējas procesos, kuri ilgst vidēji 3–3,5 gadus ([33]).

(115) Polija apgalvoja arī, ka citi privātie *LOT* kreditori atļāva tai atlikt parādu maksājumus par simtiem miljoniem PLN uz līdzīgiem atlikšanas periodiem un ar līdzīgiem nosacījumiem, tostarp nosakot procentu likmi, kas zemāka par likumā paredzēto, vai bez procentiem un dažos gadījumos arī bez nodrošinājuma ([34]).

(116) Visbeidzot, Polija apliecināja, ka visi atliktie maksājumi tika pilnībā samaksāti.

(117) Turklāt, pamatojot savu pozīciju, kas iepriekš izklāstīta 101.–116. apsvērumā, Polija iesniedza ziņojumu, kuru bija sagatavojis *KPMG* konsultants *Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k.* (turpmāk – "*KPMG*/*KPMG* ziņojums"). *KPMG* ziņojums raksturo lēmumu pieņemšanas procesu lidostās, kas ļāva noslēgt visus minētos atlikšanas nolīgumus. *KPMG* ziņojums sniedz arī tirgus analīzi attiecībā uz katru atlikšanas nolīgumu. Metodoloģija, kuru *KPMG* izmantoja tirgus analīzei, pamatojas uz pamata scenārija ([35]) (t. i., lidostu maksu atlikšanas) salīdzinājumu ar alternatīvu scenāriju ([36]) (t. i., *LOT* netiek piešķirta nekāda maksājumu atlikšana). Lai varētu pārbaudīt atlikšanas nolīgumu ekonomisko pamatojumu, pamata un alternatīvais scenārijs tika salīdzināti, pamatojoties uz pašreizējo un neto pašreizējo vērtību. Abu minēto scenāriju salīdzinājums liecināja, ka lidostu maksu atlikšana visos gadījumos bija ekonomiski pamatota un izdevīgāka lidostām nekā alternatīvais scenārijs, kas paredzēja maksātnespējas procesa ierosināšanu.

Ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

(118) Polija apgalvoja, ka tagad *LOT* ir lielākas izredzes atjaunot dzīvotspēju nekā iepriekšējo nesekmīgo pārstrukturēšanas mēģinājumu laikā. Pirmkārt, tā ir saņēmusi ilgi gaidītos B787 gaisa kuģus, kas ir pārstrukturēšanas plāna galvenais balsts. Otrkārt, *LOT* ir novērsusi iepriekšējo mēģinājumu nepilnības, pievēršoties agrāk nerisinātajām problēmām (piemēram, veicot konsekventāku darbaspēka samazināšanu). Treškārt, ir uzlabojusies makroekonomiskā vide. Visbeidzot, *LOT* faktiskie finansiālie rezultāti pēc pieciem pārstrukturēšanas plāna īstenošanas ceturkšņiem ir daudz labāki, nekā plānots.

([31]) Tā veidoja 26,4 % atliktās summas.

([32]) Saskaņā ar Pasaules Bankas datiem (http://www.doingbusiness.org) vidējais prasību piedziņas termiņš Polijā 2009.–2012. gadā bija 830 dienas (vairāk nekā divi gadi un trīs mēneši), un 2013. gadā tas samazinājās līdz 685 dienām.

([33]) Kā apgalvo Pasaules Banka, Polijā maksātnespējas procesi ilgst vidēji trīs gadus (http://www.doingbusiness.org). Šos secinājumus apstiprināja pētījums, kas tika veikts ar 94 maksātnespējas gadījumu izlasi un publicēts 2009. gadā, parādot, ka maksātnespējas procesu vidējais ilgums ir 3,5 gadi (dati no: *D. Baran. Efektywność postępowań upadłościowych* (Maksātnespējas procesu efektivitāte) [izdevumā:] *E. Mączyńska (ed.). Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa* (Izvairīšanās, pasludinot uzņēmuma maksātnespēju. Lāsts vai otrā iespēja?). Varšava, 2009, 145. lpp.).

([34]) Tas jo īpaši attiecās uz riska apdrošināšanas bankām ([…]) un iznomātājiem ([…]). Daži privātie kreditori neiekasēja procentus no *LOT* (lielākā daļa iznomātāju, […]). Turklāt daži privātie *LOT* kreditori (piemēram, […]) arī piekrita atlikt saņemamo summu maksājumus bez jebkāda nodrošinājuma, izņemot to, ka *LOT* atzina šos parādus.

([35]) Pamata scenārija gadījumā tika pieņemts, ka atlikšana tiek piešķirta, puses turpina sadarbību un parāds tiek atmaksāts saskaņā ar atlikšanas nolīguma nosacījumiem. Šajā scenārijā tika ņemtas vērā arī ilgtermiņa sadarbības perspektīvas, ieņēmumu bāzes saglabāšana, *LOT* grūtību pagaidu raksturs un tās nākotnes perspektīvas, *LOT* sniegtā nodrošinājuma veids un citi atlikšanas nolīguma nosacījumi (procenti utt.).

([36]) Alternatīvā scenārija gadījumā tika pieņemts, ka atlikšana netiek piešķirta, lidosta ierosina maksātnespējas procesu, *LOT* pārtrauc darbību lidostā un lidosta ir spiesta meklēt citus pārvadātājus, kas to aizstās. Šajā scenārijā tika ņemts vērā arī tas, ka lidostu parādi (kā daļa no komerciālajām saistībām) pieder pēdējai parāda kategorijai un tiek atmaksāti pēc privileģēto parādu atmaksāšanas, proti, pēc maksātnespējas procesa izmaksām, pienākumiem pret darbiniekiem, tostarp sociālā nodrošinājuma, un, visbeidzot, pēc nodokļu pienākumiem (saskaņā ar Polijas maksātnespējas likumu). Tajā tika ņemts vērā arī vidējais maksātnespējas procesa ilgums (aptuveni 3,5 gadi – *KPMG* ņēma vērā *LLC Nowy Przewoznik Sp. z o.o.* maksātnespējas procesa ilgumu, šis uzņēmums darbojās ar zīmolu *Centralwings*, un process ilga vairāk nekā 3,5 gadus – tas sākās 2009. gada maijā un beidzās 2013. gada februārī), vidējā atgūtā summa, nesaņemtie ieņēmumi un izredzes aizstāt *LOT* ar citiem pārvadātājiem (ņemot vērā trīs iespējamos pakārtotos scenārijus triju, četru un piecu gadu garumā).

(119) *LOT* likviditātes stāvoklis ir uzlabojies. Tā ne tikai nezaudēja likviditāti 2013. gada augustā, kā bija prognozēts pārstrukturēšanas plānā, bet ieguva papildu finansējuma avotus, piemēram, […] no *Boeing* […]. Rezultātā faktiskās naudas plūsmas no operācijām 2013. gadā bija labākas, nekā plānots.

(120) Tāpat arī B787 ieviešanas faktiskā finansiālā ietekme izrādījās labāka, nekā plānots. Tā pozitīvi ietekmēja ne tikai tālo reisu segmentu, bet arī visu reisu tīklu. Netiek cerēts, ka šie gaisa kuģi atrisinās *LOT* ilglaicīgās strukturālās problēmas vieni paši, bet gan kopā ar citiem pārstrukturēšanas pasākumiem. Paredzams, ka satiksme reisos, kurus apkalpos B787 gaisa kuģi (Ziemeļamerika, Ziemeļu un Dienvidu Austrumāzija), palielināsies par 6,5–10,6 % gadā, tādēļ šie gaisa kuģi tiks pilnībā noslogoti.

(121) Ar ieņēmumiem saistītie pasākumi 2013. gadā pārstrukturēšanas plāna pieņēmumos veidoja [> 100] % plānotā finanšu potenciāla. 2013. gada augustā *LOT* sekmīgi ieviesa maksas ēdināšanu un nesaņēma klientu negatīvu vērtējumu. Kā liecina tirgus izpēte, pasažieri neiebilst pret maksas pakalpojumiem. Papildu ieņēmumu palielināšanās atbilst pašreizējām tirgus tendencēm, tādēļ tradicionālās aviolīnijas pāriet uz uzņēmējdarbības hibrīda modeli, aizgūstot vairākas *LCC* iezīmes, un tādējādi netiek apdraudēts *LOT* zīmols vai atbaidīti klienti.

(122) Faktiskie finansiālie rezultāti par 2013. gadu bija daudz labāki, nekā prognozēts pārstrukturēšanas plānā. *LOT* apzināja turpmāko uzlabojumu potenciālos avotus. Tas liecina, ka prognoze par peļņu no pamatdarbības 2014. gadā ir izpildāma.

(123) Polija iesniedza jutīguma analīzi, kas pierādīja, ka, pat ja atkāpes no pamata scenārija galvenajos parametros būs lielākas, nekā paredzēts pārstrukturēšanas plānā, *LOT* saglabās likviditāti visā finanšu prognozes laikposmā 2014.–2018. gadā. Visticamāk, ka degvielas cena, kas jau bija prognozēta ļoti piesardzīgā līmenī (virs *LOT* vēsturiskā 10 gadu maksimuma un par 12,1 % augstāka nekā tirgus cena paziņošanas laikā), krasi nepalielināsies. Attiecībā uz plānotajiem ieņēmumiem no gaisa kuģu apakšnomas *LOT* bija sagatavojusi alternatīvu flotes scenāriju, paredzot dažu gaisa kuģu ilgāku izmantošanu. Polija iesniedza finanšu prognozes, kas pierādīja, ka minētā scenārija īstenošanas gadījumā *LOT* joprojām spēs atgūt dzīvotspēju. Polija norādīja arī, ka 2013. gadā Uzņēmums sasniedza [> 100] % plānoto ieguvumu no pārstrukturēšanas (salīdzinājumā ar plānā paredzētajiem 85 %).

Lieku konkurences traucējumu novēršana (kompensācijas pasākumi)

(124) Polija paskaidroja arī, kādā veidā *LOT* aprēķina reisu rentabilitāti (skatīt 7.3.4. iedaļu). Tā uzsvēra, ka šī metodoloģija atbilst nozares standartam.

Atbalsta ierobežošana līdz minimumam un pašu ieguldījums

(125) Polija iesniedza pierādījumus, apliecinot, ka *Ex-Im Bank* veica rūpīgu *LOT* izpēti, pirms tā piekrita piešķirt garantiju, un paskaidroja, ka 2012. gadā aptuveni 30 % gaisa kuģu finansēšanas darījumu visā pasaulē tika noslēgti ar *ECA* līdzdalību. Polija arī informēja Komisiju, ka viens no pretendentiem piedāvāja finansēt *LOT* bez *ECA* garantijas. Turklāt *LOT* risku novērtēja ASV kapitāla tirgus, kur 2013. gadā nomu sekmīgi refinansēja privātie investori.

(126) Polija norādīja arī, ka finanšu noma ir pieņemams pašu ieguldījuma veids saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi, un atgādināja, ka šādā veidā parasti tiek finansēta gaisa kuģa iegāde. Kā apgalvoja Polija, jauna gaisa kuģa finanšu noma ar noteikumiem, kas līdzīgi *LOT* piemērotajiem noteikumiem, skatīt iepriekš 77.–80. apsvērumu (tostarp izmantotā nodrošinājuma veids), ir standarta finansēšanas veids aviolīniju nozarē, un nesen to izmantoja arī daudzas citas Eiropas aviolīnijas, piemēram, *Ryanair, KLM, Norwegian Air, Czech Airlines, Austrian Airlines* un *Alitalia*.

V. **IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES**

(127) Komisija saņēma piezīmes no septiņām ieinteresētajām personām – *Ryanair, International Airlines Group* (turpmāk – "*IAG*"), divām personām, kuras nevēlējās atklāt savu identitāti, *PPL* arodbiedrības *NSZZ Solidarność 80* (turpmāk – "arodbiedrība"), pašas *PPL* un uzņēmēju apvienības "Polijas darba devēji".

(128) *Ryanair* atkārtoja apgalvojumu, kas jau sākotnēji bija iekļauts sūdzībā, ka *LOT* saņēma valsts atbalstu kā lidostu maksu atlikšanu, ko piešķīrušas Polijas valstij piederošās lidostas. Turklāt *Ryanair* apšaubīja *LOT* dzīvotspējas atjaunošanu, apgalvojot, ka iepriekšējie pārstrukturēšanas mēģinājumi neizdevās, ieguvumi no B787 gaisa kuģu ieviešanas ir pārāk optimistiski un *LOT* var nebūt spējīga samazināt darbaspēka izmaksas iespējamā arodbiedrību spiediena dēļ.

(129) Kā uzskatīja *IAG*, jāpārstrukturē arī *LOT* tālo reisu tīkls. Jo īpaši *IAG* apgalvoja, ka nav pietiekama pieprasījuma, kas atbilstu jaudai, kuru *LOT* izmanto ASV tirgū. *IAG* minēja *Malév* piemēru, kas nesekmīgi mēģināja nodrošināt tiešos reisus no Budapeštas uz Ņujorku. Attiecībā uz B787 gaisa kuģu finanšu nomu *IAG* uzskatīja, ka *Ex-Im Bank* un aizdevējas komercbankas novērtējumi ir jāveic vai nu pirms kārtējām likviditātes problēmām, vai pirms valsts atbalsta saņemšanas.

(130) Pirmā persona, kura nevēlējās atklāt savu identitāti, apgalvoja, ka *LOT* pārstrukturēšanas plāns nav ne ticams, ne izpildāms un neatjaunos *LOT* ilgtermiņa dzīvotspēju. Tā norādīja, ka *ROCE* prognoze ir pārāk optimistiska, un konstatēja, ka *LOT* plāno palielināt jaudu laikā, kad Polijas tirgus cieš no jaudas pārpalikuma. Tā apgalvoja arī, ka atliktās lidostu maksas ir uzskatāmas par valsts atbalstu. Tā uzskatīja arī, ka ilgtermiņā nav pareizi mērīt rentabilitāti tikai uz mainīgas izmaksu bāzes reisiem, kas piedāvāti kā kompensācijas pasākumi. Kā apgalvoja šī ieinteresētā persona, ilgtermiņā visi reisi ir jānovērtē, pamatojoties uz to, ko *LOT* dēvē par 2. rezervi. Tā uzskatīja arī, ka B787 gaisa kuģu finanšu noma nav pieņemama kā pašu ieguldījuma avots, jo tā neliecina par tirgus pārliecību par *LOT* dzīvotspējas atjaunošanu.

(131) Otra ieinteresētā persona, kura nevēlējās atklāt savu identitāti, uzskatīja, ka valsts atbalsta rezultātā *LOT* palielināja savu jaudu Polijas čārtertirgū un tas, iespējams, pasliktināja ieinteresētās personas konkurences situāciju un pārkāpa ES noteikumus par valsts atbalstu. Šī persona pauda šaubas arī par *LOT* dzīvotspējas atjaunošanu, cita starpā, apgalvojot, ka B787 priekšrocības ir pārāk augstu novērtētas un finanšu prognozes nešķiet reālistiskas. Tā arī apšaubīja kā kompensācijas pasākumu piedāvāto reisu rentabilitāti. Visbeidzot, tā ir pārliecināta, ka finanšu nomu nedrīkst ņemt vērā kā pašu ieguldījumu, jo tā praktiski nerada nekādu risku finansējošām bankām.

(132) Turklāt šī ieinteresētā persona minēja arī problēmu ar atliktajām lidostu maksām ([37]). Tā vērsa Komisijas uzmanību arī uz vairākiem citiem *LOT* darījumiem, kuri, iespējams, bija uzskatāmi par valsts atbalstu. Minētie darījumi bija šādi:

a) nekustamā īpašuma pārdošana, t. i.,: i) *LOT* biroja ēkas pārdošana 2011. gadā kopā ar zemi *17 Stycznia* iela 43 (turpmāk – "galvenā mītne") valstij piederošam uzņēmumam *Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A./PB1* (turpmāk – "*PZU*", "*PZU/PB1*") par summu PLN […] miljonu (aptuveni EUR […] miljonu) apmērā; un ii) *LOT* nekustamā īpašuma *17 Stycznia* ielā 39 pārdošana 2012. gadā valstij piederošam uzņēmumam *TF Silesia* par summu PLN […] miljonu (aptuveni EUR […] miljonu) apmērā;

b) *LOT* meitasuzņēmumu pārdošana valstij piederošiem uzņēmumiem, t. i., *LOT Services* pārdošana 2010. gadā virs tirgus cenas, lai gan šis uzņēmums bija maksātnespējīgs, *LOT AMS* pārdošana, lai gan tas atradās "ļoti sliktā finanšu situācijā", *Petrolot* pārdošana 2012. gada decembrī, *Eurolot* pārdošana 2012. gada septembrī, *LOT Cargo S.A.* (turpmāk – "*LOT Cargo*") un *Casinos Poland* pārdošana 2009.–2010. gadā.

(133) Arodbiedrība galvenokārt apgalvoja, ka pārstrukturēšanas atbalsts pārkāpj "vienreiz un pēdējoreiz" principu, jo *LOT* jau bija saņēmusi valsts atbalstu vairāku pasākumu veidā, no kuriem būtiskākais bija lidostu maksu atlikšana. Arodbiedrība vērsa Komisijas uzmanību uz vairākiem citiem *LOT* darījumiem, kuri, iespējams, bija uzskatāmi par valsts atbalstu. Minētie darījumi bija šādi:

a) *LOT* nekustamā īpašuma pārdošana citiem valstij piederošiem uzņēmumiem (t. i., *LOT* galvenās mītnes pārdošana, nekustamā īpašuma *17 Stycznia* ielā 39 pārdošana, investīciju nekustamā īpašuma pārdošana kopā ar kravas termināļa (turpmāk – "Kravas termināls") pamatlīdzekļiem un investīciju nekustamā īpašuma pārdošana kopā ar ēdināšanas iekārtu (turpmāk – "Ēdināšanas iekārtas") pamatlīdzekļiem);

b) *LOT* meitasuzņēmumu pārdošana par cenu, kas pārsniedza tirgus vērtību, citiem valstij piederošiem uzņēmumiem (t. i., *LOT Services*, *LOT Catering Sp. z o.o.* (turpmāk – "*LOT Catering*"), *LOT AMS*, *Petrolot* un *Eurolot* pārdošana);

c) valstij piederošu uzņēmumu aizdevumu izsniegšana *LOT*, lai gan to pamatdarbība nav saistīta ar kreditēšanu (t. i., divus aizdevumus izsniedza uzņēmumi, kas pieder *PZU Group*, 2009. gada decembrī un 2010. gada februārī par kopējo summu PLN […] (aptuveni EUR […]) apmērā; aizdevumus izsniedza *TF Silesia*, *Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o.* (turpmāk – "*OLPP*") un *Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.* (turpmāk – "*PKN Orlen*") par kopējo summu PLN […] (aptuveni EUR […])));

([37]) Jo īpaši to, ka *LOT* bija atbrīvota no Polijā oficiāli ar likumu noteiktās 13 % procentu likmes, par kuru ir jāsaņem atļauja no Satiksmes ministrijas un Finanšu ministrijas.

d) citu pakalpojumu sniegšana – iespējams, ka *PKN Orlen* un tās meitasuzņēmums *Petrolot* apgādāja *LOT* ar degvielu par samazinātām cenām.

(134) Turklāt arodbiedrība uzskatīja, ka pārstrukturēšanas plāns neatjaunos *LOT* ilgtermiņa dzīvotspēju un noma neliecina par tirgus ticību šīs dzīvotspējas atjaunošanai.

(135) *PPL*, Varšavas Šopēna lidostas īpašniece, apgalvoja, ka tās rīcība nav attiecināma uz valsti, jo uzņēmējdarbībā lēmumi tiek pieņemti patstāvīgi. Nolīgumi, kas tika noslēgti ar *LOT* par lidostu maksu samaksas atlikšanu, atbilda tirgus prasībām un bija ekonomiski visracionālākie. *PPL* paziņoja, ka līdzīgi nolīgumi, lai gan mazākā apjomā, tika noslēgti ar citām aviolīnijām un tika piedāvāti *LCC*. *LOT* ir *PPL* stratēģiskais partneris, un tai ir būtiska ietekme uz Varšavas Šopēna lidostas ilgtermiņa attīstību. Iespējamā *LOT* maksātnespēja samazinātu satiksmi uz/no Varšavas un negatīvi ietekmētu Polijas ekonomiku.

(136) Uzņēmēju apvienība "Polijas darba devēji" aicināja Komisiju apstiprināt pārstrukturēšanas atbalstu. Tā uzskatīja, ka *LOT* ir ceļā uz dzīvotspējas atgūšanu, un to apliecina uzlabotie faktiskie finanšu rezultāti. Pēc apvienības domām, *LOT* maksātnespēja negatīvi ietekmētu savienojamību, kas savukārt atstātu nelabvēlīgu ietekmi uz pasažieriem, darījumu braucieniem un tūrisma nozari.

VI. **POLIJAS PIEZĪMES PAR IEINTERESĒTO PERSONU APSVĒRUMIEM**

(137) Polija izvērtēja visus apgalvojumus, ko minēja ieinteresētās personas.

(138) Attiecībā uz "vienreiz un pēdējoreiz" principa iespējamo pārkāpšanu:

a) attiecībā uz atliktajām lidostu maksām Polija atkārtoja savus argumentus par attiecināmības neesamību un privātā kreditora testa izpildi;

b) attiecībā uz citiem *LOT* darījumiem, kurus varēja uzskatīt par valsts atbalstu, Polija iesniedza sīkus paskaidrojumus. Polija jo īpaši norādīja, ka dažus no šiem darījumiem Komisija jau bija pārbaudījusi, bet pārējie vai nu nav attiecināmi uz valsti (piemēram, aktīvi, kurus iegādājās privāti uzņēmumi), vai arī tie kā citādi atbilst tirgus ekonomikas investora principam. Minētā principa gadījumā Polija iesniedza pierādījumus (piemēram, neatkarīgus vērtējumus), kas apliecina šādu apgalvojumu.

(139) Jo īpaši attiecībā uz darījumiem ar nekustamo īpašumu Polija paskaidroja, ka:

a) *LOT* galvenās mītnes pārdošana un saņemšana atpakaļ nomā notika, pamatojoties uz nolīgumu, kas 2011. gada 10. maijā tika parakstīts starp *LOT* un *PZU/PB1*. *PB1* ir uzņēmums, kas netieši pilnībā pieder *PZU*. Valsts ir *PZU* mazākuma akcionārs ([38]). Pārdošanas cena bija PLN […] (aptuveni EUR […]);

b) nekustamā īpašuma *17 Stycznia* ielā 39 pārdošana notika, pamatojoties uz nolīgumu, kas 2012. gada 31. jūlijā tika parakstīts starp *LOT* un *TF Silesia*. Valsts kase ir vienīgais *TF Silesia* akcionārs. Pārdošanas cena bija PLN […] (aptuveni EUR […]);

c) *Cargo Terminal* pārdošana notika, pamatojoties uz nolīgumu, kas 2011. gada 25. novembrī tika parakstīts starp *LOT* un *LS Airport Services S.A.* (turpmāk – "*LS Airport Services*"). Valsts kase ir vienīgais *LS Airport Services* akcionārs. Pārdošanas cena bija PLN […] (aptuveni EUR […]);

d) Ēdināšanas iekārtu pārdošana notika, pamatojoties uz nolīgumu, kas 2011. gada 8. decembrī tika parakstīts starp *LOT* un *LOT Catering*. Reģionālais ekonomikas fonds (turpmāk – "*REF*"), kas pilnībā pieder Valsts kasei, ir vienīgais *LOT Catering* akcionārs. Pārdošanas cena bija PLN […] (aptuveni EUR […]).

(140) Polija paskaidroja, ka attiecībā uz *LOT* galvenās mītnes pārdošanas un saņemšanas atpakaļ nomā darījumu *LOT* saņēma deviņus pirkuma piedāvājumus, no kuriem *PZU/PB1* piedāvājums tika izvēlēts kā vispiemērotākais. Kā apgalvoja Polija, *PZU Group* piederošo uzņēmumu līdzekļi nav valsts līdzekļi, un to lēmumi nav attiecināmi uz valsti; tādēļ šajā gadījumā valsts atbalsts nav iesaistīts. Turklāt Polija paskaidroja, ka nekustamā īpašuma vērtība tika iepriekš neatkarīgi novērtēta ([39]).

([38]) *Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A.* ir iekļauta Varšavas Fondu biržas sarakstā no 2010. gada 12. maija. Darījuma dienā (t. i., 2011. gada 10. maijā) Valsts kase turēja 35 % akciju, bet pārējie 65 % atradās brīvā apgrozībā (lielākoties tos turēja pensiju fondi un riska ieguldījumu fondi).

([39]) Vērtēšana, kuru 2011. gada aprīlī veica *Emmerson*, liecināja, ka nekustamā īpašuma vērtība bija PLN […] (aptuveni EUR […]). Šī vērtība bija par aptuveni 10 % lielāka nekā nolīgtā cena, jo *Emmerson* pieņēma, ka īpašnieka iegūtā nomas maksa būs par aptuveni 10 % lielāka, nekā *LOT* samaksāja *PZU* pēc vienošanās noslēgšanas. Minētā iemesla dēļ bija pamats arī pārdošanas cenu noteikt par aptuveni 10 % zemāku.

(141) Turklāt Polija paskaidroja, ka attiecībā uz nekustamā īpašuma *17 Stycznia* ielā 39, Kravas terminālu un Ēdināšanas iekārtu pārdošanu konkursa procedūra bija nesekmīga, jo netika iesniegts neviens piedāvājums. Tomēr jebkurā gadījumā šā nekustamā īpašuma vērtība tika iepriekš neatkarīgi novērtēta ([40]).

(142) Attiecībā uz aizdevumu nolīgumiem Polija paskaidroja, ka:

a) uzņēmumi, kas pieder *PZU Group*, izsniedza *LOT* divus aizdevumus – pirmo par summu PLN […] (aptuveni EUR […]) 2009. gada 14. decembrī un otro par summu PLN […] (aptuveni EUR […]) 2010. gada 17. februārī. Valsts ir *PZU* mazākuma akcionārs;

b) aizdevumu par summu PLN […] (aptuveni EUR […]) *LOT* saņēma no *PKN Orlen* 2012. gada 28. jūnijā. Valsts ir *PKN Orlen* mazākuma akcionārs ([41]);

c) aizdevumu par summu PLN […] (aptuveni EUR […]) *LOT* saņēma no *TF Silesia* 2009. gada 30. martā. Valsts kase ir vienīgais *TF Silesia* akcionārs;

d) aizdevumu par summu PLN […] miljoni (aptuveni EUR […] miljoni) *LOT* saņēma no *OLPP* 2012. gada 9. martā. *PERN Przyjaźń S.A.* (turpmāk – "*PERN*"), kas pilnībā pieder Valsts kasei, ir vienīgais *OLPP* akcionārs.

(143) Kā apgalvoja Polija, *PZU Group* un *PKN Orlen* piederošo uzņēmumu līdzekļi nav valsts līdzekļi un to lēmumi nav attiecināmi uz valsti, jo valsts šajos uzņēmumos ir mazākuma akcionārs; tādēļ valsts atbalsts nav iesaistīts.

(144) Attiecībā uz aizdevumiem, kurus bija izsnieguši valstij piederošie uzņēmumi (t. i., *TF Silesia* un *OLPP*), ja to līdzekļi ir uzskatāmi par valsts līdzekļiem un to lēmumi ir attiecināmi uz valsti, tādā gadījumā, kā apgalvoja Polija, abi šie aizdevumi ir izsniegti ar tirgus nosacījumiem – sniegtais nodrošinājums bija pietiekams ([42]) un piemērotās procentu likmes bija līdzīgas tām, kuras piemēroja privātie kreditori ([43]).

(145) Attiecībā uz *LOT* meitasuzņēmumu pārdošanu Polija paskaidroja, ka:

a) uz *LOT Services*, *LOT Catering*, *LOT AMS* un *LOT Cargo* pārdošanu attiecās Komisijas lēmums lietā SA.33337 ([44]), ar kuru Komisija secināja, ka visos šajos darījumos valsts atbalsts nav iesaistīts;

b) 33,3 % akciju, kas *LOT* piederēja *Casinos Poland*, tika pārdotas *Vicco Investment Sp. z o.o.* ([45]) (turpmāk – "*Vicco*"), pamatojoties uz 2013. gada 8. aprīlī noslēgto nolīgumu, par summu PLN […] miljoni (aptuveni EUR […] miljoni). *Vicco* ir privāts uzņēmums. Tādēļ tā līdzekļi nav valsts līdzekļi un tā lēmumi nav attiecināmi uz valsti. Kā apgalvoja Polija, šā darījuma vērtība atbilda tirgus cenai, kuru piedāvāja privāts pretendents, kas atlasīts atklātā konkursa procedūrā;

([40]) Attiecībā uz nekustamo īpašumu *17 Stycznia* ielā 39 vērtēšanu veica: i) nekustamā īpašuma vērtētāja *Marzena Niemczyk* (atļaujas Nr. 4519) no *Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o.*, vērtēšanas datums – 2012. gada 26. jūlijs; ii) *Colliers International Poland Sp. z o. o.*, ziņojuma datums – 2012. gada 12. jūnijs; un iii) *Deloitte Advisory Sp. z o.o.*, ziņojuma datums – 2012. gada 18. jūlijs.
Attiecībā uz Kravas termināli vērtēšanu veica nekustamā īpašuma vērtētāja *Marzena Niemczyk* (atļaujas Nr. 4519) no *Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o.*, vērtēšanas datums – 2011. gada 31. jūlijs, turklāt atsevišķu ziņojumu par nekustamā īpašuma pārdošanas ekonomisko pamatojumu sagatavoja *KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k.*, datums – 2011. gada 7. novembris.
Attiecībā uz Ēdināšanas iekārtām vērtēšanu veica nekustamā īpašuma vērtētāja *Marzena Niemczyk* (atļaujas Nr. 4519) no *Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o.*, vērtēšanas datums – 2011. gada 31. jūlijs, turklāt atsevišķu ziņojumu par nekustamā īpašuma pārdošanas ekonomisko pamatojumu sagatavoja *KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k.*, datums – 2011. gada 7. novembris.

([41]) *Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.* ir iekļauts Varšavas Fondu biržas sarakstā no 1999. gada 26. novembra. 2012. gada 31. decembrī Valsts kase turēja 27,5 % tā akciju, bet pārējie 72,5 % atradās brīvā apgrozībā (lielākoties tos turēja pensiju un investīciju fondi).

([42]) T. i., attiecībā uz *TF Silesia* izsniegto aizdevumu – hipotēka/reģistrēta ķīla uz *LOT* aktīviem, apdrošināšanas līgumā paredzēto tiesību cesija, parādzīme un brīvprātīga piekrišana piedziņai; attiecībā uz *OLPP* izsniegto aizdevumu – reģistrēta ķīla un brīvprātīga piekrišana piedziņai.

([43]) T. i., attiecībā uz *TF Silesia* izsniegto aizdevumu – *WIBOR* 3M + [4,5–5,5] pp. gadā; attiecībā uz *OLPP* izsniegto aizdevumu – tika piemērota procentu likme [8–10] % gadā. Salīdzinājumam – procentu likme aizdevumam, kuru *LOT* saņēma no *PKN Orlen* 2012. gada pirmajā pusē, bija [8–10] % gadā.

([44]) Skatīt 8. zemsvītras piezīmi.

([45]) T. i., *SPV*, kuru izveidoja *Century Casinos Europe GmbH* (bijušais *Casinos Poland Sp. z o.o.* akcionārs). *Century Casinos Europe GmbH* ir privāts uzņēmums, kas iekļauts fondu biržu sarakstos ASV un Austrijā.

c) 49 % akciju, kas *LOT* piederēja *Petrolot*, tika pārdoti *PKN Orlen*, pamatojoties uz 2012. gada 21. decembrī noslēgto nolīgumu, par summu PLN […] (aptuveni EUR […]). *PKN Orlen* ir privāts uzņēmums. Tādēļ tā līdzekļi nav valsts līdzekļi un tā lēmumi nav attiecināmi uz valsti, kā iepriekš minēts 142. apsvērumā. Kā apgalvoja Polija, šā darījuma vērtība atbilda tirgus vērtībai, kas iepriekš noteikta neatkarīgā vērtējumā ([46]);

d) 37,90 % akciju, kas *LOT* piederēja *Eurolot*, tika pārdoti *TF Silesia*, pamatojoties uz 2013. gada 27. februārī noslēgto nolīgumu, par summu PLN [> 118] (aptuveni EUR [> 29]). Kā apgalvoja Polija, *Eurolot* akciju pārdošana notika konkursa procesā, izmantojot sarunu procedūru, kas veikta, izsludinot publisku uzaicinājumu uz sarunām ([47]). Akcijas iegādājās *TF Silesia*, kas pilnībā piederēja Valsts kasei, un tā bija vienīgā pretendente. Darījuma cenas pamatā bija iepriekšējs neatkarīgs vērtējums ([48]).

(146) Attiecībā uz darījumiem par degvielas piegādi *LOT*, ko par samazinātām cenām īstenoja *PKN Orlen* un tās meitasuzņēmums *Petrolot*, Polija paskaidroja, ka *PKN Orlen* un *Petrolot* ir privāti uzņēmumi, to līdzekļi nav valsts līdzekļi un to lēmumi nav attiecināmi uz valsti, tādēļ šajos darījumos valsts atbalsts nav iesaistīts ([49]).

(147) Attiecībā uz citām ieinteresēto personu piezīmēm Polija apgalvoja, ka pašlaik *LOT* ir lielākas izredzes uz panākumiem nekā iepriekš. Makroekonomikas vide ir uzlabojusies, un ES un Polijas ekonomikai prognozē straujāku izaugsmi, nekā iepriekš gaidīts. Paredzams, ka gaisa satiksme paplašināsies, jo īpaši Centrāleiropā un Austrumeiropā. *LOT* ir guvusi pieredzi no iepriekšējiem neveiksmīgajiem pārstrukturēšanas mēģinājumiem un novērsusi iepriekš neatrisinātās nepilnības (piemēram, samazinājusi darbaspēku nepieredzētā apjomā, radot aptuveni PLN […] miljonu ietaupījumu 2013. gadā). Darbaspēka samazināšana tika veikta bez nopietnas pretestības no arodbiedrību puses. Turklāt *LOT* beidzot ir saņēmusi B787 gaisa kuģus, kuru trūkums tika minēts kā viens no pagātnes grūtību iemesliem. Polija iesniedza sīku informāciju par B787 gaisa kuģu ekspluatācijas radītajiem ietaupījumiem un ietekmi uz pārstrukturēšanu. No *LOT* aprēķiniem izriet, ka jo īpaši izmaksu/ieņēmumu attiecība B787 gaisa kuģim ir daudz labāka nekā tā priekštecim *LOT* flotē – B767 gaisa kuģim. Sešu ekspluatācijas mēnešu laikā 2013. gadā B787 gaisa kuģis radīja labākus finanšu rezultātus (par PLN […] miljoniem) nekā tā priekštecis B767 gaisa kuģis salīdzināmā periodā 2012. gadā.

(148) Attiecībā uz iespējamo nepietiekamo pieprasījumu tālajos reisos Polija iesniedza pierādījumus, kas apliecināja, ka tai ir viens no lielākajiem augošajiem tirgiem reisos uz Ziemeļameriku, lielāks nekā vairākiem attīstītajiem Rietumeiropas satiksmes mezgliem un lielāks nekā Prāgai un Budapeštai kopā. Polija apgalvo, ka pretēji Ungārijas piemēram *LOT* ir spēcīgāka bāze, kas dod iespēju izveidot savu nišu tālo reisu tirgū, apkalpojot būtisku daļu iekšzemes satiksmes, kā arī satiksmes plūsmas no austrumu tirgiem, piemēram, Ukrainas, Baltkrievijas un Krievijas.

(149) Attiecībā uz B787 gaisa kuģa finanšu nomu kā pašu ieguldījuma avotu un tirgus ticības *LOT* apliecinājumu Polija paskaidroja, ka komerciālie aizdevēji un *Ex-Im Bank* ir veikuši profesionālu un visaptverošu rūpīgo izpēti pirms finansējuma piešķiršanas *LOT*. Šis novērtējums tika veikts tieši pirms gaisa kuģa piegādes 2012. gada novembrī, un kreditori tika pilnībā informēti par *LOT* finanšu stāvokli. Tolaik viņi nezināja, ka *LOT* saņems valsts atbalstu, jo Polija paziņoja par glābšanas atbalstu tikai 2012. gada 14. decembrī.

([46]) Sagatavoja *Deloitte Advisory Sp. z o.o.* 2012. gada 8. maijā. Saskaņā ar šo vērtējumu 49,0 % *Petrolot Sp. z o.o.* akciju tirgus vērtība tika novērtēta PLN […] miljonu intervālā.

([47]) Paziņojums ar uzaicinājumu uz sarunām tika publicēts dienas laikrakstā *Rzeczpospolita* 2012. gada 24. jūlijā, un pēc tam grozījumi tika publicēti tajā pašā izdevumā 2012. gada 21. augustā.

([48]) Eksperts noteica, ka 37,9 % *Eurolot* akciju tirgus vērtība bija intervālā no PLN 118,0 līdz 124,0 miljoniem. *Eurolot S.A.* 37,9 % kapitāla tirgus vērtība tika aplēsta, izmantojot divas metodes: i) diskontētas naudas plūsmas metodi (DNP) – aplēstā vērtība PLN 124,0 miljoni; un ii) koriģētās neto aktīvu vērtības metodi – aplēstā vērtība PLN 118,0 miljoni. Polija iesniedza dokumentārus pierādījumus, kurus bija sagatavojusi *Deloitte Advisory Sp. z o.o.*: i) ziņojumu par privātā investora testu attiecībā uz *Eurolot* akciju iegādi, datums – 2013. gada 14. janvāris; ii) ziņojumu par *Eurolot* novērtējumu, datums – 2013. gada 14. janvāris; iii) ziņojumu par rūpīgo finanšu, nodokļu un juridisko izpēti, datums – 2013. gada 15. janvāris.

([49]) Turklāt Polija paskaidroja, ka cenu noteikšanu un norēķinu kārtību par degvielu piedāvā piegādātāji, ņemot vērā tirgus situāciju, piemēram, iegādājamā produkta deklarēto apjomu. *LOT* ar tās galveno bāzi Varšavā ir *Orlen/Petrolot* lielākais klients šajā tirgū. Vairāk nekā […] % *LOT* degvielas tiek piegādāta Polijā, un pārējā daļa tiek sadalīta starp citām starptautiskajām stacijām. Apjoma atlaides lieliem klientiem ir standarta prakse tirgus attiecībās starp piegādātājiem un pasūtītājiem. Degvielas cenas Polijā joprojām ir lielākas nekā citās stacijās, kuras *LOT* izmanto, lai gan ārzemēs iepirktās degvielas apjoms ir daudz mazāks.

(150) Polija iesniedza sīkus paskaidrojumus par metodoloģiju, ko *LOT* izmantoja, aprēķinot reisu rentabilitāti. Polija arī atgādināja par izpētes datiem, kuri liecināja, ka lielākā daļa pārvadātāju izmanto metodoloģiju, kas līdzīga *LOT* pieņemtajai metodoloģijai.

(151) Attiecībā uz ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu un jo īpaši, iespējams, pārāk augstu novērtēto *ROCE* Polija informēja Komisiju, ka *LOT* pēdējo sešu gadu laikā ir veikusi *ROCE* analīzi par 73 pasaules mēroga aviolīnijām un konstatējusi, ka tās prognozētais *ROCE* ir tuvs Eiropas aviolīniju mediānai un daudz zemāks nekā visefektīvākajiem Eiropas gaisa pārvadātājiem iepriekšējā finanšu gadā. Pamatojoties uz to, Polija apgalvoja, ka pieņemtais *ROCE* nav uzskatāms par nereālu.

(152) Attiecībā uz iespējamo tirgus pārsātinājumu Polija norādīja, ka pēdējo triju gadu laikā aviolīniju jauda Polijā, novērtējot pēc piedāvāto sēdvietu skaita, ir palielinājusies vidēji par 6,2 % gadā, bet kopējais pasažieru pieprasījums ir audzis par 7,3 % gadā. Līdz ar to Polija atzīmēja, ka 2014. gadā *LOT* piedāvās par […] % mazāk sēdvietu no/uz Poliju nekā pirms pārstrukturēšanas, turpretim konkurenti saskaņā ar aplēsēm palielinās piedāvājumu vairāk nekā par 30 %.

(153) Attiecībā uz *LOT* iespējamo izplešanos čārtertirgū Polija informēja, ka *LOT* ir faktiski samazinājusi savu daļu šajā segmentā no [> 3] % 2012. gadā līdz [< 1,5] % 2013. gadā (samazinājums no [> 15] % 2010. gadā). *LOT* neplāno turpināt klātbūtni čārtertirgū pēc pārstrukturēšanas.

VII. **Atbalsta vērtējums**

7.1. VALSTS ATBALSTA ESĪBA

(154) LESD 107. panta 1. punkts paredz, ka ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.1.1. **Pārstrukturēšanas atbalsts**

(155) Pārstrukturēšanas atbalstu piešķir Valsts kases ministrija, tādēļ ir skaidrs, ka tam tiek izmantoti valsts līdzekļi un tas ir attiecināms uz valsti.

(156) Pārstrukturēšanas atbalstu piešķir tikai vienam konkrētam uzņēmumam, t. i., *LOT*, ar nosacījumiem, kurus Uzņēmums nespētu iegūt tirgū, ņemot vērā tā grūto finanšu stāvokli. Polija to apstiprina pārstrukturēšanas plānā, kur norādīts, ka valsts atbalsts ir vienīgais iespējamais finansējuma avots, kas ļaus Uzņēmumam turpināt darbu un īstenot pārstrukturēšanas pasākumus. Tādējādi Komisija secina, ka šis pasākums nodrošina saņēmējam selektīvas priekšrocības.

(157) Turklāt šis atbalsts var uzlabot *LOT* konkurences pozīcijas gaisa transporta uzņēmējdarbībā. ES gaisa transporta uzņēmējdarbībā konkurē uzņēmumi no dažādām dalībvalstīm, jo īpaši pēc gaisa transporta liberalizācijas trešā posma ("trešās paketes") stāšanās spēkā 1993. gada 1. janvārī ([50]). Tādējādi šis atbalsts rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(158) Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, Komisija secina, ka paziņotais pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu.

7.1.2. **Lidostu maksu atlikšana un citi darījumi**

Lidostu maksu atlikšana

(159) Jautājumā par attiecināmību Komisija atzīmē, ka visas lidostas, kas piešķīra samaksas atlikšanu *LOT*, tieši vai netieši kontrolē Polijas valsts, kā iepriekš izklāstīts 103. apsvērumā. Ņemot vērā to, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru ([51]) "tikai ar faktu vien, ka valsts uzņēmums atrodas valsts kontrolē, nepietiek, lai šā uzņēmuma veiktos pasākumus (…) varētu attiecināt uz valsti", Komisijai šīs izmeklēšanas ietvaros ir jānovērtē tās uzraudzības

([50]) "Trešajā paketē" bija iekļauti trīs likumdošanas pasākumi: i) Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu (OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.); ii) Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp.); un iii) Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2409/92 par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem (OV L 240, 24.8.1992., 15. lpp.).

([51]) Lieta C-482/99 Francijas Republika pret Komisiju (*Stardust Marine*), *Recueil* 2002, I-4397. lpp., 52. punkts.

intensitāte, kuru valsts īstenoja pār lidostu apsaimniekošanu. Turklāt Komisijai ir jāpārbauda, vai ir kādas citas pazīmes, kas liecina par valsts iesaisti lidostu maksu atlikšanas piešķiršanā *LOT*, vai arī šādus lēmumus lidostas pieņēma patstāvīgi bez jebkādas valsts iejaukšanās.

(160) Komisija atzīmē, ka Polijas iesniegtais *KPMG* ziņojums raksturo lēmumu pieņemšanas procesu katrā lidostā attiecībā uz katru nolīgumu par samaksas atlikšanu, tostarp par parādu piedziņas procesa ierosināšanu, uzaicinājumiem veikt maksājumus un sarunām par atlikšanas noteikumiem. *KPMG* ziņojumā ir minētas arī personas, kuras iesaistītas sarunās (piemēram, lidostu juridiskie, parādu piedziņas un finanšu departamenti). *KPMG* ziņojumā nav pieminēta nekāda valsts iejaukšanās lidostu maksu atlikšanas piešķiršanā *LOT*.

(161) Tomēr attiecībā uz *PPL*, uzņēmumu, kas apsaimnieko Varšavas Šopēna lidostu, Komisija atzīmē, ka tā ir publisko tiesību subjekts un pilnībā pieder Valsts kasei, kura ieceļ amatā tās ģenerāldirektoru. *PPL* ir pakļauta būtiskai valsts iestāžu uzraudzībai ([52]), kā iepriekš minēts 103. un 105. apsvērumā. Turklāt Varšavas lidosta ir Polijas galvenā lidosta, kas apkalpo aptuveni 10 miljonus pasažieru gadā, un tai ir galvenā nozīme Polijas savienošanā ar pārējo pasauli. Attiecībā uz reģionālajām lidostām Komisija atzīmē, ka tās ir privāttiesību uzņēmumi, kurus tieši vai netieši kontrolē valsts, un katrā konkrētajā gadījumā *PPL* ir viens no to publiskajiem akcionāriem ([53]), kā iepriekš minēts 103. apsvērumā. Turklāt reģionālās lidostas ekspluatācijai ir svarīga ietekme uz vietējo ekonomiku, tādēļ ir maz ticams, ka vietējās pašvaldības nekādā veidā nav iesaistītas svarīgu lēmumu pieņemšanā par to pašu kontrolēto lidostu ekspluatāciju.

(162) Ņemot vērā to, kāda ietekme lēmumiem par lidostu maksu atlikšanu varēja būt uz *LOT* un visu minēto lidostu darbību vietējā un valsts līmenī un ka *LOT* ir galvenais *PPL* klients, kā arī ciešās saites starp *PPL* un valsti, un visbeidzot – faktu, ka *PPL* ir publisko tiesību subjekts, ir maz ticams, ka šādus lēmumus varēja pieņemt bez jebkādas valsts līdzdalības. Tādēļ Komisija secina – pat ja nav iespējams precīzi pierādīt, ka Polija ir mudinājusi *PPL* atlikt lidostu maksu samaksu, kas bija jāveic *LOT*, tā vai citādi valsts iestādes ir uzskatāmas par iesaistītām šo lēmumu pieņemšanā. Kopumā Komisija secina – ir pietiekams pamats uzskatīt, ka lidostu maksu atlikšana ir attiecināma uz valsti. Tā kā šī atlikšana varēja izraisīt līdzekļu zaudējumus valsts uzņēmumos, minētie pasākumi tika piešķirti, izmantojot valsts līdzekļus.

(163) Tomēr, lai varētu noteikt, vai minētie pasākumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē radīja ekonomiskas priekšrocības *LOT*, Komisijai ir jānosaka, vai *PPL* un reģionālās lidostas (atliekot lidostu maksu samaksu) rīkojās salīdzināmi ar to, kā līdzīgā situācijā rīkotos privāts kreditors. Ja tā bija, nevar uzskatīt, ka *LOT* būtu guvusi priekšrocības, kuras tā nebūtu varējusi izmantot parastos tirgus apstākļos, un tādējādi šie pasākumi nebūtu atzīstami par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ("tirgus ekonomikas dalībnieka tests").

(164) Jo īpaši Komisija atzīmē, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru ([54]) situācija, kurā *LOT* tika piešķirta atlikšana, t. i., ekonomikas krīze un citi ārkārtas notikumi, kas iepriekš minēti 108. apsvērumā, ir jāņem vērā, novērtējot tās atbilstību tirgum.

(165) Komisija arī atzīmē, ka *LOT* ir galvenais lidostu klients Polijā un rada ievērojamu daļu no to ieņēmumiem, kā iepriekš minēts 109. apsvērumā. Tādēļ lidostas ir īpaši ieinteresētas turpināt sadarbību ar *LOT*.

(166) Turklāt Komisija izvērtēja Polijas sniegto informāciju par priekšrocību un trūkumu salīdzinājumu saistībā ar iespējamiem veidiem, kā lidostas varēja atgūt parādu no *LOT*, t. i., lidostu maksu atlikšanu, tiesvedības procesu vai maksātnespēju. Jo īpaši attiecībā uz laika grafiku Komisija atzīmē, ka vidējais atlikšanas periods, ko lidostas piešķīra *LOT*, bija aptuveni 6,5 mēneši. Šķiet, ka lidostām tas bija izdevīgi, salīdzinot ar vidējo laiku, kādā Polijā

([52]) Ministrs, kurš atbild par transportu: i) var uzdot *PPL* pienākumus, ja tas nepieciešams valsts aizsardzības nolūkiem, dabas katastrofas gadījumā utt.; ii) var grozīt vai atcelt *PPL* ģenerāldirektora lēmumu, ja tas ir pretrunā ar likumu; iii) dod piekrišanu atbrīvoties no pamatlīdzekļiem, kuri ietilpst aktīvajās sistēmās, kas nodrošina lidostas satiksmi.

([53]) *PPL* 2009.–2013. gadā turēja aptuveni 30 % akciju Gdaņskas lidostā, 77 % akciju Krakovas lidostā, aptuveni 45 % akciju Poznaņas lidostā, aptuveni 16 % akciju Katovices lidostā un aptuveni 20 % akciju Vroclavas lidostā.

([54]) Lieta C-482/99 Francijas Republika pret Komisiju (*Stardust Marine*), *Recueil* 2002, I-4397. lpp., 71. punkts. ("… lai novērtētu, vai valsts ir rīkojusies kā apdomīgs investors tirgus ekonomikas apstākļos, nepieciešams iedziļināties tā perioda situācijā, kurā tika veikti finansiālā atbalsta pasākumi…").

var pieprasīt pienākošos samaksu (t. i., vairāk nekā divi gadi), vai ar maksātnespējas procesu vidējo ilgumu Polijā (t. i., vidēji trīs gadi). Tas joprojām ir izdevīgi, arī salīdzinot ar ilgāko *LOT* piešķirto atlikšanas periodu, kas bija aptuveni viens gads. Turklāt Komisija konstatē, ka laikā, kad tika pieņemti lēmumi par atlikšanu, *LOT* joprojām piederēja aktīvi, kurus varēja izmantot kā nodrošinājumu ([55]). Tādēļ atlikšana lidostām bija izdevīgāka nekā maksātnespējas pieprasīšana, kad lidostu prasījumi tiktu apmaksāti kā pēdējās kategorijas kreditoriem un, iespējams, daudz mazākā apmērā nekā atlikšanas gadījumā, kā iepriekš izklāstīts 110. un 114. apsvērumā.

(167) Attiecībā uz atlikšanas noteikumiem Komisija atzīmē, ka, šķiet, lidostu iekasētie procenti atbilda tirgus apstākļiem, jo likmes līmenis bija salīdzināms ar vidējo procentu likmi ([56]), ko attiecīgajā periodā iekasēja par aizdevumiem rūpniecības nozarē, lai gan vienlaikus lidostām nebija pienākuma piemērot likumā noteikto likmi. Komisija arī atzīmē, ka lielākā daļa atlikto summu bija nodrošināta ar *LOT* aktīviem. Pārējos gadījumos *LOT* iesniedza tukšas parādzīmes un/vai *LOT* atzina savu parādu konkrētai lidostai, un tas būtiski uzlaboja lidostu situāciju parādu piedziņas gadījumā, kā iepriekš izklāstīts 112. un 113. apsvērumā.

(168) Turklāt Komisija atzīmē, ka arī *LOT* privātie kreditori atļāva tai atlikt parādu nomaksu ar līdzīgiem noteikumiem, tostarp nosakot procentu likmi, kas bija zemāka par likumā noteikto, vai vispār bez procentiem un dažos gadījumos – arī bez nodrošinājuma, kā iepriekš minēts 115. apsvērumā.

(169) Visbeidzot, Komisija atzīst, ka *LOT* ir pilnībā samaksājusi visas atliktās lidostu maksas, kā iepriekš minēts 116. apsvērumā.

(170) Attiecībā uz Polijas iesniegto *KPMG* ziņojumu Komisija atzīmē, ka tajā ir analizēts katra atlikšanas nolīguma tirgus raksturs, kā iepriekš minēts 117. apsvērumā. Jo īpaši *KPMG* izmantotā metodoloģija, salīdzinot pamata scenāriju, kurā *LOT* tiek piešķirta lidostu maksu atlikšana, ar alternatīvu scenāriju, kurā *LOT* netiek piešķirta nekāda lidostu maksu atlikšana un pret *LOT* tiek ierosināts maksātnespējas process, pamatojas uz objektīvi pārbaudāmiem datiem (statistiku, konkrētiem piemēriem utt.). Šie scenāriji tika salīdzināti, izmantojot trīs dažādus pakārtotos scenārijus, un tas sekmēja objektīva rezultāta sasniegšanu. Lai varētu pārbaudīt atlikšanas nolīgumu ekonomisko pamatojumu, pamata un alternatīvais scenārijs tika salīdzināti, pamatojoties uz pašreizējo un neto pašreizējo vērtību. Abu minēto scenāriju salīdzinājums apstiprināja, ka lidostu maksu atlikšana visos gadījumos bija ekonomiski pamatota un izdevīgāka lidostām nekā alternatīvais scenārijs, kas paredzēja maksātnespējas procesa ierosināšanu. *KPMG* ziņojuma pamatā ir vispāratzītas vērtēšanas metodes, un tas nerada šaubas par izmantoto metodoloģiju un standartiem. Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, Komisija uzskata, ka minētā ziņojuma rezultāti sniedz ticamu apstiprinājumu par to, ka atlikšanas nolīgumi atbilda tirgus situācijai.

(171) Komisija konstatē, ka kreditors, kas apsver iespēju atlikt parāda samaksu, nav salīdzināms ar investoru, jo šajos gadījumos uzņēmējdarbības noteikumi ir atšķirīgi, t. i., investors vēlas iegūt peļņu, rūpīgi izvērtē riskus, pieprasa pietiekamu nodrošinājumu un, ja tāda nav, var atteikties no ieguldījuma utt., taču kreditora stāvoklis ir citādāks. Viņa saņemamā summa jau eksistē un nav nodrošināta. Tādēļ kreditors var izvēlēties tikai starp parāda atmaksas pieprasīšanu tiesā un problēmas atrisināšanu izlīguma ceļā, līdz ar to kreditors var labprāt piekrist citiem, dažkārt nelabvēlīgākiem parāda atmaksāšanas noteikumiem nekā investors. Jo īpaši kreditors var piekrist noteiktām parādnieka koncesijām, kas atvieglo piedziņu (piemēram, parāda atzīšana, brīvprātīga piekrišana piedziņai utt.), vai nodrošinājuma izveidei, ja tas ir iespējams. Tādēļ kreditors var būt ieinteresēts parāda atmaksāšanas atlikšanā, piemēram, ja tā var vēlāk palīdzēt īstenot piedziņu ([57]).

(172) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija secina, ka valstij piederošās lidostas rīkojās kā tirgus ekonomikas kreditors, kad tās piešķīra *LOT* lidostu maksu atlikšanu. Tādējādi šie darījumi neradīja *LOT* nekādas priekšrocības, ko tā nebūtu ieguvusi parastos tirgus apstākļos. No tā izriet, ka šeit apskatītā lidostu maksu atlikšana nav uzskatāma par valsts atbalstu.

([55]) Jo īpaši jāuzsver, ka visi atliktie maksājumi, kurus *PPL* piešķīra *LOT*, bija nodrošināti. Lielākajā daļā gadījumu nodrošinājumu veidoja hipotēkas un/vai reģistrētas ķīlas uz *LOT* aktīviem.

([56]) Pamatojoties uz Polijas Nacionālās bankas datiem.

([57]) Lieta T-198/01, *Technische Glaswerke Ilmenau GmbH* pret Komisiju (*Technische Glaswerke Ilmenau GmbH*), Krājums 2004, II-2717. lpp., 99. punkts.

Citi darījumi

(173) Attiecībā uz *LOT* darījumiem ar nekustamo īpašumu, ņemot vērā Polijas iesniegtos paskaidrojumus, Komisija izdara turpmāk minētos secinājumus.

(174) Attiecībā uz *LOT* Galvenās mītnes pārdošanu *PZU/PB1* Komisija secina, ka pircējs ir privāts uzņēmums, kā iepriekš minēts 139. un 140. apsvērumā, tādēļ tā līdzekļi nav valsts līdzekļi. Tādējādi šis darījums nav uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(175) Attiecībā uz i) nekustamā īpašuma *17 Stycznia* ielā 39 pārdošanu *TF Silesia*, ii) Kravas termināļa pārdošanu *LS Airport Services*, iii) Ēdināšanas iekārtu pārdošanu *LOT Catering* Komisija atzīmē, ka pircējs bija uzņēmums, kuru tieši vai netieši kontrolē valsts. Attiecībā uz *TF Silesia* un *LS Airport Services* – abus šos uzņēmumus tieši kontrolē Valsts kase. Attiecībā uz *LOT Catering* – tās vienīgais akcionārs *REF* arī pilnībā pieder Valsts kasei, kā iepriekš minēts 139. apsvērumā. Visi šie uzņēmumi ir privāttiesību uzņēmumi, kuru darbību regulē Komercuzņēmumu kodekss. Kodekss paredz, ka nekustamā īpašuma pārdošanai vai pirkšanai ir nepieciešama akcionāru sapulces piekrišana sabiedrību ar ierobežotu atbildību gadījumā, kā arī, ievērojot noteiktus nosacījumus, – arī akciju sabiedrību gadījumā ([58]). Tādēļ, tā kā Valsts kase tieši vai netieši izmanto visas balsstiesības *TFS, LS Airport Services* un *LOT Catering* akcionāru sapulcēs, valsts neizbēgami bija iesaistīta lēmumu pieņemšanas procesos par attiecīgajiem darījumiem. Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija secina, ka *TF Silesia, LS Airport Services* un *LOT Catering* lēmumi ir attiecināmi uz valsti. Tā kā šie uzņēmumi ir valsts uzņēmumi, to līdzekļi ir valsts līdzekļi.

(176) Visos šajos gadījumos nekustamā īpašuma vērtība tika neatkarīgi novērtēta saskaņā ar vispārpieņemtajiem tirgus rādītājiem un vērtēšanas standartiem (tostarp ņemot vērā līdzīgus darījumus un vietējā tirgus īpatnības). Aktīvu vērtētājiem bija atbilstoša kvalifikācija un piemērota pieredze. Komisija atzīmē, ka vērtēšana tika veikta pirms darījumu slēgšanas. Komisija arī atzīmē, ka attiecīgie darījumi atbilst prasībām par neatkarīgu ekspertu vērtējumiem, kā paredzēts Komisijas Paziņojumā par valsts atbalsta elementiem, publiskajām iestādēm pārdodot zemi un ēkas ([59]). Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, Komisija secina, ka minēto vērtējumu rezultāti ir pietiekami tuvi iepriekš minēto nekustamo īpašumu tirgus cenām.

(177) Tādējādi Komisija secina, ka iepriekš minētie darījumi par *LOT* nekustamā īpašuma pārdošanu neradīja *LOT* priekšrocības, ko tā nebūtu ieguvusi parastos tirgus apstākļos, un tādējādi nav uzskatāmi par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

Aizdevumi

(178) Attiecībā uz *LOT* saņemtajiem aizdevumiem, ņemot vērā Polijas iesniegtos paskaidrojumus, Komisija izdara turpmāk minētos secinājumus.

(179) Attiecībā uz aizdevumiem, kurus *LOT* saņēma no *PZU Group* un *PKN Orlen*, kā iepriekš minēts 142. un 143. apsvērumā, Komisija atzīmē, ka tie ir privāti uzņēmumi. Tādējādi šo uzņēmumu lēmumi nav attiecināmi uz valsti un to līdzekļi nav valsts līdzekļi. Tādēļ šie aizdevumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(180) Attiecībā uz aizdevumu, kuru *LOT* saņēma no *TF Silesia*, kā jau iepriekš secināts 175. apsvērumā, *TF Silesia* lēmumi ir attiecināmi uz valsti, un tā līdzekļi ir valsts līdzekļi.

(181) Attiecībā uz aizdevumu, kuru *LOT* saņēma no *OLPP*, Komisija atzīmē, ka tās vienīgais akcionārs, t. i., *PERN*, pilnībā pieder Valsts kasei, kā iepriekš minēts 142. apsvērumā. Tādējādi Valsts kase izmanto visas balsstiesības šā uzņēmuma akcionāru sapulcē un izraugās visus valdes locekļus. Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija uzskata, ka *OLPP* lēmumi ir attiecināmi uz valsti un tā līdzekļi ir valsts līdzekļi.

(182) Ņemot to vērā, attiecībā uz aizdevumiem, kurus *LOT* saņēma no *TF Silesia* un *OLPP*, Komisijai bija jāizvērtē, vai šie aizdevumi tika izsniegti ar tirgus nosacījumiem. Tā kā attiecīgo aizdevumu gadījumā iesniegtais nodrošinājums bija pietiekams un piemērotās procentu likmes bija līdzīgas privāto kreditoru likmēm, kā iepriekš minēts 144. apsvērumā, Komisija secina, ka šie aizdevumi tika izsniegti ar tirgus nosacījumiem.

([58]) *LOT Catering* un *TF Silesia* ir sabiedrības ar ierobežotu atbildību, bet *LS Airport Services* ir akciju sabiedrība.
([59]) OV C 209, 10.7.1997., 3. lpp.

(183) Tādēļ Komisija secina, ka *LOT* saņemtie aizdevumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

Meitasuzņēmumu pārdošana

(184) Attiecībā uz *LOT* meitasuzņēmumu pārdošanu, ņemot vērā Polijas iesniegtos paskaidrojumus, Komisija izdara turpmāk minētos secinājumus.

(185) Attiecībā uz *LOT Services*, *LOT Catering*, *LOT AMS* un *LOT Cargo* pārdošanu Komisija atzīmē, ka uz šiem darījumiem attiecās Komisijas lēmums lietā SA.33337 ([60]), ar kuru Komisija secināja, ka minētajos darījumos nebija iesaistīts valsts atbalsts. Minētais lēmums netika apstrīdēts un ir kļuvis galīgs.

(186) Attiecībā uz ieinteresēto personu piezīmēm, ka *LOT* ir pārdevusi akcijas šajos meitasuzņēmumos virs to tirgus vērtības un jo īpaši to ka, nosakot *LOT AMS* un *LOT Services* pārdošanas cenu, netika ņemts vērā fakts, ka: i) *LOT AMS* bija uzņēmums īpaši sliktā finanšu stāvoklī; un ii) *LOT Services* priekštecim, uzņēmumam ar nosaukumu *LOT Ground Services Sp. z o.o.* (turpmāk – "*LOT Ground Services*") bija ierosināts maksātnespējas process, kā iepriekš minēts 132. apsvērumā, Komisija atzīmē, ka par šiem darījumiem Komisija jau veica izmeklēšanu.

(187) Jo īpaši attiecībā uz *LOT AMS* – akciju pārdošanas cena pamatojās uz trim neatkarīgiem iepriekšējiem novērtējumiem, kas raksturoti un novērtēti Komisijas lēmumā lietā SA.33337 ([61]). Tāpat darījumi ar *LOT Cargo* arī tika raksturoti un novērtēti Komisijas lēmumā lietā SA.33337 ([62]). Attiecībā uz *LOT Ground Services* un *LOT Services* Komisija pārbaudīja, vai *LOT Services* bija *LOT Ground Services* tiesību pārņēmēja, un secināja, ka tā pārņēma tikai daļu no šā likvidētā uzņēmuma aktīviem ([63]). Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisijai nav pamata mainīt savu vērtējumu, kas pausts valsts atbalsta lēmumā lietā SA.33337.

(188) Attiecībā uz *Casinos Poland* pārdošanu *Vicco*, kā iepriekš minēts 145. apsvērumā, Komisija atzīmē, ka *Vicco* ir privāts uzņēmums. Tādējādi *Vicco* lēmumi nav attiecināmi uz valsti un tā līdzekļi nav valsts līdzekļi.

(189) Attiecībā uz *Petrolot* pārdošanu *PKN Orlen*, kā iepriekš minēts 145. apsvērumā, Komisija jau iepriekš 179. apsvērumā bija secinājusi, ka *PKN Orlen* ir privāts uzņēmums un tādēļ tā lēmumi nav attiecināmi uz valsti, bet tā līdzekļi nav valsts līdzekļi.

(190) Attiecībā uz *Eurolot* pārdošanu *TF Silesia*, kā iepriekš minēts 145. apsvērumā, Komisija jau bija secinājusi, ka tā lēmumi ir attiecināmi uz valsti un tā līdzekļi ir valsts līdzekļi. Tomēr Komisija arī atzīmē, ka pirms minētā darījuma tika izsludināts publisks uzaicinājums uz sarunām. Turklāt *Eurolot* akciju vērtība tika noteikta, pamatojoties uz novērtējuma ziņojumiem, kas sniegti pirms darījuma. Šo novērtējumu pamatā bija vispārpieņemtas un vispāratzītas metodoloģijas (t. i., diskontētās naudas plūsmas metode (DNP) un pielāgotās neto aktīvu vērtības metode) un ticami pieņēmumi. Pamatojoties uz minēto, Komisija secina, ka šo novērtējumu rezultāti ir pietiekami tuvi *LOT* daļas *Eurolot* tirgus cenām. Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija secina, ka šis darījums atbilst tirgus nosacījumiem.

(191) Tādējādi Komisija secina, ka *LOT* meitasuzņēmumu pārdošana nav uzskatāma par valsts atbalstu.

Pakalpojumu sniegšana

(192) Attiecībā uz degvielas piegādi *LOT*, ko veica *PKN Orlen* un tā meitasuzņēmums *Petrolot* par, iespējams, pazeminātām cenām, kā iepriekš minēts 146. apsvērumā, Komisija atzīmē, ka *PKN Orlen* un tā meitasuzņēmums *Petrolot* ir privāti uzņēmumi. Tādējādi *PKN Orlen* līdzekļi nav valsts līdzekļi; Komisija secina, ka darījumi par degvielas piegādēm *LOT* nav uzskatāmi par valsts atbalstu.

([60]) Skatīt 8. zemsvītras piezīmi.
([61]) Skatīt Komisijas lēmuma lietā SA.33337 29.–34. un 57.–60. apsvērumu un 8. zemsvītras piezīmi.
([62]) Skatīt Komisijas lēmuma lietā SA.33337 17.–22. un 44.–50. apsvērumu un 8. zemsvītras piezīmi.
([63]) Saskaņā ar Polijas sniegto informāciju lietas SA.33337 izmeklēšanas ietvaros *LOT Services* pārņēma dažus aktīvus (pārkraušanas iekārtas) un dažus darbiniekus (iesaistot ārēju darbā pieņemšanas uzņēmumu) no likvidētā uzņēmuma *LOT Ground Services*. Tas nebija saistīts ar *LOT Ground Services* darbības pārņemšanu.

7.2. PĀRSTRUKTURĒŠANAS ATBALSTA LIKUMĪBA

(193) Saskaņā ar Padomes 1999. gada 22. marta Regulas (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai ([64]), 3. pantu atbalstu neievieš, kamēr Komisija nav pieņēmusi lēmumu, kas atļauj šādu atbalstu, vai kamēr nav uzskatāms, ka šāds lēmums pieņemts ("pārtraukšanas klauzula").

(194) Līdz šim Polija nav ieviesusi pārstrukturēšanas atbalstu, kas sniegts *LOT*. Tādēļ Komisija secina, ka pārtraukšanas klauzula ir izpildīta.

7.3. PĀRSTRUKTURĒŠANAS ATBALSTA SADERĪBA

(195) LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkts nosaka, ka valsts atbalsts ir pieļaujams, ja tas "veicina … konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm".

(196) Komisija uzskata, ka šis pasākums ir uzskatāms par pārstrukturēšanas atbalstu, kas jāvērtē, ņemot vērā Pamatnostādnes, lai varētu noteikt, vai tas ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punktu.

7.3.1. **Grūtībās nonācis uzņēmums**

(197) Saskaņā ar Pamatnostādņu 12. punkta a) apakšpunktu un 14. punktu pārstrukturēšanas atbalstu var saņemt tikai grūtībās nonākuši uzņēmumi. Lai uzņēmums kvalificētos kā grūtībās nonācis uzņēmums, tam jāatbilst kritērijiem, kas uzskaitīti Pamatnostādņu 10. vai 11. punktā.

(198) Saskaņā ar 10. punktu uzņēmums ir uzskatāms par nonākušu grūtībās, ja:

a) attiecībā uz sabiedrībām ar ierobežotu atbildību, ja ir zudusi vairāk nekā puse to statūtkapitāla un vairāk nekā ceturtdaļa no šā kapitāla ir zaudēta iepriekšējos 12 mēnešos;

b) neatkarīgi no attiecīgā uzņēmuma veida, ja tas atbilst kritērijiem saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, lai tam piemērotu kolektīvās maksātnespējas procedūras.

(199) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija konstatēja, ka *LOT* kā sabiedrība ar ierobežotu atbildību atbilda kritērijiem, kas minēti Pamatnostādņu 10. punkta a) apakšpunktā, jo 2012. gada 31. decembrī tā bija zaudējusi vairāk nekā pusi statūtkapitāla (169,7 %) un vairāk nekā ceturtdaļu no tā – iepriekšējos 12 mēnešos (89,3 %) ([65]).

(200) Saistībā ar neto peļņu, kas tika paziņota 2013. gadā, var izrādīties, ka *LOT* pašlaik neatbilst 10. punkta a) apakšpunkta otrajam pakārtotajam kritērijam. Tomēr neto peļņa, kas panākta 2013. gadā, bija iespējama tikai, pateicoties glābšanas atbalstam. Bez minētā atbalsta 2013. gadā nebūtu nekādas peļņas, jo Uzņēmums nespētu noturēties virs ūdens. Tādēļ Komisija uzskata, ka pārstrukturēšanas procesa sākumā *LOT* bija uzņēmums, kas nonācis grūtībās 10. punkta a) apakšpunkta nozīmē un vēl joprojām tāds ir.

(201) Turklāt 2012. gada decembrī *LOT* atradās uz nelikviditātes robežas un bija spiests lūgt glābšanas atbalstu, lai novērstu maksātnespēju, skatīt iepriekš 17. apsvērumu. Polija apstiprināja, ka bez šā glābšanas atbalsta Uzņēmums būtu īsā laikā bankrotējis.

(202) Tādēļ Komisija uzskata, ka *LOT* bija grūtībās nonācis uzņēmums jau no pārstrukturēšanas procesa sākuma Pamatnostādņu 10. punkta a) un c) apakšpunkta nozīmē.

(203) Turklāt Komisija ir arī izvērtējusi, vai *LOT* atbilst Pamatnostādņu 11. punkta kritērijiem.

(204) Pamatnostādņu 11. punkts paredz, ka pat tad, ja neviens no gadījumiem, kas norādīti 10. punktā, nepastāv, uzņēmumu tomēr var uzskatīt par grūtībās esošu uzņēmumu, un šajā punktā uzskaitītas vairākas grūtībās nonākuša uzņēmuma parastās pazīmes, piemēram, apgrozījuma samazināšanās, krājumu pieaugšana, jaudas pārpalikums, parāda pieaugums, procentu maksājumu celšanās un krītoša vai nulles aktīvu vērtība.

([64]) OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.

([65]) Saskaņā ar *LOT* finanšu pārskatiem par 2012. gadu Uzņēmuma statūtkapitāls 2012. gada 31. decembrī bija PLN 447,7 miljoni, bet no *LOT* 31.12.2012. zaudētajiem PLN 759,8 miljoniem PLN 400 miljoni bija zaudēti tikai 2012. gadā vien.

(205) Uzņēmuma finanšu pārskati liecina par turpmāk minētajām grūtībās nonākuša uzņēmuma pazīmēm (skatīt iepriekš 1. tabulu):

— apgrozījuma samazināšanās – 2013. gadā ieņēmumi no pārdošanas samazinājās līdz PLN 3 147 miljoniem, un tas bija zemākais līmenis kopš 2010. gada, kad sasniedza PLN 2 958,8 miljonus,

— krājumu pieaugšana – pēc sākotnējā samazinājuma no PLN 252,1 miljona 2010. gadā līdz PLN 198,5 miljoniem 2012. gadā krājumi pieauga līdz PLN 216,6 miljoniem 2013. gadā,

— jaudas pārpalikums – Uzņēmums samazināja darbaspēku un floti un plāno papildu samazinājumus, un šī pazīme liecina par jaudas pārpalikumu,

— parāda pieaugums – īstermiņa un ilgtermiņa saistības palielinājās no PLN 1 606,9 miljoniem 2010. gadā līdz PLN 3 223 miljoniem 2013. gadā,

— procentu maksājumu celšanās – procentu maksājumi palielinājās no PLN 60,2 miljoniem 2010. gadā līdz PLN 123,8 miljoniem 2013. gadā,

— krītoša vai nulles neto aktīvu vērtība – neto aktīvi samazinājās no PLN 500,1 miljona 2010. gadā līdz PLN 265,5 miljoniem 2012. gadā un PLN 258,1 miljonam 2013. gadā.

Turklāt no 2008. gada Uzņēmums katru finanšu gadu ziņoja par zaudējumiem. Šī tendence mainījās tikai 2013. gadā, kurā *LOT* ziņoja par neto peļņu pēc tam, kad bija saņēmusi glābšanas atbalstu. Komisija uzskata, ka uzņēmums, kas vairākus gadus ziņojis par tāda apmēra zaudējumiem, visticamāk, ir nonācis grūtībās.

(206) Turklāt saskaņā ar revidenta atzinumu par finanšu pārskatiem par 2013. gadu ir būtiska neskaidrība attiecībā uz Uzņēmuma spēju turpināt darbu, jo tā pašu kapitāls ir negatīvs un īstermiņa saistības pārsniedz apgrozāmos līdzekļus. Iepriekšējos gadījumos ([66]) Komisija secināja, ka, ja uzņēmumam ir negatīvs kapitāls, *a priori* pastāv pieņēmums, ka tas atbilst Pamatnostādņu 10. punkta a) apakšpunkta kritērijiem, un uz *LOT* tas varēja attiekties no 2012. gada. Arī Vispārējā tiesa atzina ([67]), ka uzņēmums ar negatīvu kapitālu ir grūtībās nonācis uzņēmums.

(207) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija uzskata, ka *LOT* ir grūtībās nonācis uzņēmums arī Pamatnostādņu 11. punkta nozīmē.

(208) *LOT* tika izveidota 1929. gadā (pašreizējā statusā reģistrēta 2001. gadā) un kopš tā laika ir nodarbojusies ar pasažieru gaisa pārvadājumiem, tādēļ tā nav uzskatāma par jaunizveidotu uzņēmumu Pamatnostādņu 12. punkta nozīmē.

(209) Pamatnostādņu 13. punkts paredz, ka uzņēmums, kas pieder lielākai uzņēmumu grupai vai ko pārņem lielāka uzņēmumu grupa, parasti nav atbilstīgs pārstrukturēšanas atbalsta saņemšanai, ja vien nevar pierādīt, ka uzņēmuma grūtības ir saistītas tikai ar šo uzņēmumu un nav saistītas ar patvaļīgu izmaksu sadalījumu grupas iekšienē un ka grūtības ir pārāk nopietnas, lai tās varētu novērst pati grupa.

(210) *LOT* ir mātesuzņēmums uzņēmumu grupai, bet tā grūtības ir saistītas tikai ar tā darbību un nav saistītas ar patvaļīgu izmaksu sadalījumu *LOT Group* iekšienē. Apstākļi, kas uzskatāmi par Uzņēmuma grūtību cēloņiem, ir iepriekš raksturoti 20. apsvērumā.

(211) *LOT Group* meitasuzņēmumi ir pārāk mazi un nerada pietiekamus līdzekļu pārpalikumus, lai varētu glābt mātesuzņēmumu. To kopīgie ieņēmumi 2013. gadā veidoja tikai aptuveni 2,5 % no *LOT* ieņēmumiem, un šie uzņēmumi reģistrēja kopējos neto zaudējumus PLN 2 miljonu apmērā. Turklāt šķiet, ka *LOT Group* pati ir nonākusi grūtībās, jo ziņoja par konsolidētiem neto zaudējumiem PLN 164 miljonu apmērā par gadu, kas beidzās 2011. gada 31. decembrī (meitasuzņēmumu nelielās ietekmes dēļ *LOT* pēc tam nebija obligāti jāgatavo konsolidētie finanšu pārskati), un uzkrātiem zaudējumiem PLN 270 miljonu apmērā minētajā datumā. Tādējādi Uzņēmuma grūtības ir pārāk nopietnas, lai tās varētu atrisināt grupas iekšienē.

([66]) Komisijas lēmums lietā C 38/07 *Arbel Fauvet Rail* (OV L 238, 5.9.2008., 27. lpp.).
([67]) Apvienotās lietas T-102/07 *Freistaat Sachsen* pret Komisiju un T-120/07 *MB Immobilien* un *MB System* pret Komisiju, Krājums 2010, II-585. lpp., 95.–106. punkts.

(212) Pamatojoties uz iepriekš teikto, Komisija secina, ka *LOT* ir uzņēmums grūtībās un var saņemt pārstrukturēšanas atbalstu.

7.3.2. **"Vienreiz un pēdējoreiz" princips**

(213) Saskaņā ar Pamatnostādņu 73. punktu, ja attiecīgais uzņēmums jau ir saņēmis glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu iepriekš, tostarp jebkādu nepaziņotu atbalstu, un ja ir pagājis mazāk nekā 10 gadu kopš glābšanas atbalsta piešķiršanas, pārstrukturēšanas perioda beigām vai pārstrukturēšanas plāna īstenošanas apstādināšanas (ņemot vērā visvēlāko datumu), Komisija neatļauj piešķirt turpmāku glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu.

(214) Komisija šīs izmeklēšanas ietvaros vērtēja, vai atliktās lidostu maksas, par kurām sūdzējās *Ryanair*, kā iepriekš minēts 1.2. iedaļā, un par kurām papildu piezīmes iesniedza citas ieinteresētās personas, kā iepriekš minēts 130., 132., 133. un 135. apsvērumā, ietekmēja Polijas atbilstību "vienreiz un pēdējoreiz" principam. Ja secina, ka atliktās lidostu maksas nav uzskatāmas par valsts atbalstu, skatīt iepriekš 172. apsvērumu, no tā izriet, ka šiem darījumiem nav nekādas ietekmes uz Polijas atbilstību "vienreiz un pēdējoreiz" principam.

(215) Tas pats attiecas uz citiem darījumiem, kurus ieinteresētas personas minējušas kā tādus, kuri var būt uzskatāmi par valsts atbalstu, t. i., attiecībā uz: i) nekustamā īpašuma pārdošanu, ii) aizdevumu izsniegšanu, iii) meitasuzņēmumu pārdošanu un iv) citu pakalpojumu sniegšanu, kā iepriekš minēts 132. un 133. apsvērumā, jo Komisija secināja, ka tie nav uzskatāmi par valsts atbalstu, skatīt iepriekš 177., 183., 191. un 192. apsvērumu.

(216) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija uzskata, ka ne lidostu maksu atlikšana, ne arī ieinteresēto personu minētie darījumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu. Turklāt Polija ir apstiprinājusi, ka Uzņēmums pēdējo 10 gadu laikā nav saņēmis nekādu glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu. Tādēļ Komisija uzskata, ka "vienreiz un pēdējoreiz" princips ir ievērots.

7.3.3. **Ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana**

(217) Lai pasākumu varētu atzīt par saderīgu saskaņā ar Pamatnostādņu 34.–37. punktu, pārstrukturēšanas plānam jānodrošina uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana saprātīgā termiņā, izmantojot reālistiskus pieņēmumus attiecībā uz turpmākās darbības apstākļiem. Plānam jānodrošina uzņēmuma spēja segt visas izmaksas pēc pārstrukturēšanas, un plānotajai kapitāla atdevei jābūt pietiekamai, lai pārstrukturētais uzņēmums varētu patstāvīgi konkurēt tirgū. Pārstrukturēšanas plānā jāraksturo apstākļi, kas izraisa grūtības, tādējādi nodrošinot pamatu vērtējumam, vai piedāvātie pārstrukturēšanas pasākumi ir atbilstoši.

(218) Pārstrukturēšanas plāns paredz atjaunot ilgtermiņa dzīvotspēju 2015. gadā (skatīt 4. tabulu). Paredzams, ka Uzņēmums gūs neto peļņu, un tas nozīmē, ka tas spēs segt visas izmaksas pēc pārstrukturēšanas pabeigšanas, tostarp amortizācijas un finanšu izmaksas. Periodā pēc pārstrukturēšanas plānotā atdeve no izmantotā kapitāla tiek prognozēta robežās no [5–6] % līdz [10–12] %. Ņemot vērā to, ka ieņēmumi no Polijas valsts desmitgadu obligācijām, kurus parasti pielīdzina peļņai no bezriska investīcijām, ir aptuveni 3,4 %, plānotā kapitāla atdeve nodrošina saprātīgi adekvātu riska prēmiju un ir uzskatāma par pietiekamu, lai *LOT* varētu patstāvīgi konkurēt tirgū. No otras puses, ņemot vērā to, ka Eiropas aviolīnijām pēdējā finanšu gadā *ROCE* mediāna bija 6,9 % (10,3 %, ja ņem vērā tikai rentablos pārvadātājus) un ka visefektīvākajiem Eiropas pārvadātājiem *ROCE* bija 13,4 %, *LOT* izvirzītais mērķis pēc sekmīgas pārstrukturēšanas vairs nešķiet nereāls vai pārmērīgs.

(219) Pārstrukturēšanas plānā ir sīki raksturoti apstākļi, kas izraisīja *LOT* grūtības, un paredzēti pasākumi, kuru mērķis ir tās novērst, kā iepriekš sīki izklāstīts III nodaļā.

(220) Komisija izskatīja galvenos pieņēmumus, kas bija pamatā finanšu prognozēm pārstrukturēšanas plānā, un novērtēja pārstrukturēšanas pasākumus, kā arī problēmas, uz kurām norādīja ieinteresētās personas attiecībā uz ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu. Rezultātā tā uzskata, ka pašlaik *LOT* ir lielākas izredzes turpināt darbu nekā 2009.–2012. gadā.

(221) Pirmkārt, 2013. gadā *LOT* sāka ekspluatēt ilgi gaidīto B787 gaisa kuģi, kas ir jaunās stratēģijas galvenais elements un būtisks pārstrukturēšanas ieguvumu avots. Polija uzskatīja kavēšanos ar B787 gaisa kuģa piegādi par vienu no

galvenajiem iemesliem Uzņēmuma agrākajām finanšu grūtībām un tā nespējai atjaunot dzīvotspēju. *LOT* jaunās stratēģijas pamatā ir B787 izmantošana tālajos nišas reisos un efektīvs atbalsta tīkls, kas darbojas no Polijas un Centrāleiropas ar bāzi Varšavas Šopēna lidostā, kas nesen tika modernizēta un joprojām tiek paplašināta ([68]).

(222) Pirmie faktiskie rezultāti, ko deva B787 ekspluatācija, apstiprina pieņēmumu, ka tā ieviešana nodrošinās lielus pārstrukturēšanas ieguvumus. No 2013. gada jūnija līdz novembrim peļņa, ko sniedza B787 flote, bija par PLN […] miljoniem lielāka nekā peļņa, ko sniedza tā priekštecis B767 salīdzināmā 2012. gada periodā. Tas bija vairāk, nekā tika prognozēts pārstrukturēšanas plānā. Pieņemot, ka šis gaisa kuģis tiek izmantots visus 12 mēnešus (nevis kā 2013. gadā, kad tas pusgadu pavadīja uz zemes), plānotā gada finanšu ietekme PLN [135–165] miljonu apmērā šķiet sasniedzama. Jaunais gaisa kuģis radīja arī būtiskus ietaupījumus – degvielas izmaksas samazinājās par [> 15] % un kopējās tiešās izmaksas – par [> 25] %.

(223) Polija iesniedza arī kvantitatīvus pierādījumus, kas apstiprināja, ka B787 gaisa kuģa ieviešana pozitīvi ietekmē ne tikai tālo reisu segmentu, bet arī visu reisu tīklu, tostarp tuvo un vidēji tālo reisu segmentu, kas nodrošina pārsēšanās savienojumus tālajiem reisiem. *LOT* peļņa no savienojumiem, kurus apkalpo B787 gaisa kuģis, izteikta kā 2. rezerve ([69]) (t. i., iekļaujot līdzdalības efektu uz visu reisu tīklu), laikā no 2013. gada jūnija līdz novembrim sasniedza PLN [> 100] miljonus un bija par [> 100] % lielāka nekā salīdzināmā 2012. gada periodā, kad Uzņēmums izmantoja veco B767 gaisa kuģi.

(224) Attiecībā uz iespējamo nepietiekamo B787 gaisa kuģa noslodzi, kas minēta lēmumā par procedūras sākšanu, Polija paskaidroja, ka līdz 2013. gadam *LOT* izmantoja piecus B767 gaisa kuģus reisos no Polijas uz ASV un Kanādu. Pašlaik tai ir seši B787 gaisa kuģi, kurus var izmantot tajos pašos reisos un papildu reisā uz Pekinu. Pēc pārstrukturēšanas perioda *LOT* plāno izveidot jaunus tālos reisus uz Āziju. Pēc *IATA* datiem paredzams, ka 2013.–2017. gadā transatlantiskie reisi no Polijas paplašināsies par 6,5 % gadā un pasažieru satiksme no Centrāleiropas un Austrumeiropas uz Āziju – par 9,1–10,6 % gadā. Polija iesniedza datus, kas pierādīja, ka tai ir viens no lielākajiem un straujāk augošajiem vietējiem tirgiem uz Ziemeļameriku, lielāks nekā vairākiem ierastajiem Rietumeiropas satiksmes mezgliem (Minhenei, Vīnei, Kopenhāgenai un dažos reisos arī Cīrihei) un lielāks nekā Prāgas un Budapeštas pašreizējam tirgus apjomam kopā. Tas pastiprina pārliecību, ka B787 gaisa kuģi var izmantot efektīvi un lietderīgi.

(225) Otrkārt, *LOT* ir novērsis iepriekšējo pārstrukturēšanas mēģinājumu nepilnības, pievēršoties agrāk nerisinātām problēmām, piemēram, nekonsekventajai darbaspēka pārstrukturēšanai. Jau līdz 2013. gada novembrim *LOT* bija samazinājis personāla skaitu uz zemes par agrāk nepieredzētiem 35 %, un tiek plānota papildu samazināšana. Uzņēmums bija arī pastiprinājis uzraudzību pār pārstrukturēšanas plāna īstenošanu.

(226) Ar ieņēmumiem saistītie pasākumi 2013. gadā sasniedza [> 100] % plānotā finanšu potenciāla. 2013. gada augustā Uzņēmums ieviesa maksas ēdināšanu un nesaņēma klientu negatīvu vērtējumu. Kā liecina *LOT* tirgus pētījumi, maz ticams, ka ekonomiskās klases pasažieri iebildīs pret citiem maksas pakalpojumiem, izņemot maksu par bagāžu (kuru *LOT* neplāno ieviest). Pasažieri Polijas tirgū, kurā *LCC daļa* pārsniedz 50 %, ir pieraduši pie maksas pakalpojumiem.

(227) Šķiet, ka papildu ieņēmumiem ir izaugsmes potenciāls. *LOT* papildu ieņēmumi veido […] % no kopējiem ieņēmumiem un ir mazāki nekā vidēji tradicionālajiem pārvadātājiem (3,1 % un vairāk) un daudz mazāki nekā *Aer Lingus* (13–14 %), kuru *LOT* uzskata par savu stratēģisko līdzinieku (līdzīga lieluma un uzņēmējdarbības modeļa dēļ). *LOT* ir izveidojis īpašu vienību, kas atbild par papildu ieņēmumu palielināšanu. Tradicionālās aviolīnijas virzās uz jaukta uzņēmējdarbības modeļa ieviešanu, apvienojot lielākus papildu ieņēmumus ar tīkla pārvadātāju parastajiem elementiem, tādēļ šķiet pamatoti uzskatīt, ka *LOT* virzība tajā pašā virzienā nekavēs tās stratēģijas īstenošanu (saglabāt tradicionāla pārvadātāja statusu) un neaizbiedēs klientus.

([68]) Pēc otrā pasažieru termināļa modernizācijas šīs lidostas jauda palielināsies līdz vairāk nekā 20 miljoniem pasažieru, divreiz vairāk nekā pašlaik.

([69]) 2. rezerves definīciju skatīt 248. apsvērumā.

(228) Attiecībā uz pārstrukturēšanas plāna turpmāko īstenošanu *LOT* līdz 2013. gada 31. decembrim jau bija ieviesis 69 % no 2014. gadā plānotajiem uzlabojumiem. Lai izpildītu šo uzdevumu, kas paredzēts gadam, kurš beidzas 2014. gada 31. decembrī (peļņa no pamatdarbības PLN 71 miljona apmērā), *LOT* vēl jāuzlabo finanšu rādītāji par PLN 75 miljoniem, un tas ir reālistisks mērķis.

(229) Jo īpaši *LOT* ir apzinājis šo nepieciešamo uzlabojumu avotus, piemēram, ieguvumi no jau īstenotajiem pārstrukturēšanas pasākumiem, kuriem atjaunojas finansiālā ietekme (PLN [> 100] miljoni 2013. gadā); vienreizēju izmaksu neesamība par B787 gaisa kuģa atrašanos uz zemes 2013. gada pirmajā pusē (PLN [> 25] miljoni); papildu peļņa no B787 gaisa kuģa, izmantojot to visu gadu, nevis pusgadu kā 2013. gadā (PLN [> 50] miljoni); degvielas izmaksu ietaupījumi (PLN [> 75] miljoni). Ja šie potenciālie uzlabojumi faktiski tiks īstenoti kaut daļēji, *LOT* būtu jāsasniedz finanšu mērķis 2014. gadam.

(230) Treškārt, ir uzlabojusies makroekonomikas vide, kas apdraudēja iepriekšējos pārstrukturēšanas mēģinājumus. Šķiet, ka pēc recesijas 2009. un 2012. gadā ES ekonomika stabilizējas, jo tai tiek prognozēta izaugsme par 1,6 % 2014. gadā un 2,0 % 2015. gadā. Paredzams, ka Polijas ekonomika palielināsies par 3,2 % 2014. gadā, t. i., straujāk, nekā tika prognozēts, gatavojot pārstrukturēšanas plānu (2,2 %), un par 3,4 % 2015. gadā ([70]). Kā izriet no *LOT* minētajiem vēsturiskajiem datiem, pieprasījums pēc pasažieru gaisa transporta pakalpojumiem ir bijis cieši saistīts ar ekonomikas izaugsmi. *IATA* prognozē, ka 2013.–2017. gadā pasažieru satiksme pasaulē palielināsies par 5,4 % gadā. Kā apgalvo Eiropas Aviolīniju asociācija, 2014. gada vasaras reisu grafikā Centrāleiropa un Austrumeiropa pieredzēs visplašāko izaugsmi (reisu palielinājums par 7 %) no visiem Eiropas reģioniem. Uz Poliju attiecas aptuveni 25 % kopējās gaisa satiksmes Centrāleiropā un Austrumeiropā.

(231) Tādējādi finanšu gadā, kas beidzās 2013. gada 31. decembrī, pirmajā pilnajā pārstrukturēšanas perioda gadā, *LOT* ziņoja par neto peļņu PLN 26 miljonu apmērā (salīdzinot ar plānotajiem zaudējumiem PLN 196 miljonu apmērā). Kā liecina Uzņēmuma veiktā analīze, šo pirmo peļņu pēc 2007. gada lielākoties radīja pārstrukturēšanas pasākumu īstenošana, nevis ārēji apstākļi.

(232) Arī *LOT* likviditāte būtiski uzlabojās. Faktiskās naudas plūsmas no operācijām 2013. gadā bija par PLN 285 miljoniem lielākas, nekā plānots. Kaut arī pārstrukturēšanas plāns pieņēma, ka 2013. gada augustā *LOT* būs nepieciešams pārstrukturēšanas atbalsts, līdz šim *LOT* ir bez tā izticis un pat radījis papildu finansējuma avotus, piemēram, […] no *Boeing* USD […] miljonu apmērā un neto ieņēmumus no sešu B787 pārdošanas un saņemšanas atpakaļ nomā USD […] miljonu apmērā ([71]). Tādējādi, lai gan Uzņēmuma izdzīvošanai joprojām nepieciešams atbalsts, likviditātes drošības rezerve ir palielinājusies, un tas papildus pamato apgalvojumu par dzīvotspējas atjaunošanu.

(233) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija apšaubīja vairākus pieņēmumus, kas bija pamatā finanšu prognozēm, piemēram, šo finanšu prognožu pamatā esošo galveno parametru salīdzinoši nelielo novirzi no bāzes līnijas (piemēram, vidējiem vienības ieņēmumiem uz vienu pasažieri (peļņai) – par 1 %, pasažieru skaitam – par 1 %, PLN/USD maiņas kursam – par 10 %), fiksēto degvielas cenu sešu gadu ilgajā prognozes periodā, pārstrukturēšanas pasākumu īstenošanas pakāpi par 85 % un ieņēmumu apjomu, kurus plānots iegūt no gaisa kuģa apakšnomas.

(234) Polija iesniedza atjauninātu jutīguma analīzi, kas pieņēma plašākas galveno parametru novirzes no bāzes līnijas – peļņai par 4 %, pasažieru skaitam par 3,5 %, PLN vērtības kritumam pret USD par 55 %. Saskaņā ar šo analīzi paredzams, ka visos scenārijos *LOT* joprojām saglabās dzīvotspēju visā prognozes laikposmā 2014.–2018. gadā. Neraugoties uz to, Polija uzsvēra, ka bāzes līnijas līmeņi ir piesardzīgi noteikti. Plānotos ieņēmumus pamatoja vēsturiskie dati un apstiprināja faktiskie rezultāti (2013. gadā ieņēmumi auga straujāk par plānoto). Pasažieru skaits, kas pārstrukturēšanas un kompensācijas pasākumu dēļ jau tika plānots būtiski mazāks, bija vēl mazāks, nekā būtu pieļaujams, salīdzinot ar citām līdzīgām lidsabiedrībām un Polijas tirgus izaugsmes prognozēm. Visbeidzot, saskaņā ar *LOT* minēto finanšu iestāžu prognozēm PLN/USD maiņas kurss tika plānots zemāks par pārstrukturēšanas plānā pieņemto līmeni līdz prognozes perioda beigām, t. i., 2016. gadam.

([70]) *Eiropas ekonomikas prognoze 2014. gada pavasarim*, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf.

([71]) *LOT* […] parakstīja nolīgumu ar *Boeing*, pabeidzot sarunas, kas sākās ar […] B787 gaisa kuģa […]. Šis nolīgums paredz […] ar aplēsto naudas ietekmi USD […] miljonu apmērā. Turklāt nolīguma par sestā B787 pārdošanu un saņemšanu atpakaļ nomā noteikumi ir labvēlīgāki nekā operatīvajai nomai, kas sākotnēji bija paredzēta pārstrukturēšanas plānā. Pakāpenisko naudas plūsmu pašreizējā vērtība ir USD […] miljoni.

(235) Pārstrukturēšanas plānā pieņemtā bāzes līnijas degvielas cena pārsniedza *LOT* desmit gadu vēsturisko maksimumu un par 12,1 % pārsniedza tirgus cenu paziņošanas laikā, t. i., bija salīdzinoši augstāka par cenām, kuras Komisija analizēja iepriekšējos lidsabiedrību pārstrukturēšanas gadījumos ([72]) (piemēram, maksimālā degvielas cena, kas tika analizēta *Czech Airlines* gadījumā, bija par 5 % un *Air Malta* gadījumā – par 4,5 % augstāka nekā tā brīža tirgus cenas). *LOT* pašlaik var nodrošināties ar degvielu līdz 2015. gadam par cenu, kas ir par […] % zemāka nekā bāzes līnijas līmenis, un tas nozīmē, ka tā var nodrošināt, lai šī cena nepārsniegtu rezervēto līmeni līdz pārstrukturēšanas perioda beigām. Turklāt saskaņā ar jutīguma analīzi, pat ja šī ļoti piesardzīgā bāzes līnijas cena palielinātos par 15 %, *LOT* joprojām saglabātu likviditāti visā finanšu prognozes periodā.

(236) Attiecībā uz ieņēmumiem, kurus plānots iegūt no gaisa kuģa apakšnomas, *LOT* jau ir iznomājis vienu B787 pārvadātājiem un pašlaik strādā pie galīgā nolīguma ar otra gaisa kuģa nomnieku. *LOT* vērtē šā darījuma iespējamību kā augstu. Saskaņā ar ieinteresētās personas piezīmēm B787 ir ļoti pieprasīts gaisa kuģis. Tādēļ šķiet, ka pieņēmums par divu B787 apakšnomu ir izpildāms.

(237) *LOT* joprojām meklē pircējus vai nomniekus […] E170 gaisa kuģim. Tomēr tas ir sagatavojis alternatīvu flotes scenāriju, paredzot turpmāku šā gaisa kuģa izmantošanu, lai nodrošinātu dzīvotspējas atjaunošanu arī šo mēģinājumu neveiksmes gadījumā. Komisija ir izvērtējusi, kā alternatīvais scenārijs, ja to īstenos, ietekmēs finanšu prognozes. Tā konstatēja, ka kopējā naudas aizplūde 2014.–2018. gadā būtu par PLN [64–78] miljoniem lielāka nekā pamata scenārija gadījumā. Šīs negatīvās izmaiņas joprojām iekļautos drošības rezervē, kas paredzēta pārstrukturēšanas plānā. Pat sliktākā scenārija gadījumā ir paredzams, ka 2014.–2018. gadā *LOT* radīs uzkrātās naudas plūsmas PLN [> 150] miljonu apmērā.

(238) Turklāt *LOT* ir paredzējusi papildu pārstrukturēšanas pasākumus (kas nav iekļauti pārstrukturēšanas plānā), lai mazinātu alternatīvā flotes scenārija potenciālo negatīvo ietekmi. Šo papildu pasākumu aplēstā finansiālā ietekme būtu PLN [> 50] miljoni gadā, tālu pārsniedzot 2014.–2018. gadā iespējamo finanšu iztrūkumu PLN [64–78] miljonu apmērā. Kā paredz finanšu prognozes alternatīvajam flotes scenārijam, kopā ar papildu pārstrukturēšanas pasākumiem *LOT* līdzekļu stāvoklis tiek prognozēts pat nedaudz labāks, nekā pieņemts pārstrukturēšanas plānā.

(239) Attiecībā uz pārstrukturēšanas plāna īstenošanas pakāpi, pamatojoties uz iepriekš minēto analīzi, Komisija uzskata, ka pārstrukturēšanas pasākumu pieņemtā īstenošanas pakāpe 85 % apmērā ir reālistiska. Turklāt tā atzīmē, ka 2013. gadā *LOT* ieguva 137 % no plānotajiem pārstrukturēšanas ieguvumiem.

(240) Tādēļ Komisija uzskata, ka atjauninātā jutīguma analīze papildus pierāda piedāvāto pārstrukturēšanas pasākumu spēju atjaunot Uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju.

(241) Komisija arī atzīmē, ka pārstrukturēšanas plāna ilgums ir ierobežots uz trim gadiem un vienu ceturksni, sākot no 2012. gada pēdējā ceturkšņa un beidzot ar 2015. gada beigām, un tas šajā gadījumā šķiet pareizi, ņemot vērā plānā paredzētos pārstrukturēšanas pasākumus, to īstenošanas grafiku un minēto pasākumu pirmos rezultātus. Šis ilgums ir īsāks nekā iepriekš apstiprinātajos lidsabiedrību pārstrukturēšanas gadījumos ([73]), kad pārstrukturēšanas periods ilga piecus gadus.

(242) Visbeidzot, Komisija konstatē, ka paziņotais pārstrukturēšanas plāns ir datēts ar 2013. gada 14. jūniju, bet pārstrukturēšanas process sākās 2012. gada beigās. Patiešām, grūtībās nonākuša uzņēmuma pārstrukturēšanai parasti ir nepieciešami dažādi pasākumi, un dažus no tiem var veikt tūlīt, bet citiem var būt nepieciešams vairāk laika definēšanai un īstenošanai. Tādēļ nebūtu produktīvi noteikt, ka iepriekšējos pārstrukturēšanas pasākumus, lai tos varētu iekļaut tajā pašā pārstrukturēšanas procesā, nedrīkst īstenot, kamēr turpmākie pasākumi nav definēti visā pilnībā. Šāds embargo uz tādu pasākumu īstenošanu, kurus var veikt nekavējoties, padziļinātu uzņēmuma grūtības, radot nepieciešamību pēc papildu valsts atbalsta.

(243) Tādējādi Komisija secina, ka piedāvātie pārstrukturēšanas pasākumi spēj atjaunot Uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju saprātīgā termiņā un balstoties uz reālistiskiem pieņēmumiem.

([72]) Komisijas 2012. gada 19. septembra Lēmums C(2012) 6352 *final* lietā SA.30908 (OV L 92, 3.4.2013., 16. lpp.); Komisijas 2012. gada 27. jūnija Lēmums C(2012) 4198 *final* lietā SA.33015 (OV L 301, 30.10.2012., 29. lpp.).

([73]) Skatīt 73. zemsvītras piezīmi.

7.3.4. **Pārmērīgu konkurences izkropļojumu novēršana (kompensācijas pasākumi)**

(244) Saskaņā ar Pamatnostādņu 38.–42. punktu kompensācijas pasākumi ir jāveic, lai varētu nodrošināt atbalsta kaitīgās ietekmes uz tirdzniecības situāciju iespējami ātrāku mazināšanu. Atbalsts nedrīkst radīt liekus konkurences izkropļojumus. Parasti tas nozīmē ierobežot uzņēmuma iespējamo klātbūtni tirgū pārstrukturēšanas perioda beigās. Kompensācijas pasākumiem jābūt samērīgiem ar atbalsta izkropļojošo ietekmi un jo īpaši ar uzņēmuma lielumu un salīdzinošo nozīmīgumu tirgū vai tirgos. Zaudējumus radošu darbību slēgšana nav uzskatāma par derīgu kompensācijas pasākumu. Kompensācijas pasākumu pakāpe katrā gadījumā jānosaka atsevišķi un ņemot vērā uzdevumu atjaunot uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju. Turklāt saskaņā ar Pamatnostādņu 7. punktu Komisija pieprasīs, lai kompensācijas pasākumi līdz minimumam samazinātu ietekmi uz konkurentiem.

(245) Saskaņā ar Pamatnostādņu 56. punktu atbalsta piešķiršanas atļaujas nosacījumi ir mazāk stingri, veicot kompensācijas pasākumus atbalstāmajos reģionos. Saistībā ar to Komisija atzīmē, ka *LOT* atrodas atbalstāmā reģionā saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunktu.

(246) Komisija atzīmē, ka *LOT* ir salīdzinoši mazs uzņēmums, kas konkurē ar tradicionālajiem pārvadātājiem un *LCC*. Tā daļa kopējā Eiropas pasažieru gaisa transporta uzņēmējdarbībā tiek lēsta kā mazāka par 1 %. Tam ir salīdzinoši spēcīgākas pozīcijas (kaut arī tās arvien vājinās) starptautiskajos reisos uz/no Polijas, kur tā tirgus daļa ir 27 % līmenī. Tādēļ Komisija uzskata, ka kompensācijas pasākumi ir nepieciešami. Tomēr *LOT* salīdzinoši mazais izmērs un ierobežotā nozīme tirgū ļauj Komisijai secināt, ka atbalsta izkropļojošā ietekme būs ierobežota. Tas jāņem vērā arī kompensācijas pasākumu novērtēšanā.

(247) Kā kompensācijas pasākumus *LOT* plāno slēgt 19 savienojumus un samazināt biežumu piecos savienojumos (skatīt sīkāk 3.4. iedaļā). Piedāvātie kompensācijas pasākumi atbilst jaudas samazinājumam par [13,5–16,5] % attiecībā uz *ASK*, salīdzinot ar periodu pirms pārstrukturēšanas no 2011. gada novembra līdz 2012. gada oktobrim. *LOT* apgalvo, ka neviens no attiecīgajiem savienojumiem pirms pārstrukturēšanas neradīja zaudējumus.

(248) *LOT* aprēķina reisu rentabilitāti, pamatojoties uz diviem rādītājiem – "1. rezerve" un "2. rezerve". 1. rezervē ņem vērā reisa ieņēmumus un mainīgās izmaksas, piemēram, pārdošanas apjomus un pasažieru un reisu izmaksas. 2. rezervē vēl ņem vērā arī tā saucamo "līdzdalību" (reisa finansiālo ietekmi uz visu *LOT* reisu tīklu) un ar reisu saistītās netiešās izmaksas (piemēram, operatīvo nomu, amortizāciju, personāla, mārketinga un reklāmas fiksētās izmaksas). Visi attiecīgie reisi bija rentabli attiecībā uz 1. rezervi.

(249) Komisijas prakse ir atzīt reisus par rentabliem, ja tiem ir bijusi pozitīva seguma summa gadā, kas bija pirms atteikšanās no tiem ([74]). Seguma summā (kas atbilst *LOT* "1. rezervei") ņem vērā ieņēmumus no pārdošanas un mainīgās izmaksas (piemēram, reisu, pasažieru un sadalījuma izmaksas), kas attiecināmas uz katru atsevišķo reisu. Seguma summa ir atbilstošs pasākums, jo tajā ņem vērā visas izmaksas, kas ir tieši saistītas ar attiecīgo reisu. Reisi ar pozitīvu seguma summu ne tikai sedz reisa mainīgās izmaksas, bet arī piedalās uzņēmuma fiksēto izmaksu segšanā.

(250) Parastā uzņēmējdarbības prakse ir turpināt operācijas, kas īstermiņā un vidējā termiņā sedz mainīgās izmaksas. Fiksētās izmaksas principā nemainās atkarībā no operāciju apjoma, un tās ir jāsedz neatkarīgi no tā, vai savienojumu izmanto vai neizmanto. Tādējādi lidsabiedrībām ir izdevīgāk paturēt šādu savienojumu tik ilgi, kamēr tas vismaz daļēji sedz fiksētās izmaksas, nevis atteikties no tā. Netiešā veidā to atzina arī viena no ieinteresētajām personām, kas apgalvoja, ka rentabilitātes mērīšana, pamatojoties tikai uz mainīgajām izmaksām, nav pareiza *ilgtermiņā*.

(251) Pamatojoties uz iepriekš teikto, Komisija secina, ka attiecīgie reisi ir uzskatāmi par atbilstošiem kompensācijas pasākumiem, jo tie pirms pārstrukturēšanas neradīja zaudējumus.

(252) Attiecībā uz ieinteresētās personas apgalvojumu, ka, pateicoties valsts atbalstam, *LOT* palielināja jaudu Polijas čārtertirgū, Komisija konstatē, pirmkārt, ka līdz tam *LOT* bija saņēmis tikai glābšanas atbalstu, kas pilnībā tika izmantots, lai atmaksātu nokavētās saistības un segtu līdzekļu iztrūkumu no pamatdarbības glābšanas periodā. Tādējādi *LOT* rīcībā nebija nekāda valsts atbalsta pārpalikuma, ar ko varētu finansēt iespējamo izplešanos čārtertirgū. Turpmākā pārstrukturēšanas atbalsta izmantošana netiek plānota šim nolūkam, bet tikai pārstrukturēšanas pasākumu finansēšanai.

([74]) Skatīt Komisijas lēmumu lietā SA.30908 un 73. zemsvītras piezīmi 130. un 131. apsvērumā.

(253) Otrkārt, *LOT* nav palielinājis jaudu Polijas čārtertirgū. Tieši otrādi, *LOT* ir samazinājis klātbūtni augošajā Polijas čārtertirgū no [> 3] % 2012. gadā līdz [< 1,5] % 2013. gadā (vēsturiski *LOT* pozīcijas bija daudz stabilākas ar [> 15] % tirgus daļu 2010. gadā). *LOT* darbībām čārtertirgū ir pagaidu raksturs, un to vienīgais mērķis ir nodrošināt flotes efektīvu izmantošanu, kā paredzēts pārstrukturēšanas plānā. *LOT* neplāno turpināt klātbūtni čārtertirgū pēc pārstrukturēšanas perioda beigām.

(254) Treškārt, darbība čārtertirgū *LOT* nav nozīmīga, tā veido tikai [< 1] % darbības. Pamatnostādnes paredz jaudas samazināšanu galvenajā tirgū, t. i., *LOT* gadījumā – attiecībā uz regulāro reisu pakalpojumiem.

(255) Kopumā jaudas samazinājuma vispārējais līmenis, kas izriet no *LOT* piedāvātajiem kompensācijas pasākumiem, ir [13,5–16,5] %, un tas ir augstāks par Komisijas atļauto līmeni iepriekš minētajos lidsabiedrību pārstrukturēšanas gadījumos, t. i., attiecībā uz *Czech Airlines* un *Air Malta*. Jāpiebilst arī, ka faktiskais jaudas samazinājums, kuru *LOT* reģistrēja 2013. gadā, bija par 1,6 procentpunktiem augstāks, nekā plānots.

(256) Turklāt Komisija konstatē, ka *LOT* atcēla vairākus reisus, kuri tika nodrošināti no pilnīgi koordinētām lidostām ([75]) – Frankfurtes, Minhenes, Diseldorfas, Vīnes, Cīrihes, Helsinkiem, Parīzes, Nicas, Romas, Amsterdamas un Stokholmas. Tādējādi laika nišu pāri šajās lidostās tika atbrīvoti, radot jaunas uzņēmējdarbības iespējas konkurējošām lidsabiedrībām, lai veidotu reisus uz un no šīm lidostām un palielinātu klātbūtni tajās.

(257) Ņemot vērā iepriekš teikto, piedāvātie kompensācijas pasākumi ir pietiekami, lai varētu nodrošināt valsts atbalsta nelabvēlīgās ietekmes uz tirdzniecības situāciju samazināšanu līdz minimumam. Līdz ar to piedāvātie kompensācijas pasākumi atbilst Pamatnostādņu 38.–42. punktam.

7.3.5. **Atbalsta ierobežošana līdz minimumam un pašu ieguldījums**

(258) Saskaņā ar Pamatnostādņu 43.–45. punktu atbalsts ir jāierobežo līdz stingram minimumam, kas nepieciešams pārstrukturēšanas īstenošanai. Paredzēts, ka saņēmējs sniegs būtisku ieguldījumu pārstrukturēšanas plāna īstenošanā no paša līdzekļiem, tostarp pārdodot aktīvus, kas nav būtiski uzņēmuma izdzīvošanai, vai iegūstot ārēju finansējumu ar tirgus nosacījumiem. Šim ieguldījumam jābūt reālam, t. i., faktiskam, izslēdzot jebkādu nākotnes peļņu, piemēram, naudas plūsmu, un tas liecina par tirgus ticību, ka uzņēmums var atjaunot dzīvotspēju. Lieliem uzņēmumiem, tādiem kā *LOT*, pašu ieguldījuma daļai ir jābūt vismaz 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām.

(259) *LOT* paziņoja, ka tā pašu ieguldījuma apjoms ir PLN [1 200–1 600] miljoni, veidojot [60–67] % no pārstrukturēšanas izmaksām. Tas sastāv no: i) B787 finanšu nomas par summu PLN […] miljoni un ii) pamatlīdzekļu pārdošanas, plānojot, ka tā radīs ieņēmumus PLN […] miljonu apmērā.

(260) Finanšu nomu nodrošina privāta ASV banka […], finansējot piecu B787 gaisa kuģu iegādi. Cita starpā, tās nodrošinājums ir *Ex-Im Bank* garantija un gaisa kuģu ķīlas.

(261) Saskaņā ar Pamatnostādnēm pašu ieguldījuma avots var būt "ārējs finansējums pie tirgus nosacījumiem". Šī finanšu noma atbilst minētajai prasībai. Pirmkārt, to nodrošina privāta banka. Otrkārt, *LOT* izvēlējās […] piedāvājumu konkursa procesā no 24 komerciāliem piedāvājumiem, kurus saņēma tirgū. Treškārt, gaisa kuģa nomāšana ir finansēšanas standarta risinājums (tostarp nodrošinājuma veids) aviolīniju nozarē, un to izmanto arī *LOT* konkurenti. Saskaņā ar Polijas sniegto informāciju pēdējo triju gadu laikā vairākas ES lidsabiedrības ir iegādājušās gaisa kuģus ar *ECA* garantijām, tostarp *Air France*, *British Airways*, *Lufthansa*, *Norwegian* un *KLM*. 2012. gadā aptuveni 30 % no gaisa kuģu finansēšanas darījumiem visā pasaulē tika noslēgti ar *ECA* līdzdalību. Visbeidzot, šis finansējums attiecas tikai uz daļu no gaisa kuģa pirkuma cenas ([75–90] %), bet pārējā summa ir jāsamaksā *LOT*.

(262) No otras puses, Pamatnostādnes paredz, ka pašu ieguldījums "…apliecina [tirgus] ticību uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanai". Ņemot vērā nodrošinājuma augsto kvalitāti un acīmredzami zemo vai vispār neesošo saistību neizpildes risku, Komisija lēmumā par procedūras sākšanu pauda bažas par to, vai šī noma ir uzskatāma par pierādījumu tirgus ticībai *LOT* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanai.

([75]) Pilnīgi koordinētas lidostas ir definētas Padomes 1993. gada 18. janvāra Regulas (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās 2. panta g) punktā (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.). Saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 95/93 3. panta 4. punktu šīm lidostām veidojas jaudas ierobežojumi, vismaz noteiktos laika posmos.

(263) Polija iesniedza papildu paskaidrojumus un pierādījumus šo bažu kliedēšanai. Pirms garantijas sniegšanas *Ex-Im Bank* veica rūpīgu izpēti un analizēja *LOT* finanšu stāvokli un operācijas. Tā secināja, ka *LOT* ir dzīvotspējīgs uzņēmējdarbības modelis un tas spēs atmaksāt nomu ilgākā laika posmā.

(264) Turklāt fakts, ka 24 privāti uzņēmumi piedāvāja dažādus finansēšanas noteikumus vienam un tam pašam darījumam, liecina, ka, neraugoties uz nodrošinājuma augsto kvalitāti, tie joprojām uzskatīja, ka *LOT* finansēšana rada noteiktu risku (pretējā gadījumā visi pretendenti piedāvātu vienādu bezriska likmi). Piesardzīgs tirgus kreditors novērtētu šo risku un ņemtu vērā *LOT* dzīvotspēju, jo tā ir galvenais faktors, kas ietekmē parādnieka spēju atmaksāt nomu.

(265) Turklāt viens pretendents piedāvāja finansējumu, neprasot *ECA* garantiju, un tas liecina, ka tirgus bija gatavs piedāvāt finansējumu arī bez jebkādas *ECA* iejaukšanās. Pamatojoties uz analīzi, ko veica ārējs konsultants, *LOT* izvēlējās […] piedāvājumu kā konkurētspējīgāko.

(266) *LOT* risku novērtēja arī ASV kapitāla tirgus, kurā 2013. gadā šī noma tika sekmīgi pārfinansēta no sākotnējās finansējuma struktūras, kas balstīta uz aizdevuma mehānismu, uz finansējuma struktūru, kas balstīta uz obligāciju emisiju. Šīs obligācijas iegādājās privāti investori, kuri pieņēma ar tām saistīto risku un tādējādi netieši apliecināja ticību, ka pamatā esošie nomas pienākumi tiks izpildīti.

(267) Iznomātājiem tā ir parasta tirgus prakse, lai samazinātu risku, meklēt augstākās kvalitātes nodrošinājumu un, ja iespējams, arī garantiju. Tādēļ fakts, ka […] nodrošināja finansējumu, pamatojoties uz *ECA* garantiju, neliecina par tirgus ticības trūkumu *LOT* dzīvotspējai. No otras puses, iznomātājs nesniegtu finansējumu tikai tādēļ vien, ka nodrošinājums ir pietiekams, ja nebūtu pārliecināts, ka nomnieks spēs nomu atmaksāt. Iznomātājam jebkurā gadījumā ir jāuzņemas noteiktas pakāpes kredītrisks, ņemot vērā, ka viņš ciestu zaudējumus nomnieka saistību neizpildes gadījumā (t. i., tūlītējos ienākumu zaudējumus no nomas maksas, kuri ilgtu līdz brīdim, kad gaisa kuģi varētu nodot jaunā nomā citam klientam, kā arī izmaksas, kas rastos, pārkonfigurējot gaisa kuģi citam ekspluatantam, un izmaksas, kas rastos, piedzenot nodrošinājumus un garantiju).

(268) Ņemot vērā iepriekš teikto, finanšu noma ir uzskatāma par apliecinājumu tirgus ticībai *LOT* dzīvotspējas atjaunošanai. Saistībā ar to Komisija atzīmē, ka tā jau ir atzinusi finanšu nomu par piemērotu pašu ieguldījuma avotu *Czech Airlines* un *airBaltic* pārstrukturēšanas gadījumos ([76]).

(269) Attiecībā uz paziņotā pašu ieguldījuma otro avotu, proti, pamatlīdzekļu pārdošanu, Polija informēja, ka līdz šim ir sasniegti ieņēmumi PLN […] apmērā. Turklāt Polija iesniedza neatkarīgu ekspertu vērtējumus, kas apliecināja, ka papildu nekustamā īpašuma tirgus vērtība ir PLN […]. Minēto vērtējumu analīzē, kuru veica Komisija, nekonstatēja nevienu kļūdu. Šajos vērtējumos tika izmantotas atzītas metodoloģijas, un to pamatā bija ticami pieņēmumi. Tādējādi Komisija uzskata, ka šo vērtējumu rezultāti ir pietiekami tuvi pārdodamo aktīvu tirgus cenām. Pārējiem aktīviem ([77]), kuri bija paredzēti kā pašu ieguldījums, vai nu nebija neatkarīgā vērtējumā apstiprinātas vērtības, vai arī nebija atjaunināti kādi citi ticami pierādījumi vai vērtējumi. Tādējādi Komisija atzīst pašu ieguldījumu PLN 30 650 928 apmērā (t. i., faktiski gūtos ieņēmumus un plānotos ieņēmumus, ko pamato neatkarīgu ekspertu vērtējumi) par pieņemamu saistībā ar minēto aktīvu pārdošanu.

(270) Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, Komisija secina, ka pašu ieguldījums PLN [1 200–1 600] apmērā atbilst Pamatnostādņu kritērijiem. Šī summa veido [60–67] % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām un būtiski pārsniedz 50 % robežu, kas nepieciešama lieliem uzņēmumiem. Finanšu noma pati par sevi veido [60–67] % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām, tādēļ ar to pietiktu nepieciešamās robežas sasniegšanai.

(271) Ņemot vērā visu minēto, Komisija secina, ka paziņotais pasākums atbilst Pamatnostādņu saderības nosacījumiem.

VIII. **SECINĀJUMS**

(272) Komisija secina, ka paziņotais pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu un interpretējot saistībā ar Pamatnostādnēm.

([76]) Skatīt Komisijas lēmumu lietā SA.30908 un 73. zemsvītras piezīmi 119. un 145. apsvērumā; vēl nepublicēto Komisijas 2014. gada 9. jūlija Lēmumu C(2014) 4552 *final* lietā SA.34191 212. apsvērumā.

([77]) Tie ir šādi – nekustamais īpašums, kas atrodas *Bledzewo k/Sierpca woj. mazowieckie*; nekustamais īpašums Varšavā, kas atrodas *ul. Płocka 47*, un divas garāžas, kas atrodas Krakovas lidostā.

(273) Komisija arī secina, ka lidostu maksu atlikšana, kas minēta 90. apsvērumā, un citi darījumi, kas minēti 132. un 133. apsvērumā, nav uzskatāmi par atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

(274) Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka Polija ir piekritusi šā lēmuma pieņemšanai un paziņošanai angļu valodā,

IR PIEŅĒMUSI ŠĀDU LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, kuru Polija plāno sniegt *LOT Polish Airlines S.A.* par summu PLN 804,29 miljoni, ir saderīgs ar iekšējo tirgu Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē.

2. pants

Turpmāk minētie pasākumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

1. Lidostu maksu atlikšana, kuru *LOT* piešķīra valstij piederošās lidostas laikā no 2009. gada maija līdz 2013. gada aprīlim.
2. Turpmāk minētie darījumi ar nekustamo īpašumu:
   a) *LOT* Galvenās mītnes pārdošana un saņemšana atpakaļ nomā, pamatojoties uz nolīgumu, kas 2011. gada 10. maijā tika parakstīts starp *LOT* un *PZU/PB1*, paredzot pārdošanas cenu PLN […] (aptuveni EUR […]) apmērā;
   b) nekustamā īpašuma *17 Stycznia* ielā 39 pārdošana, pamatojoties uz nolīgumu, kas 2012. gada 31. jūlijā tika parakstīts starp *LOT* un *TF Silesia*, paredzot pārdošanas cenu PLN […] (aptuveni EUR […]) apmērā;
   c) kravas termināļa pārdošana, pamatojoties uz nolīgumu, kas 2011. gada 25. novembrī tika parakstīts starp *LOT* un *LS Airport Services*, paredzot pārdošanas cenu PLN […] (aptuveni EUR […]) apmērā;
   d) ēdināšanas iekārtu pārdošana, pamatojoties uz nolīgumu, kas 2011. gada 8. decembrī tika parakstīts starp *LOT* un *LOT Catering*, paredzot pārdošanas cenu PLN […] (aptuveni EUR […]) apmērā.
3. Turpmāk minētie aizdevumu nolīgumi:
   a) uzņēmumu, kas pieder *PZU Group*, *LOT* izsniegtie divi aizdevumi – pirmais par summu PLN […] (aptuveni EUR […]) 2009. gada 14. decembrī un otrais par summu PLN […] (aptuveni EUR […]) 2010. gada 17. februārī;
   b) aizdevums par summu PLN […] (aptuveni EUR […]), kuru *LOT* izsniedza *PKN Orlen* 2012. gada 28. jūnijā;
   c) aizdevums par summu PLN […] (aptuveni EUR […]), kuru *LOT* izsniedza *TF Silesia* 2009. gada 30. martā;
   d) aizdevums par summu PLN […] miljoni (aptuveni EUR […] miljoni), kuru *LOT* izsniedza *OLPP* 2012. gada 9. martā.
4. Turpmāk minēto *LOT* meitasuzņēmumu pārdošana:
   a) 33,3 % *LOT* akciju *Casinos Poland* pārdošana *Vicco*, pamatojoties uz nolīgumu, kas tika noslēgts 2013. gada 8. aprīlī par summu PLN […] miljoni (aptuveni EUR […] miljoni);
   b) 49 % *LOT* akciju *Petrolot* pārdošana *PKN Orlen*, pamatojoties uz nolīgumu, kas tika noslēgts 2012. gada 21. decembrī par summu PLN […] (aptuveni EUR […]);
   c) 37,90 % *LOT* akciju *Eurolot* pārdošana *TF Silesia*, pamatojoties uz nolīgumu, kas tika noslēgts 2013. gada 27. februārī par summu PLN [> 118 miljoni] (aptuveni EUR [> 29 miljoni]).
5. Darījumi, kas saistīti ar degvielas piegādi *LOT*, ko veica *PKN Orlen* un tās meitasuzņēmums *Petrolot*.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Polijas Republikai.

Briselē, 2014. gada 29. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA