II

(Niet-wetgevingshandelingen)

BESLUITEN

BESLUIT (EU) 2015/119 VAN DE COMMISSIE

van 29 juli 2014

betreffende steunmaatregel SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N) die Polen voornemens is ten uitvoer te leggen ten gunste van LOT Polish Airlines S.A. en betreffende steunmaatregel SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP) door Polen ten uitvoer gelegd ten gunste van LOT Polish Airlines S.A.

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2014) 5429)

(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea ([1]),

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, onder a),

Gezien het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ten aanzien van steunmaatregel SA.36874 (2013/C, ex 2013/N) ([2]),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken ([3]), en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

I. **PROCEDURE**

1.1. PROCEDURE SA.36874 — AANMELDING VAN DE HERSTRUCTURERINGSSTEUN

(1) Bij schrijven van 20 juni 2013 heeft Polen de Commissie in kennis gesteld van herstructureringssteun ten gunste van LOT Polish Airlines SA (hierna „LOT" of „de maatschappij" genoemd) ten bedrage van 804,29 miljoen PLN (ongeveer 200 miljoen EUR). De aanmelding is voorafgegaan door de toekenning van een reddingslening van 400 miljoen PLN op 20 december 2012, die de Commissie op 15 mei 2013 ([4]) verenigbaar heeft verklaard met de interne markt, op voorwaarde dat Polen zich ertoe verbond tegen 20 juni 2013 aan de Commissie een herstructureringsplan voor LOT mee te delen.

([1]) Vanaf 1 december 2009 zijn de artikelen 87 en 88 van het EG-verdrag respectievelijk de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) geworden. De bepalingen in beide verdragen zijn inhoudelijk identiek. In het kader van dit besluit moeten verwijzingen naar de artikelen 107 en 108 VWEU waar nodig worden begrepen als verwijzingen naar, respectievelijk, de artikelen 87 en 88 van het EG-verdrag. Bij het VWEU zijn ook enkele wijzigingen in de terminologie aangebracht, zoals de vervanging van „Gemeenschap" door „Unie" en van „gemeenschappelijke markt" door „interne markt". In dit besluit zal de terminologie van het VWEU worden gebruikt.

([2]) Besluit C(2013) 7044 final van de Commissie van 6 november 2013 betreffende steunmaatregel SA.36874 (PB C 37 van 7.2.2014, blz. 55).

([3]) Zie voetnoot 2.

([4]) Besluit C(2013) 2747 final van de Commissie van 15 mei 2013 betreffende steunmaatregel SA.35900 (PB C 204 van 18.7.2013, blz. 4).

(2) Bij schrijven van 6 november 2013 heeft de Commissie Polen in kennis gesteld van haar besluit om de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ([5]) (hierna „VWEU" genoemd) in te leiden ten aanzien van de herstructureringssteun (hierna „het besluit tot inleiding van de procedure" genoemd). Bij schrijven van 10 januari en 12 februari 2014 heeft Polen opmerkingen over voornoemd besluit gemaakt. Bij schrijven van 8 mei 2014 heeft de Commissie aanvullende inlichtingen gevraagd, die Polen bij schrijven van 20 mei 2014 heeft verstrekt.

(3) Het besluit tot inleiding van de procedure is bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([6]). De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd om opmerkingen te maken.

(4) De Commissie heeft van zeven belanghebbenden opmerkingen ter zake ontvangen. Zij heeft deze voor een reactie aan Polen doorgezonden. Bij schrijven van 28 maart 2014 heeft Polen opmerkingen gemaakt.

1.2. PROCEDURE SA.36752 — KLACHT VAN RYANAIR

(5) Op 23 mei 2013 heeft de Commissie een klacht van Ryanair ontvangen waarin deze onderneming beweert dat de maatschappij een kredietlijn van onbepaalde duur voor luchthavengelden heeft gekregen van de luchthavens die in overheidshanden zijn, wat alle andere luchtvaartmaatschappijen benadeelt en staatssteun vormt. De Commissie heeft de klacht geregistreerd onder nummer SA.36752.

(6) De Commissie heeft de klacht samen met een verzoek om inlichtingen op 19 juni 2013 aan Polen doorgezonden en Polen heeft hierop op 13 augustus 2013 geantwoord.

(7) In overeenstemming met overweging 99 van het besluit tot inleiding van de procedure zal de klacht in het kader van dit onderzoek door de Commissie worden beoordeeld.

1.3. AFSTANDSVERKLARING

(8) Bij schrijven van 26 juni 2014 heeft Polen ermee ingestemd af te zien van het recht dat wordt verleend op grond van artikel 342 VWEU en artikel 3 van Verordening nr. 1 ([7]), en gaat ermee akkoord dat dit besluit in de Engelse taal wordt goedgekeurd en bekendgemaakt.

II. **BESCHRIJVING**

2.1. BEGUNSTIGDE

(9) LOT is de nationale Poolse luchtvaartmaatschappij die in 1929 is opgericht. De maatschappij is gevestigd in de regio Mazowieckie, die voor regionale steun in aanmerking komt overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder a), VWEU. De maatschappij is eigendom van het Ministerie van Financiën (67,97 %), van Towarzystwo Finansowe „Silesia" Sp. z o.o. (hierna „TF Silesia" genoemd), een investeringsmaatschappij in overheidshanden, (25,1 %) en van de werknemers van LOT (6,93 %).

(10) LOT is de moederonderneming van de LOT-groep die (sinds 31 december 2013) bestaat uit vier dochterondernemingen die op de volgende markten actief zijn: toerisme (LOT Travel Sp. z o.o.), luchthaven- en afhandelingsdiensten (GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.) en vliegtuigonderhoud (Central European Engine Services Sp. z o.o.).

(11) De laatste jaren is de structuur van de LOT-groep grondig gewijzigd omdat LOT een aantal dochterondernemingen heeft verkocht om zich op haar kernactiviteiten toe te leggen en kasmiddelen te genereren. In 2012 heeft de Commissie de verkoop van drie van deze dochterondernemingen van LOT in 2010-2012 onderzocht en op het gebied van staatssteun goedgekeurd: LOT Services Sp. z o.o. (hierna „LOT Services" genoemd), LOT Catering Sp. z o.o. (hierna „LOT Catering" genoemd) en LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o. (hierna „LOT AMS" genoemd) ([8]). Onlangs nog, in 2012-2013, heeft LOT al haar aandelen in Petrolot SP. z o.o. (hierna „Petrolot" genoemd), Eurolot Sp. z o.o. (hierna „Eurolot" genoemd) en Casinos Poland Sp. z o.o. (hierna „Casinos Poland" genoemd) verkocht.

(12) Sinds 1 december 2013 stelt LOT 1 661 mensen te werk (in vergelijking met 2 130 werknemers op 31 oktober 2012) ([9]). Haar omzet voor het boekjaar dat op 31 december 2013 is afgesloten, bedroeg 3 147 miljoen PLN (ongeveer 787 miljoen EUR) en bijgevolg wordt ze als een grote onderneming beschouwd.

([5]) PB C 115 van 9.5.2008, blz. 92.
([6]) Zie voetnoot 2.
([7]) Verordening nr. 1 tot regeling van het taalgebruik in de Europese Economische Gemeenschap (PB 17 van 6.10.1958, blz. 385).
([8]) Besluit C(2012) 8212 final van de Commissie van 20 november 2012 betreffende steunmaatregel SA.33337 (PB C 81 van 20.3.2013, blz. 4).
([9]) Uitgedrukt in fulltime-equivalenten.

(13) LOT is lid van Star Alliance en beschikt over een vloot van 47 vliegtuigen. Vóór de herstructurering (van november 2011 tot oktober 2012) verzorgde de maatschappij lijnvluchten naar 70 bestemmingen in Europa, Noord-Amerika, het Midden-Oosten en Azië, waaronder 51 Europese bestemmingen, elf bestemmingen buiten Europa en acht binnenlandse bestemmingen.

(14) Polen raamt dat het aandeel van LOT in het Europese passagiersluchtvervoer in 2012 minder dan 1 % bedroeg. Als Poolse nationale luchtvaartmaatschappij had LOT historisch gezien een sterke positie in die lidstaat. De laatste jaren echter kreeg ze te kampen met toenemende concurrentie van lagekostenmaatschappijen en traditionele luchtvaartmaatschappijen. Haar aandeel in de groeiende markt voor passagiersluchtvervoer in Polen is gedaald van 55 % in 2000 tot 27 % in 2013. In 2012 heeft LOT ongeveer 5 miljoen passagiers vervoerd, terwijl ze in 2013, het eerste volledige jaar van de huidige herstructurering, ongeveer 4,7 miljoen passagiers heeft vervoerd.

(15) De belangrijkste concurrenten van LOT zijn onder andere Ryanair, Wizzair en Lufthansa. De hub en thuisbasis van LOT is de luchthaven Warschau Chopin. De maatschappij verzorgt ook vluchten naar internationale bestemmingen vanuit vijf regionale luchthavens in Polen.

(16) LOT is hoofdzakelijk actief op de volgende terreinen:

— binnenlands en internationaal luchtvervoer van passagiers, bagage, post en vracht,

— vliegtuigverhuur,

— verlening van diensten met betrekking tot luchtvervoer.

De kernactiviteit van LOT bestaat uit geregeld passagiersluchtvervoer. De meeste passagiers worden op korteafstandsvluchten vervoerd. Hieruit haalt de maatschappij ook het grootste deel van haar verkoopinkomsten.

(17) De laatste jaren heeft LOT ernstige financiële problemen gekend, vooral wegens een inefficiënte bedrijfsvoering, een verslechterende concurrentiepositie en de wereldwijde economische en financiële crisis. De maatschappij heeft sinds 2008 elk boekjaar verlies geleden op haar kernactiviteit. Ondanks de geleidelijke verkoop van dochterondernemingen en andere activa (wat sinds 2009 [1 200-1 400] (*) miljoen PLN heeft opgeleverd) ([10]), is LOT met kasstroomproblemen blijven kampen. In december 2012 hebben deze een hoogtepunt bereikt toen de maatschappij nagenoeg geen liquide middelen meer had en gedwongen was reddingssteun te vragen om een faillissement te vermijden. Geselecteerde financiële gegevens van de maatschappij worden weergegeven in tabel 1 hieronder.

Tabel 1

Geselecteerde financiële gegevens van LOT in 2010-2013 (in miljoen PLN)

	2013	2012	2011	2010
Verkoopinkomsten	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Verliezen uit de kernactiviteit	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Nettowinst/-verlies	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Voorraden	216,6	198,5	230,8	252,1
Nettovermogen	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Schulden ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Rentelasten	123,8	87,4	81,4	60,2
Kasstromen uit bedrijfsactiviteiten	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Bron: Jaarrekeningen voor de jaren 2013, 2012, 2011 en 2010.
([1]) Schulden op korte en lange termijn.

(*) *Business secret*.
([10]) Belangrijkste desinvesteringen van de maatschappij van juni 2009 tot april 2013.

(18) In 2012 liet de maatschappij een recordnettoverlies van 400 miljoen PLN, sterk negatieve kasstromen uit bedrijfsactiviteiten, toenemende schulden en een negatief eigen vermogen optekenen.

2.2. DE STEUNMAATREGEL

(19) De aangemelde herstructureringssteun zal door het Ministerie van Financiën worden toegekend in de vorm van een deelneming. De steun zal bestaan in de omzetting van de reddingslening in een deelneming ten bedrage van 423 miljoen PLN, inclusief de tot 20 juni 2013 opgelopen rente (het reële rentebedrag zal op de omzettingsdatum worden herberekend), en in een extra verhoging van het aandelenkapitaal met 318,29 miljoen PLN. Bij schrijven van 20 juni 2013 heeft Polen de Commissie in kennis gesteld van de herstructureringssteun en het herstructureringsplan, zie overweging 1 hierboven. Het herstructureringsplan voorziet in een herstructureringsperiode vanaf het laatste kwartaal van 2012 tot eind 2015.

III. **HET HERSTRUCTURERINGSPLAN**

(20) Volgens LOT zijn de volgende factoren de belangrijkste oorzaken van haar moeilijkheden: vertragingen in de levering en de ingebruikneming van de Boeing 787-toestellen; de wereldwijde economische crisis waardoor zakelijke en institutionele klanten minder reiskosten maken; de toenemende macht van lagekostenmaatschappijen en marktconsolidatie; prijsverstoring op de binnenlandse markt door de kortstondige activiteit van de plaatselijke lagekostenconcurrent OLT Express; dalende vraag op de vrachtmarkt; prijsstijging voor vliegtuigbrandstof; wisselkoersschommelingen; sterke onderhandelingspositie van de leveranciers; strenger betalingsbeleid van de kredietkaartmaatschappijen; wettelijke hinderpalen die de privatiseringsmogelijkheden beperken; gebrek aan een langetermijnstrategie en een stabiel management; een niet-geoptimaliseerde vloot en een inefficiënt gebruik van middelen; sterke vakbonden en lage arbeidsefficiëntie; ondoeltreffend inkomstenbeheer; niet-concurrentiekrachtig product op de langeafstandsroutes en onvermogen om verkeer tegen hogere tarieven aan te trekken; klein aandeel aanvullende inkomsten met hoge marge; ondoeltreffende verkoopkanalen; onvoldoende kapitalisatie, onderinvestering en een gebrek aan financiële stabiliteit; ondoeltreffend risicobeheer.

(21) Om deze factoren aan te pakken, is LOT in het laatste kwartaal van 2012 van start gegaan met de tenuitvoerlegging van een herstructureringsplan dat tot doel heeft de levensvatbaarheid op lange termijn tegen eind 2015 te herstellen.

3.1. HERSTRUCTURERINGSMAATREGELEN

(22) Volgens het herstructureringsplan moeten enkele herstructureringsmaatregelen worden genomen, die op de volgende hoofddomeinen betrekking hebben: i) vluchtnetwerk en vlootmodernisering; ii) inkomstenbeheer; iii) inkomsten uit producten en distributie en aanvullende inkomsten; iv) organisatorische efficiëntie en interne optimalisatie; v) optimalisatie van de externe commerciële betrekkingen; vi) bijkomende ondersteunende initiatieven. Elk van deze domeinen wordt hieronder in detail beschreven.

3.1.1. **Vluchtnetwerk en vlootmodernisering**

Vlootmodernisering

(23) Vlootmodernisering is een hoeksteen van het herstructureringsplan en zal naar verwachting de exploitatiekosten aanzienlijk doen dalen. De huidige vlootstructuur van LOT wordt te gediversifieerd, te verouderd en te duur geacht. De belangrijkste verandering is de vervanging van de huidige Boeing 767 door de nieuwe Boeing 787 op de langeafstandsroutes. Daarnaast is LOT ook voornemens om de resterende vloot te herstructureren om het aantal vliegtuigtypes en -subtypes te beperken en hun efficiënte benutting te garanderen. Door de modernisering van de vloot zal noch het aantal aangeboden zitplaatsen noch de capaciteit van de maatschappij toenemen. Het aantal vliegtuigen is teruggebracht van 59 in december 2012 tot 47 nu en zal volgens plan verder dalen tot 38 aan het einde van de herstructureringsperiode.

Boeing 787

(24) LOT heeft acht Boeing 787-toestellen besteld, waarvan er op 30 april 2014 zes waren geleverd. De levering van de laatste twee toestellen is gepland na het einde van de herstructureringsperiode. LOT is voornemens om tijdens de herstructureringsperiode vier Boeing 787-toestellen zelf te gebruiken en de andere twee te subleasen tegen […].

(25) LOT beschouwt de ingebruikneming van de nieuwe Boeing 787-toestellen als de belangrijkste motor achter het herstel van haar levensvatbaarheid. Volgens LOT biedt de Boeing 787 aanzienlijke kostenvoordelen ten opzichte van de Boeing 767. Deze voordelen omvatten:

— een lager brandstofverbruik per blokuur en per aangeboden zitplaatskilometer (available seat kilometre, ASK) van ongeveer 8-11 % wat, samen met de kortere reistijd, per vlucht een lager brandstofverbruik van ongeveer 15 % oplevert;

— een hogere vliegsnelheid waardoor de reistijd afneemt (met gemiddeld 5 % bij het netwerk van langeafstandsvluchten van LOT) en waardoor de mogelijkheid ontstaat om de werktijd van de bemanningen te optimaliseren ([11]);

— ongeveer 30 % lagere kosten voor technisch onderhoud;

— efficiënter vrachtvervoer, wat een inkomstenwinst van ongeveer 15 % oplevert;

— standaardisering van de vloot, in tegenstelling tot de huidige uiteenlopende vloot van verschillend geconfigureerde en uitgeruste Boeing 767-toestellen.

(26) Er wordt geraamd dat de ingebruikneming van de Boeing 787 het financiële resultaat van LOT (vanaf 2015) met ongeveer [135-165] miljoen PLN per jaar zal verbeteren ten opzichte van het resultaat dat met de vloot van Boeing 767-toestellen wordt gegenereerd.

Boeing 737-400

(27) Het aantal Boeing 737-400-toestellen is overeenkomstig het herstructureringsplan van negen tot drie teruggebracht. Volgens het plan was het ook de bedoeling om vanaf het […] seizoen van […] de resterende Boeing 737-400-toestellen door een nieuwere generatie vliegtuigen met een smalle romp (Boeing 737NG of Airbus 319/320) te vervangen. De vervanging heeft echter niet in het verwachte tijdsbestek plaatsgevonden omdat LOT nadien heeft ingestemd met een verlenging van de lease voor de resterende Boeing 737-400-toestellen voor een extra termijn van […] jaar tot […]. De leaseprijs zou geleidelijk worden verlaagd van […] USD per maand/toestel tot […] USD per maand/toestel in het laatste jaar van de overeenkomst.

Embraer 170

(28) De maatschappij was van plan om de tien Embraer 170-toestellen (hierna de „E170" genoemd) uit haar vloot te verwijderen en te vervangen door de Bombardier Q400 (hierna de „DH4" genoemd). Het herstructureringsplan voorzag in het bijzonder in de verkoop of sublease van […] E170-toestellen vanaf seizoen […] en in de verwijdering uit de vloot van de resterende […] toestellen in seizoen […]. De eerste […] toestellen zijn tot nu toe nog niet verkocht/gesubleaset. Hoewel de maatschappij nog altijd actief op zoek is naar kopers of leasenemers voor deze vliegtuigen, heeft ze een alternatief vlootscenario uitgewerkt dat uitgaat van hun verdere gebruik, om de impact van de uitgestelde verwijdering uit de vloot op de financiële levensvatbaarheid tot een minimum te beperken. Dit alternatieve scenario zal worden gevolgd als LOT er niet in slaagt de Embraer-toestellen te verkopen of te subleasen en/of voldoende lage leaseprijzen voor de DH4 te onderhandelen.

Embraer 175

(29) LOT was van plan om vanaf het winterseizoen van 2014 […] van de 14 Embraer 175-toestellen (hierna de „E175" genoemd) uit haar vloot te verwijderen. De inkrimping van de vloot van E175-toestellen was gebaseerd op de veronderstelling dat LOT extra DH4-toestellen zou leasen ter vervanging van de verwijderde toestellen. Aangezien gebleken is dat de extra DH4-toestellen misschien niet via lease beschikbaar zullen zijn, overweegt LOT om haar volledige vloot van 14 E175-toestellen tot het einde van de herstructureringsperiode te blijven gebruiken.

(30) LOT heeft aanvullende vlootherstructureringsmaatregelen genomen om de mogelijke impact van het alternatieve vlootscenario op de financiële levensvatbaarheid te milderen. Ten eerste heeft ze, zoals reeds vermeld in overweging 27 hierboven, de operationele leaseprijzen voor de drie B737-400-toestellen verlaagd, wat naar verwachting een besparing van […] miljoen USD (ongeveer […] miljoen PLN) zal opleveren tijdens de verlengde leasetermijn. Ten tweede is LOT voornemens om voor […] miljoen PLN per jaar extra voordelen te halen uit een efficiëntieverhoging van haar vrachtactiviteiten (in 2013 alleen al waren de vrachtactiviteiten goed voor een verbetering van de EBIT met […] miljoen PLN ten opzichte van het plan).

Vluchtnetwerk

(31) De maatschappij is voornemens om vijf routes te schrappen die niet aan haar rentabiliteitscriteria voldeden: […].

([11]) Bv. door de verkorting van de reistijd van New York naar Warschau tot minder dan 8 uur kan het vereiste aantal piloten worden verminderd van 3 naar 2, mits aan enkele andere voorwaarden wordt voldaan.

(32) LOT raamt dat het schrappen van de verliesgevende routes het financiële resultaat met ongeveer [2,2-2,6] miljoen PLN per jaar zal verbeteren.

3.1.2. **Inkomstenbeheer**

(33) De herstructureringsmaatregelen op het gebied van inkomstenbeheer zullen toegespitst zijn op wijzigingen van de tariefstructuur.

(34) Volgens het herstructureringsplan is LOT van plan om bij vluchten met een bezettingsgraad van meer dan [76-94] % het aantal passagiers in hogere klassen te verhogen met [9-11] % in de klasse die één tarief hoger is dan het huidige niveau, en met [4-6] % in de klasse die twee tarieven hoger is dan het huidige niveau. Daarnaast zal de tariefbepaling voor businesspassagiers op korteafstandsvluchten worden gewijzigd ([12]). De inkomsten van LOT zullen naar verwachting ook stijgen door de invoering van agressievere tarieven op bepaalde langeafstandsroutes. Er wordt verwacht dat de invoering van deze maatregel in 2015 naar schatting […] miljoen PLN zal opleveren.

(35) Uit de analyse van de bezettingsgraad in businessclass is gebleken dat in 2012 […] zitplaatsen leeg zijn gebleven. De maatschappij zal daarom de mogelijkheid invoeren om een betaalde upgrade naar een hogere klasse aan te kopen voor de vlucht. Naar verwachting zal met deze maatregel 10 % van de zitplaatsen worden gevuld die anders leeg zouden zijn gebleven, en zal de maatregel het financiële resultaat met ongeveer […] miljoen PLN verbeteren in 2015.

(36) De tariefstructuur van het „First Minute"-promotieprogramma dat LOT momenteel aanbiedt, zal worden gewijzigd om de extreem lage prijzen eruit te halen die in het verleden zijn aangerekend zonder dat daar enige economische reden toe was. Dit zou moeten bijdragen aan een extra groei van de inkomsten.

(37) Op binnenlandse vluchten zal businessclass niet meer worden aangeboden. Deze maatregel is bedoeld om de zitplaatsen in het vliegtuig efficiënter te gebruiken. Momenteel worden in de DH4-toestellen drie zitplaatsen voorbehouden aan passagiers in businessclass, hoewel hun geen extra dienstverlening wordt aangeboden. Het beschikbaar maken van deze zitplaatsen zal het financiële resultaat naar schatting met ongeveer […] miljoen PLN verbeteren in 2015.

(38) Uit een interne audit van LOT is gebleken dat, door een zwak punt in het interne controlesysteem, in het verleden zonder reden gunstige tarieven zijn aangeboden. Deze praktijk zal worden verboden. Er wordt verwacht dat deze maatregel in 2015 naar schatting […] miljoen PLN zal opleveren.

(39) De maatschappij verwacht dat door de maatregelen op het gebied van inkomstenbeheer de inkomsten uit verkoop in het totaal met ongeveer [62-76] miljoen PLN zullen stijgen in 2015.

3.1.3. **Inkomsten uit producten en distributie en aanvullende inkomsten**

(40) Het hoofddoel van dit herstructureringsdomein is een toename van de inkomsten uit aanvullende diensten met hoge winstmarge die niet rechtstreeks met ticketverkoop verband houden. Het aandeel van aanvullende inkomsten in de totale inkomsten van LOT ligt lager dan bij vergelijkbare ondernemingen en veel lager dan bij lagekostenmaatschappijen. LOT heeft op dit gebied een groeipotentieel vastgesteld.

(41) Tot de belangrijkste initiatieven binnen dit domein behoren de invoering van een „SkyBar" (catering tegen betaling) op korteafstandsvluchten, beperktere dienstverlening aan boord voor passagiers in economyclass en de invoering van een aantal extra betaalde diensten, bv. taksvrije aankopen, extra bagage, meer beenruimte, zitplaatskeuze, voorrang bij het instappen, verzekering, autoverhuur en hotelreservaties.

(42) Een ander doel in dit herstructureringsdomein is een verlaging van de verkoopkosten. Het aandeel van de verkoopkosten in de totale kosten van LOT bedraagt […] % en ligt beduidend hoger dan bij andere traditionele luchtvaartmaatschappijen die de maatschappij heeft bestudeerd.

(43) Momenteel realiseert LOT slechts ongeveer […] % van haar totale verkoop via de website LOT.com. Dit kan worden vergeleken met een gemiddelde onlineverkoop van 40 % bij andere traditionele luchtvaartmaatschappijen en van 80 % bij lagekostenmaatschappijen. Het onlineverkoopkanaal is geïdentificeerd als een verkoopkanaal met groot potentieel voor toekomstige groei dankzij zijn relatief lage kostprijs en de grote controle over het verkoopproces. De maatschappij zal haar onlineverkoop verder ontwikkelen. Daarbij zal het beoogde groeitempo van de onlineverkoop ten opzichte van de totale verkoop naar schatting minstens […] % per jaar bedragen.

([12]) Tot nu toe gold een ander tarief voor passagiers als hun terugvlucht minder dan drie dagen na de heenvlucht plaatsvond. Voor het nieuwe tarief wordt een passagier als een businesspassagier beschouwd als zijn terugvlucht eerder dan de eerste zondag na aankomst plaatsvindt.

(44) Voor het netwerk van verkoopagenten van LOT zal een nieuw incentiveprogramma worden ingevoerd, […]. LOT zal ook haar eigen binnenlandse en buitenlandse netwerken van verkoopkantoren op luchthavens en in stadscentra reorganiseren. Gezien de hoge kostprijs van dergelijke activiteiten heeft de maatschappij beslist om dit distributiekanaal tot het noodzakelijke minimum te beperken.

(45) LOT is voornemens om haar potentieel om inkomsten uit marketing te halen, te ontwikkelen door bijvoorbeeld advertentieruimte (aan de binnen- of buitenkant van vliegtuigen) aan te bieden voor reclamecampagnes van derden.

(46) De maatschappij is ook van plan om de verkoop aan zakelijke klanten te verhogen. Hiertoe zal ze via haar dochteronderneming LOT Travel (IATA-agent) deelnemen aan aanbestedingen voor het verlenen van reisdiensten aan grote instellingen en ondernemingen en zal ze daarbij niet alleen haar eigen diensten, maar ook de diensten van andere luchtvaartmaatschappijen, de verkoop van elektronische verzekeringen, hoteldiensten en treintickets aanbieden. Daarnaast hoopt de maatschappij meer zakelijke klanten aan te trekken door het programma „LOT for Business" voor kmo's te promoten.

(47) In het totaal wordt verwacht dat de in overwegingen 41 tot 46 geschetste herstructureringsmaatregelen het financiële resultaat van LOT met bijna [76-94] miljoen PLN zullen verbeteren in 2015.

3.1.4. **Organisatorische efficiëntie en interne optimalisatie**

(48) De belangrijkste maatregelen binnen dit herstructureringsdomein omvatten: i) een verlaging van de brandstofkosten, ii) een verlaging van de personeelskosten, en iii) de verkoop van vaste activa.

(49) De brandstofkosten vertegenwoordigen […] % van de totale kosten van de maatschappij. LOT is voornemens om nieuwe software in gebruik te nemen om de vliegroutes te optimaliseren. De vliegroute zal ook worden gekoppeld aan de invoering van een dynamische kostenindex, waarmee kan worden gekozen tussen het minimaliseren van het brandstofverbruik en het realiseren van de geplande vliegtijd. Het volledige programma zal naar verwachting […] miljoen PLN extra bijdragen aan de verbetering van het financiële resultaat in 2015.

(50) Het herstructureringsplan voorziet in een inkrimping van het personeelsbestand met 833 fulltime-equivalenten (hierna „fte's" genoemd), d.w.z. een inkrimping van 39 % in vergelijking met het personeelsbestand op 31 oktober 2012. De voorgenomen inkrimping zal in alle personeelscategorieën voelbaar zijn: zowel het grondpersoneel (inkrimping met […] fte's) als het cockpit- en cabinepersoneel (inkrimping met […] fte's). De inkrimping heeft tot doel het personeelsbestand aan het ingekrompen vluchtnetwerk en de kleinere vloot aan te passen en de arbeidsefficiëntie te verhogen. De impact van de personeelsinkrimping op het financiële resultaat van de maatschappij in 2015 wordt op […] miljoen PLN geraamd.

(51) LOT heeft ook haar bezoldigingsbeleid voor het cockpit- en cabinepersoneel gewijzigd (volgens de nieuwe regels zal er een strikt verband zijn tussen het salaris van elke piloot en elk lid van het cabinepersoneel en het aantal uren dat ze effectief in de lucht doorbrengen), wat naar verwachting een besparing van maximaal […] miljoen PLN per jaar zal opleveren. LOT heeft ook bijkomende ontslagen in de administratie doorgevoerd met een jaarlijkse winst van naar schatting […] miljoen PLN. Daarnaast heeft LOT ook beslist om het aanbestedingsbeleid binnen de maatschappij te centraliseren met de bedoeling om per jaar […] miljoen PLN te besparen.

(52) De maatschappij is voornemens om vaste activa te verkopen (grond, gebouwen en vastgoed) waarvan wordt verwacht dat ze een eenmalige winst van […] miljoen PLN en een jaarlijkse besparing van […] miljoen PLN zullen opleveren.

(53) Andere maatregelen binnen dit herstructureringsdomein (bv. daling van de kosten voor marketing, zakenreizen, ijsvrij maken van vliegtuigen, opleiding, kantoorbenodigdheden, schoonmaak enz.) hebben een beperkter financieel potentieel.

(54) In het totaal wordt verwacht dat alle maatregelen binnen dit herstructureringsdomein het financiële resultaat van LOT in 2015 met meer dan [156-190] miljoen PLN zullen verbeteren.

3.1.5. **Optimalisatie van de externe commerciële betrekkingen**

(55) De maatschappij is voornemens om de commerciële contracten met al haar belangrijke leveranciers te heronderhandelen om de kosten te verlagen en de omvang van de geleverde diensten te optimaliseren.

(56) Ten eerste is LOT van plan haar commerciële betrekkingen met Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze (staatsonderneming Poolse luchthavens) (hierna „PPL" genoemd), die de luchthaven Warschau Chopin beheert, te heronderhandelen. Aangezien de officiële tarieven op de luchthaven Warschau Chopin hoger worden geacht dan het gemiddelde ([13]) op vergelijkbare luchthavens, wil de maatschappij opnieuw onderhandelen over de luchthavengelden, rekening houdend met het grote aantal activiteiten dat LOT op haar thuisbasis ontwikkelt.

(57) Ten tweede wil LOT haar commerciële betrekkingen met Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (Pools agentschap voor luchtvaartnavigatiediensten) (hierna „het agentschap" genoemd) heronderhandelen. […]

(58) Ten derde heeft LOT haar intentie meegedeeld om de contracten met LOT AMS, die aan de maatschappij reparatie- en technische diensten verleent, te heronderhandelen. De heronderhandelingen zullen hoofdzakelijk betrekking hebben op de invoering van methoden om het proces van onderhoud, reparatie en betaling te optimaliseren.

(59) Ten slotte zal LOT verder blijven onderhandelen met Eurolot om […].

(60) De maatschappij verwacht om met de optimalisering van de externe commerciële betrekkingen het financiële resultaat met meer dan [54-66] miljoen PLN te verbeteren in 2015.

3.1.6. **Bijkomende ondersteunende initiatieven**

(61) Bijkomende ondersteunende initiatieven die in het herstructureringsplan worden overwogen, zijn onder andere: i) een wijziging van de organisatiecultuur en het managementsysteem; ii) de verbetering van het kasstroombeheer; iii) de invoering van een nieuw beleid op het gebied van risicobeheer dat de maatschappij tegen plotse schommelingen van de brandstofprijzen beschermt, en iv) de verbetering van de aankoopprocedure met inbegrip van de ingebruikneming van nieuwe IT-ondersteuningsinstrumenten. De effecten van deze maatregelen zijn moeilijk in bedragen uit te drukken en zijn bij de financiële prognoses buiten beschouwing gelaten.

3.1.7. **Samenvatting van de herstructureringsmaatregelen**

(62) De verwachte financiële impact van de tenuitvoerlegging van alle in het herstructureringsplan beoogde maatregelen in 2015 (het laatste jaar van de herstructureringsperiode) wordt samengevat in onderstaande tabel:

Tabel 2

Geraamde financiële impact van de herstructureringsmaatregelen in 2015

Herstructureringsdomein	(in miljoen PLN)
Vluchtnetwerk en vlootmodernisering	[132,8-167,6] ([1])
Inkomstenbeheer	[62-76]
Inkomsten uit producten en distributie en aanvullende inkomsten	[76-94]
Organisatorische efficiëntie en interne optimalisatie	[156-190]
Optimalisatie van de externe commerciële betrekkingen	[54-66]
Bijkomende ondersteunende initiatieven	—

Bron: Herstructureringsplan

([1]) De invoering van de maatregelen op het gebied van vluchtnetwerk en vlootmodernisering heeft een positieve invloed op de andere herstructureringsdomeinen en een deel van haar financiële impact is opgenomen in het financiële potentieel van deze laatste. Daarom mag de impact van de maatregelen op het gebied van vluchtnetwerk en vlootmodernisering niet worden opgeteld bij de impact van de overige herstructureringsmaatregelen.

([13]) Volgens de maatschappij rekent de luchthaven Warschau Chopin 2 % tot 47 % hogere vergoedingen aan (met inbegrip van landingsrechten en mogelijk ook vertrekrechten, milieuvergoedingen, vergoedingen voor het gebruik van de passagiersplatformen of passagiersbruggen, parkeervergoedingen en andere infrastructuurvergoedingen met betrekking tot de verrichte luchtvaartactiviteiten) dan vergelijkbare luchthavens in de Europese Unie.

3.1.8. **Tenuitvoerlegging van de herstructurering tot op heden**

(63) In het verleden had LOT al herstructureringspogingen ondernomen die ze met eigen middelen (verkoop van dochterondernemingen, grond, gebouwen, vastgoed en financiële activa) had gefinancierd. Onlangs nog, in 2009-2012, heeft de maatschappij een herstructureringsprogramma uitgevoerd dat onder andere voorzag in een inkrimping van het personeelsbestand en de vloot, andere kostenverlagende maatregelen, de verkoop van activa die niet tot het kernbedrijf behoorden, en schuldsanering. Hoewel dit tot een zekere verbetering van het financiële resultaat en de kasstromen van LOT heeft geleid, is het onvoldoende gebleken, vooral in het verlagen van de kosten, en heeft het de rentabiliteit niet hersteld. Tegelijk heeft de verkoop van activa om deze herstructureringspogingen te financieren, de interne financieringsbronnen van LOT die konden worden gebruikt om het huidige herstructureringsplan te financieren, in belangrijke mate beperkt.

(64) In het op 20 juni 2013 aan de Commissie meegedeelde herstructureringsplan wordt erkend dat de vorige herstructureringspogingen in gunstigere marktomstandigheden zijn ondernomen. In 2012 had de tweede fase van de financiële crisis een negatief effect op de omzet in de luchtvaartsector. Daarnaast waren er ook negatieve evoluties op het gebied van de brandstofprijzen en de wisselkoersen. De toenemende marktconsolidatie en de grotere macht van lagekostenmaatschappijen en niet-Europese luchtvaartmaatschappijen hebben het voor een kleine traditionele luchtvaartmaatschappij als LOT nog moeilijker gemaakt om op zichzelf succesvol te zijn.

(65) In 2013, toen het herstructureringsplan een vol jaar was toegepast, verbeterden de financiële prestaties van LOT. In het bijzonder liet de maatschappij voor het eerst sinds 2007 nettowinst optekenen. Bovendien was het reële financiële resultaat veel beter dan in het herstructureringsplan was voorspeld (nettowinst van 26 miljoen PLN tegenover een gepland verlies van 196 miljoen PLN). De kasstromen uit de bedrijfsactiviteiten waren beduidend groter dan in 2012, hoofdzakelijk dankzij betere financiële resultaten.

(66) Ondanks de betere financiële prestaties bleef de toestand van LOT moeilijk. De maatschappij had nog steeds een groot negatief eigen vermogen en leed verlies met haar kernactiviteiten (d.w.z. luchtvervoer). Haar schulden namen toe, vooral door de leaseverplichtingen met betrekking tot de aankoop van nieuwe vliegtuigen (beoogd in het herstructureringsplan).

(67) Voor wat betreft de vlootmodernisering zijn alle Boeing 787-toestellen met vertraging geleverd. Bovendien hadden de twee eerste vliegtuigen technische problemen en stonden ze van januari tot juni 2013 aan de grond. LOT leed buitengewone verliezen omdat ze vervangingstoestellen moest financieren. Op […] ondertekende LOT een overeenkomst met Boeing die voorzag in […].

(68) Voorts bleef LOT haar nieuwe strategie toepassen om de veranderde marktomstandigheden het hoofd te bieden. Ze wil financiële stabiliteit bereiken door klantenloyaliteit op lange termijn op te bouwen, een van Europa's meest kostenefficiënte luchtvaartmaatschappijen te worden, de groei te herstellen en ten slotte de maatschappij aan particuliere investeerders te verkopen.

(69) In het bijzonder moet LOT zich toeleggen op het aanbieden van rechtstreekse verbindingen tussen Polen en de belangrijkste zakenbestemmingen in Europa en de wereld en de steden met de grootste Poolse gemeenschappen in Noord-Amerika. Ze wil ook klanten uit Centraal- en Oost-Europa aantrekken om hun langeafstandsbestemmingen met Warschau als hub aan te bieden. De maatschappij is niet geïnteresseerd in „punt-naar-punt"-verbindingen naar toeristische bestemmingen die door de lagekostenmaatschappijen worden aangeboden. LOT heeft groeipotentieel vastgesteld op de langeafstandsroutes van en naar Polen en heeft haar intentie te kennen gegeven om na de herstructurering haar diensten op deze markt uit te breiden en daarvoor gebruik te maken van haar nieuwe Boeing 787-toestellen, die als de hoofdpijler van de herstructurering en de nieuwe strategie worden beschouwd.

(70) Voor wat betreft de beoogde verkoop van de maatschappij aan particuliere investeerders heeft Polen de wetgeving aangepast om de privatisering van de maatschappij te vergemakkelijken. Volgens de nieuwe wet mogen investeerders uit de Europese Unie meerderheidsaandeelhouder van LOT worden.

3.2. OVERZICHT VAN DE HERSTRUCTURERINGSKOSTEN EN DE FINANCIERINGSBRONNEN

(71) De totale herstructureringskosten van LOT bedragen [2 000-2 400] miljoen PLN en bestaan uit: i) de aankoop van vijf Boeing 787-toestellen — […] miljoen PLN, ii) de kosten om de Boeing 737-400- en Embraer-toestellen uit de vloot te verwijderen — […] miljoen PLN, iii) de gedeeltelijke dekking van de exploitatieverliezen en van het financieel tekort — […] miljoen PLN, iv) de kosten van de personeelsherstructurering — […] miljoen PLN, en v) de terugbetaling van de reddingslening (met rente) — 423 miljoen PLN.

(72) Het is de bedoeling om de herstructureringskosten te betalen met: i) een bijdrage uit eigen middelen van [1 200-1 600] miljoen PLN bestaande uit de financiële lease van vijf Boeing 787-toestellen en de verkoop van vaste activa; ii) staatssteun ten bedrage van 804 miljoen PLN. De bijdrage uit eigen middelen vertegenwoordigt [60-67] % van de herstructureringskosten. De herstructureringskosten en de financieringsbronnen worden samengevat in onderstaande tabel.

Tabel 3

Herstructureringskosten en financieringsbronnen (in miljoen PLN)

Herstructureringskosten	**[2 000-2 400]**
Aankoop van vijf Boeing 787-toestellen	[…]
Verwijdering uit de vloot van Boeing 737-400- en Embraer-toestellen	[…]
Gedeeltelijke dekking van de exploitatieverliezen en het financieel tekort	[…]
Personeelsherstructurering	[…]
Terugbetaling van de reddingslening (met rente)	423
Financieringsbronnen	**[2 000-2 400]**
Financiële lease van vijf Boeing 787-toestellen	[…]
Verkoop van vaste activa	[…]
Totaal bijdrage uit eigen middelen	[1 200-1 600]
Staatssteun	804

Bron: Herstructureringsplan

Herstructureringskosten

(73) LOT heeft een contract afgesloten met Boeing voor de aankoop van in het totaal acht Boeing 787-toestellen. Volgens het herstructureringsplan worden de uitgaven van de maatschappij voor de aankoop van de eerste vijf toestellen ten bedrage van […] miljoen PLN als een herstructureringskost beschouwd.

(74) Als onderdeel van de maatregelen om de vloot te moderniseren, is de maatschappij voornemens om zes Boeing 737-400-toestellen, […] E170-toestellen en […] E175-toestellen uit de vloot te verwijderen. Ze zal de kosten van de leaseverplichtingen en het onderhoud tijdens de periode van verwijdering dragen tot de vliegtuigen zijn teruggegeven, verkocht of gesubleaset. De totale kostprijs om ze uit de vloot te verwijderen, wordt op […] miljoen PLN geraamd.

(75) Aan het begin van de herstructureringsperiode zal de maatschappij naar verwachting verliezen en negatieve kasstromen genereren. Om deze verliezen te dekken en liquiditeit te behouden, zal ze naar schatting […] miljoen PLN nodig hebben.

(76) Het herstructureringsplan voorziet in een inkrimping van het personeelsbestand met 833 fte's. LOT raamt dat de totale kostprijs voor de inkrimping van het personeelsbestand ongeveer […] miljoen PLN zal bedragen en uit de volgende componenten zal bestaan: i) een programma van vrijwillige afvloeiingen ([…] miljoen PLN), ii) de collectieve ontslagprocedure ([…] miljoen PLN), iii) vergoedingen voor werknemers die in het buitenland zijn gestationeerd, op basis van de plaatselijke wetgeving ([…] miljoen PLN), en iv) overige afvloeiingen, bv. vervroegde pensionering ([…] miljoen PLN).

Financieringsbronnen

(77) In de herfst van 2012 verkreeg de maatschappij een financiële lease van een Amerikaanse commerciële bank […] voor de aankoop van vijf Boeing 787-toestellen, die ze heeft aangemeld als een bron van bijdrage uit eigen middelen. LOT koos het aanbod van […] uit 24 commerciële aanbiedingen op de markt. De keuze was gebaseerd op een analyse van de netto contante waarde en de gewogen gemiddelde rentevoet.

(78) De lease moet over een periode van twaalf jaar worden terugbetaald vanaf de datum van levering van de vliegtuigen. De maatschappij moet bij het eerste vliegtuig een eerste vergoeding betalen op de datum van levering van het vliegtuig en vooraf te betalen leasebetalingen per kwartaal tegen de rentevoet van de driemaandelijkse Libor + […] % en bij de volgende vier vliegtuigen vaste tarieven tussen […] % en […] %. De structuur van de financiële lease is gebaseerd op een special purpose vehicle (SPV), een in de Verenigde Staten opgerichte vennootschap, die als tussenpersoon optreedt tussen […] en LOT ([14]).

(79) De lease wordt gedekt door de volgende zekerheden: i) een exportgarantie van de Export Import Bank of the United States (hierna „Ex-Im Bank" genoemd), die is verstrekt in overeenstemming met de regels van de sectorovereenkomst voor grote vliegtuigen (Large Aircraft Sector Understanding, LASU) ([15]), ii) een pandrecht op het vliegtuig, iii) de overdracht van rechten uit verzekeringscontracten en iv) een pandrecht op de aandelen van het SPV.

(80) De garantie van de Ex-Im Bank is beperkt in tijd en bedrag. Ze heeft met name betrekking op de aankoop van vijf Boeing 787-toestellen in de vorm van een financiële lease met een looptijd van twaalf jaar. De garantie dekt een deel van de aankoopprijs van een vliegtuig ([75-90] %). De rest moet door LOT worden betaald. Ex-Im Bank heeft de garantie verstrekt op basis van een duediligenceonderzoek van LOT, waarin haar financiële toestand en het vermogen om de leaseverplichtingen na te komen, zijn bekeken.

(81) De andere bron van bijdrage uit eigen middelen, naast de lease, is de verkoop van vaste activa die naar verwachting […] miljoen PLN zal opbrengen.

(82) De staatssteun bestaat in de omzetting van de reddingslening in een deelneming ten bedrage van 423 miljoen PLN en een extra verhoging van het aandelenkapitaal met 381,29 miljoen PLN, zoals beschreven in overweging 19.

3.3. HERSTEL VAN DE LEVENSVATBAARHEID OP LANGE TERMIJN

(83) Het herstructureringsplan voorziet in het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn in 2015. Er zijn financiële prognoses voor de periode 2013-2018 gemaakt uitgaande van een worstcasescenario, een basisscenario en een bestcasescenario. Er wordt voorspeld dat de maatschappij vanaf 2014 winst zal maken op haar kernactiviteit, positieve kasstromen zal genereren uit haar bedrijfsactiviteiten en een positief rendement van het geïnvesteerde vermogen („ROCE") zal realiseren. Volgens de plannen moet er vanaf 2015 nettowinst worden gemaakt. Onderstaande tabel toont prognoses van geselecteerde financiële gegevens uitgaande van het basisscenario.

Tabel 4

Prognoses van geselecteerde financiële gegevens uitgaande van het basisscenario (bedragen in miljoen PLN)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Verkoopinkomsten	[2 900-3 400]	[2 900-3 400]	[2 650-3 150]	[3 300-3 800]	[4 050-4 550]	[4 300-4 800]
Winst/verlies uit de kernactiviteit	[– 157 tot – 130]	71,0	[113-137]	[200-240]	[210-250]	[175-215]
Nettowinst/-verlies	196,1	[– 20 tot – 16]	[67-80]	[155-190]	[180-220]	[140-170]

([14]) Er is voor elk vliegtuig een apart SPV opgericht door Wells Fargo Delaware Trust Company, een onderneming die zich uitsluitend met dit soort transacties bezighoudt en door LOT is gekozen. Het SPV blijft eigenaar van het vliegtuig en biedt aan alle transactiepartijen gespecialiseerde diensten aan.

([15]) De richtsnoeren voor de financiering van vliegtuigen die tot 2007 doorgaans in de luchtvaartsector werden gebruikt, toen ze zijn vervangen door de sectorovereenkomst voor vliegtuigen, afgesloten onder de auspiciën van de OESO. Aangezien LOT voor 2007 met de aankoop van de Boeing 787-toestellen van start is gegaan, waren de LASU-regels nog van toepassing.

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

Bron: Herstructureringsplan.

(84) De financiële prognose is gebaseerd op een aantal veronderstellingen betreffende de vloot, het vluchtnetwerk, de interne organisatie, operationele en financiële parameters, macro-economische indicatoren, brandstofprijzen en de mate van uitvoering van de herstructureringsmaatregelen. De belangrijkste veronderstellingen worden hieronder samengevat:

— uitvoering van de herstructureringsmaatregelen (in termen van mogelijke financiële impact): 85 % van het potentieel;

— brandstofprijs: 1 153 USD/ton voor de hele prognoseperiode;

— wisselkoers PLN/USD: 3,22;

— bezettingsgraad: minder dan [67-83] % in de winterseizoenen en ongeveer [76-94] % in de zomerseizoenen;

— aantal vervoerde passagiers ('000): 2012/2013 — 4 766; 2013/2014: [4 300-5 300]; 2014/2015 — [3 800-4 600]; 2015/2016 — [4 200-5 100]; 2016/2017 — [4 800-5 900]; 2017/2018 — [5 100-6 300];

— toename van de eenheidsinkomsten per passagier over het volledige vluchtnetwerk van LOT: gemiddeld 2,5 % per jaar (rekening houdend met het effect van de toename van het aantal vluchten op langeafstandsroutes in de jaren 2016-2018 en met de toenemende bezettingsgraad in business- en premium economyclass).

3.4. COMPENSERENDE MAATREGELEN

(85) Als compenserende maatregel stelt LOT voor om 19 routes te schrappen en de frequentie van vijf routes te verlagen ([16]). De voorgestelde maatregel komt overeen met een capaciteitsinkrimping van [13,5-16,5] % in termen van ASK in vergelijking met de periode november 2011-oktober 2012 die aan de herstructurering voorafging. Volgens LOT was geen enkele van voornoemde routes voor de herstructurering verliesgevend, zoals vereist in punt 40 van de communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden ([17]) (hierna „de richtsnoeren" genoemd).

(86) Daarnaast is LOT voornemens om vijf routes ([18]) te schrappen, wat een verdere capaciteitsinkrimping van [1,4-1,7] % vertegenwoordigt, maar beschouwt ze deze niet als compenserende maatregelen omdat uit haar beoordeling is gebleken dat ze voor de herstructurering verliesgevend waren.

(87) Er zijn geen plannen om de capaciteit op de langeafstandsroutes tijdens de herstructureringsperiode te verhogen.

(88) Door de veranderingen aan het netwerk van LOT zal de maatschappij ook een aantal slots vrijgeven.

3.5. BESLUIT TOT INLEIDING VAN DE PROCEDURE

(89) Op 6 november 2013 heeft de Commissie de formele onderzoeksprocedure ingeleid. In het besluit tot inleiding van de procedure heeft de Commissie twijfels geuit over de naleving van het beginsel dat steun eenmalig moet zijn, het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn, de compenserende maatregelen en de bijdrage uit eigen middelen.

([16]) Te schrappen routes: […]; routes waarvan de frequentie wordt verlaagd: […].
([17]) Communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden, PB C 244 van 1.10.2004, blz. 2.
([18]) […].

Eenmalig karakter van de steun

(90) De Commissie betwijfelde of LOT geen reddings- of herstructureringssteun kreeg die in strijd was met het beginsel dat steun eenmalig moet zijn, via de uitstellen van betaling van de luchthavengelden die LOT van de luchthavens in overheidshanden kreeg ([19]). De zaak was onder de aandacht van de Commissie gebracht in een klacht van Ryanair waarin zij beweert dat de maatschappij een kredietlijn van onbepaalde duur voor luchthavengelden heeft gekregen van de luchthavens die in overheidshanden zijn, wat alle andere luchtvaartmaatschappijen benadeelt (zie afdeling 1.2 hierboven).

(91) De Commissie heeft in het bijzonder twijfels geuit over het door Polen aangevoerde argument dat de middelen van de luchthavens in overheidshanden geen staatsmiddelen zijn. Daarnaast betwijfelde de Commissie of de uitstellen van betaling van de luchthavengelden die LOT van de luchthavens in overheidshanden heeft gekregen, onder marktvoorwaarden zijn toegekend, aangezien de uitsteltermijnen lang waren, de rentevoet vaak laag was en de zekerheid vaak zwak ([20]). Bovendien leek het dat niet alle uitgestelde verplichtingen uiteindelijk zijn terugbetaald.

Herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn

(92) De Commissie heeft zich sceptisch uitgelaten over het feit of het huidige herstructureringsplan zal volstaan om de levensvatbaarheid van LOT te herstellen en heeft Polen gevraagd om deze stelling beter te staven. Zij heeft opgemerkt dat LOT al eerder herstructureringspogingen had ondernomen, die niet tot een herstel van de rentabiliteit hebben geleid, hoewel ze in schijnbaar betere bedrijfsomstandigheden zijn ondernomen.

(93) Ook de liquiditeitspositie van LOT was een reden tot bezorgdheid. De maatschappij kwam in december 2012 zonder liquide middelen te zitten en zou volgens de voorspellingen in augustus 2013 opnieuw in kasnood raken (ondanks de ontvangen reddingssteun). Hoewel deze voorspelling geen bewaarheid werd, bleef de veiligheidsmarge klein, aangezien LOT, na de verkoop van activa, haar interne financieringsbronnen had uitgeput en geen toegang had tot externe financiering (behalve de lease) wegens haar benarde financiële toestand.

(94) De Commissie betwijfelde of de jarenlange structurele problemen van LOT in grote mate zouden kunnen worden opgelost door de nieuwe Boeing 787-toestellen. LOT was van plan om ongeveer 30 % van de totale geraamde financiële impact van de herstructurering uit de exploitatie van de Boeing 787-toestellen te halen. De Commissie wees erop dat de exploitatie van deze Boeing 787-toestellen alleen op het marktsegment van de langeafstandsvluchten een directe impact zou hebben (dat in 2012 slechts [< 25] % van inkomsten van LOT uit lijnvluchten vertegenwoordigde) en dat er misschien onvoldoende vraag zou zijn om een efficiënte benutting van de nieuwe toestellen te garanderen.

(95) De veronderstelling dat meer dan 30 % van de baten van de herstructurering met de inkomstengerelateerde maatregelen zou worden bereikt (bv. aanvullende inkomsten, inkomstenbeheer), leek een overschatting, aangezien hun slaagkansen gedeeltelijk afhangen van externe factoren zoals een gedragswijziging bij de klanten. Bovendien leken sommige van de geplande maatregelen (bv. invoering van catering tegen betaling), die doorgaans met lagekostenmaatschappijen worden geassocieerd, mogelijk in strijd met de strategie van LOT om een traditionele luchtvaartmaatschappij te blijven.

(96) De veronderstelling van LOT dat het resultaat uit de kernactiviteit zou verbeteren van een verlies van [130-157] miljoen PLN in 2013 tot een winst van [64-78] miljoen PLN in 2014, d.w.z. een verbetering met [194-235] miljoen PLN in twaalf maanden, leek onrealistisch gezien haar financiële verleden (de maatschappij had sinds 2008 geen winst gegenereerd uit haar kernactiviteit) en de aanzienlijke voorlopige verliezen die in de eerste vier maanden van 2013 waren opgetekend.

(97) De Commissie stelde zich ook vragen bij diverse veronderstellingen waarop de financiële prognose in het herstructureringsplan was gebaseerd, in het bijzonder:

a) de relatief kleine afwijkingen van belangrijke parameters (gemiddelde inkomsten per eenheid per passagier: met 1 %, aantal passagiers: met 1 %, wisselkoers PLN/USD: met 10 %) ten opzichte van de voor de gevoeligheidsanalyse gebruikte basiswaarde en de vaste brandstofprijs gedurende een prognoseperiode van zes jaar, wat aanvechtbaar leek gezien de historisch grote volatiliteit van de brandstofprijzen;

([19]) Tussen 22 mei 2009 en 10 april 2013 heeft LOT 23 overeenkomsten afgesloten met de luchthavens die in overheidshanden zijn, om de betaling van de luchthavengelden uit te stellen, voor een totaalbedrag van ongeveer [285-349] miljoen PLN (ongeveer [70-85] miljoen EUR). Het betreft negen overeenkomsten met de luchthaven van Warschau, drie overeenkomsten met de luchthavens van Gdansk, Krakau, Poznan en Katowice en twee overeenkomsten met de luchthaven van Wroclaw.

([20]) Concreet bedroegen de uitsteltermijnen 48-396 dagen; de boeterente lag in de meeste gevallen onder de in Polen geldende wettelijke rente en bij drie overeenkomsten is helemaal geen rente aangerekend; de zekerheid was vaak zwak, bv. blanco promesses, en bij zes overeenkomsten tot uitstel van betaling was er geen enkele zekerheid.

b) het vermogen van LOT om in 2013-2018 de geplande opbrengsten uit de sublease van de Boeing 787-toestellen en de Embraer-toestellen te halen;

c) de verwezenlijking van 85 % van de geplande baten van de herstructurering waarvan in het basisscenario van de financiële prognose wordt uitgegaan.

Voorkoming van ongerechtvaardigde vervalsing van de mededinging (compenserende maatregelen)

(98) De Commissie heeft haar voorbehoud uitgesproken over de wijze waarop LOT de rentabiliteit van de routes heeft berekend. Volgens punt 40 van de richtsnoeren kan de sluiting van verliesgevende activiteiten niet als een geldige compenserende maatregel beschouwd. Gelet op dit voorbehoud beschikte de Commissie niet over voldoende verzekering dat aan deze voorwaarde was voldaan.

Beperking van de steun tot het minimum, bijdrage uit eigen middelen

(99) De Commissie heeft haar twijfels geuit over het feit of de financiële lease voor de Boeing 787-toestellen die door de garantie van de exportkredietinstelling Ex-Im Bank was gedekt, als een geldige bron van bijdrage uit eigen middelen kon worden beschouwd. Aangezien de leaseverstrekker met zo'n sterke zekerheid waarschijnlijk het volledige schuldbedrag zou kunnen recupereren indien LOT in gebreke bleef, leek de lease geen teken te zijn dat de markten er vertrouwen in hadden dat een herstel van de levensvatbaarheid voor LOT haalbaar was, zoals in punt 43 van de richtsnoeren wordt bepaald.

IV. **OPMERKINGEN VAN POLEN**

(100) Polen heeft opmerkingen gemaakt en bewijsstukken toegezonden met betrekking tot alle vraagstukken die in het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure zijn opgeworpen. Het is tot de conclusie gekomen dat de aangemelde maatregel aan alle voorwaarden van de richtsnoeren voldoet. Polen heeft ook een laatste stand van zaken met betrekking tot de tenuitvoerlegging van het herstructureringsplan toegezonden, waaruit blijkt dat LOT grote vooruitgang heeft geboekt in het herstructureringsproces en dat haar reële financiële resultaten in 2013 veel beter waren dan gepland.

Eenmalig karakter van de steun

(101) Voor wat betreft de naleving van het beginsel dat steun eenmalig moet zijn, heeft Polen bevestigd dat de luchthavens in overheidshanden aan LOT uitstel van betaling hebben toegestaan van haar schulden met betrekking tot de luchthavengelden. Tegelijk is Polen bij zijn standpunt gebleven dat de uitstellen van betaling geen staatssteun vormden.

(102) Volgens Polen zijn de middelen van de luchthavens geen staatsmiddelen en kunnen de beslissingen van de luchthavens niet aan de staat worden toegerekend. Ook al zouden de door de luchthavens toegestane uitstellen van betaling met staatsmiddelen zijn bekostigd, toch voldoen de uitstellen van betaling van de luchthavengelden aan het criterium van de particuliere schuldeiser en vormen ze daarom geen staatssteun.

(103) Voor wat betreft de toerekenbaarheid heeft Polen bevestigd dat alle luchthavens die uitstellen van betaling aan LOT hebben toegestaan, rechtstreeks of onrechtstreeks door de Poolse staat worden gecontroleerd. PPL, de onderneming die de luchthaven van Warschau beheert, is volledig eigendom van het Ministerie van Financiën. De regionale luchthavens van Gdansk, Krakau, Poznan, Katowice en Wroclaw (hierna de „regionale luchthavens" genoemd) zijn eigendom van PPL, de regionale overheden en één staatsonderneming.

(104) Desalniettemin heeft Polen het argument herhaald dat de beslissingen van de luchthavens niet aan de staat kunnen worden toegerekend, omdat het feit dat de staat de luchthavens kan controleren, niet automatisch de veronderstelling rechtvaardigt dat hun acties aan de staat kunnen worden toegerekend. In dit kader heeft Polen verwezen naar het arrest in de zaak Stardust Marine ([21]). Polen heeft benadrukt dat de luchthavens geen onderdeel zijn van het openbaar bestuur en dat ze hun commerciële activiteiten zonder enige tussenkomst van de staat uitoefenen.

(105) In het bijzonder heeft Polen uitgelegd dat PPL rechtspersoonlijkheid heeft en in overeenstemming met de wet betreffende de staatsonderneming „Luchthavens" van 23 oktober 1987 ([22]) (hierna de „PPL-wet" genoemd) handelt. Volgens de PPL-wet worden de activiteiten van PPL onafhankelijk verricht, met inachtneming van rationele bedrijfsbeginselen, en zijn ze financieel autonoom. PPL behoort niet tot de overheidsfinanciënsector; ze wordt niet vanuit de staatsbegroting gefinancierd en dekt haar exploitatiekosten met inkomsten uit haar eigen economische activiteiten. De activiteiten van PPL worden gecontroleerd en staan onder het toezicht van de minister belast met vervoer die de beslissingen van de algemeen directeur van PPL slechts kan wijzigen of herroepen indien ze in strijd zijn met de wet. Volgens Polen heeft de minister geen bevoegdheid om in het besluitvormingsproces met betrekking tot de commerciële betrekkingen van PPL in te grijpen.

([21]) Arrest van 16 mei 2002 in zaak C-482/99, Franse Republiek/Commissie (Stardust Marine), Jurispr. 2002, blz. I-4397.
([22]) Pools staatsblad van 1987, nr. 33, punt 185, zoals gewijzigd.

(106) Voor wat betreft de regionale luchthavens heeft Polen uitgelegd dat zij allemaal particuliere ondernemingen ([23]) zijn en onderworpen zijn aan het gewone vennootschapsrecht, met name het Poolse wetboek van vennootschappen ([24]) (hierna „het wetboek" genoemd). Het zijn kapitaalvennootschappen met een aparte rechtspersoonlijkheid en aparte aandelen, die buiten de structuren van het openbaar bestuur opereren. De ondernemingen die in Polen regionale luchthavens beheren, worden bestuurd door de aandeelhoudersvergadering, een toezichthoudend orgaan en de raad van bestuur. Vertegenwoordigers van de overheid zijn aanwezig op de aandeelhoudersvergaderingen en zetelen ook in de toezichthoudende organen. Volgens het wetboek staat de raad van bestuur in voor het dagelijks bestuur en neemt hij onafhankelijk beslissingen over alle zaken die niet aan andere ondernemingsorganen zijn voorbehouden. Bijgevolg stelt Polen dat, aangezien de goedkeuring van het toezichthoudend orgaan of van de aandeelhoudersvergadering niet is vereist om overeenkomsten tot uitstel van betalingen af te sluiten, de beslissingen betreffende de uitstellen onafhankelijke beslissingen van de luchthavens waren zonder tussenkomst van de staat.

(107) Met betrekking tot de toetsing aan het beginsel van de particuliere schuldeiser heeft Polen diverse soorten argumenten aangevoerd om te bewijzen dat de uitstellen van betaling van de luchthavengelden onder marktconforme voorwaarden zijn afgesloten.

(108) Ten eerste heeft Polen de economische context geschetst waarin de luchthavens hebben beslist om LOT uitstel van betaling van de luchthavengelden toe te staan: een ernstige economische neergang in 2009 ([25]) en andere buitengewone gebeurtenissen (de uitbarsting van de vulkaan Eyjafjallajökull in april 2010). Bijgevolg konden de luchthavens volgens Polen bij het toestaan van de uitstellen van betaling ervan uit zijn gegaan dat de problemen van LOT van tijdelijke aard waren.

(109) Ten tweede heeft Polen benadrukt dat LOT als belangrijke klant van de luchthavens goed was voor een aanzienlijk deel van hun inkomsten, terwijl de uitstellen slechts een fractie van de omzet tussen de luchthavens en LOT vertegenwoordigden ([26]). Daarom waren de partijen geïnteresseerd in een voortzetting van hun samenwerking. In het contrafeitelijke scenario zou het faillissement van LOT een negatief effect hebben gehad op de activiteiten van de luchthavens ([27]).

(110) Ten derde heeft Polen uiteengezet dat het vanuit het standpunt van de luchthavens beter was om een deel van de betalingen van LOT uit te stellen dan om de luchtvaartmaatschappij failliet te doen gaan. In het bijzonder omdat op het ogenblik dat de uitstelbeslissingen zijn genomen, LOT nog altijd over activa beschikte die als zekerheid hadden kunnen worden gebruikt. In vergelijking, in geval van een faillissement zouden de vorderingen van de luchthavens in de laatste categorie van schuldeisers worden terugbetaald, tegen een veel lagere rente dan in het geval van betalingsuitstel ([28]). Bovendien duren insolventieprocedures in Polen gemiddeld 3-3,5 jaar, wat veel langer is dan de gemiddelde uitsteltermijn van ongeveer 6,vijf maanden die de luchthavens aan LOT hebben toegestaan, zie overweging 114 hieronder.

(111) Ten vierde weerspiegelden de voorwaarden van de uitstellen van betaling volgens Polen de marktvoorwaarden volkomen voor wat betreft: i) rentevoet, ii) zekerheid, en iii) uitsteltermijnen.

(112) Vooral voor wat betreft de rentevoet ([29]) wijst Polen erop dat de in de overeenkomsten tot uitstel van betaling toegepaste rentevoet moet worden onderscheiden van de wettelijke rente ([30]), die een vorm van boete voor laattijdige betaling is, terwijl de overeenkomsten tot uitstel van betaling tot doel hebben de schuldenaar in staat te stellen de schulden binnen een redelijke termijn terug te betalen.

(113) Voor wat betreft de zekerheid benadrukt Polen dat bij twee derde van de overeenkomsten tot uitstel van betaling het uitgestelde bedrag door hypotheken en pandrechten op activa van LOT was gedekt. Bij de meeste andere

([23]) Het zijn vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid in het geval van de regionale luchthavens van Gdansk, Krakau en Poznan en naamloze vennootschappen in het geval van de regionale luchthavens van Katowice en Wroclaw.
([24]) Wetboek van vennootschappen van 15 september 2000; geconsolideerde tekst: Pools staatsblad van 2013, nr. 1030.
([25]) De crisis leidde tot een sterke daling van de vraag naar luchtvervoer en tot stijgende kosten voor de luchtvaartmaatschappijen, zie de analyse van de luchtvervoermarkt in Polen in 2009, Autoriteit voor de burgerluchtvaart 2010 en in het Prestatiebeoordelingsverslag; een beoordeling van het luchtverkeersbeheer in Europa in kalenderjaar 2010, Eurocontrol 2011.
([26]) In de jaren 2009-2013 was LOT goed voor ongeveer 40 % van de inkomsten in het geval van de luchthaven van Warschau. Het totale bedrag van de door de regionale luchthavens toegestane uitstellen van betaling bedroeg gemiddeld 17,7 % van de omzet tussen de maatschappij en deze luchthavens.
([27]) Dit zou vooral merkbaar zijn bij de luchthaven van Warschau. Aangezien LOT de enige luchtvaartmaatschappij is die haar thuisbasis op de luchthaven van Warschau heeft, zou de stopzetting van haar activiteiten daar tot een aanzienlijke daling van de omzet van de luchthaven leiden. Dit wordt door Polen gestaafd met relevante gegevens over vergelijkbare scenario's die zich hebben voorgedaan op de luchthavens van Zürich, Zaventem bij Brussel en Boedapest.
([28]) De mate waarin vorderingen in insolventieprocedures werden terugbetaald op het ogenblik dat de uitstellen van betaling van de luchthavengelden zijn toegestaan, bedroeg gemiddeld ongeveer 15 %-17,75 % volgens in Polen verricht onderzoek of ongeveer 34 % volgens statistieken van de Wereldbank.
([29]) Bv. de in de overeenkomsten tot uitstel van betaling met de luchthaven van Warschau opgelegde rentevoet bedroeg […] % per jaar.
([30]) Momenteel bedraagt de wettelijke rente in Polen 13 %.

overeenkomsten tot uitstel van betaling was het uitgestelde bedrag ([31]) gedekt door blanco promesses die de schuldinvordering versnellen. Slechts bij zes overeenkomsten was er geen zekerheid. In alle gevallen erkende LOT echter haar schuld tegenover een bepaalde luchthaven, waardoor deze, indien nodig, gemakkelijk een vordering kon instellen voor de rechtbank.

(114) Voor wat betreft de uitsteltermijnen benadrukt Polen dat de gemiddelde uitsteltermijn ongeveer 6,5 maanden bedroeg, wat interessant is vergeleken met de duur van een geschilprocedure in Polen (meer dan twee jaar) ([32]) of met de duur van een insolventieprocedure (gemiddeld 3-3,5 jaar) ([33]).

(115) Polen stelde ook dat andere particuliere schuldeisers van LOT haar hebben toegestaan om de betaling van schulden van honderden miljoenen PLN gedurende vergelijkbare termijnen uit te stellen onder vergelijkbare voorwaarden, waaronder een rentevoet onder de wettelijke rente of zonder rente en in sommige gevallen ook zonder zekerheid ([34]).

(116) Ten slotte heeft Polen bevestigd dat alle uitgestelde bedragen volledig zijn terugbetaald.

(117) Om bovendien zijn standpunt, zoals uiteengezet in de overwegingen 101-116, kracht bij te zetten, heeft Polen een rapport toegezonden dat door KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. is opgesteld (hierna „KPMG"/„KPMG-rapport" genoemd). Het KPMG-rapport beschrijft het besluitvormingsproces van de luchthavens dat tot elk van de overeenkomsten tot uitstel van betaling heeft geleid. Het KPMG-rapport bevat eveneens een marktanalyse van elk van de overeenkomsten tot uitstel van betaling. De methodologie die KPMG voor de marktanalyse heeft gebruikt, is gebaseerd op een vergelijking tussen een basisscenario ([35]) (met name uitstel van betaling van de luchthavengelden) en een alternatief scenario ([36]) (er wordt aan LOT geen uitstel van betaling toegestaan). Om de economische beweegreden van de overeenkomsten tot uitstel van betaling te controleren, werden het basisscenario en het alternatieve scenario met elkaar vergeleken op basis van de huidige waarde en de netto contante waarde. Uit de vergelijking van die twee scenario's is gebleken dat het uitstel van betaling van de luchthavengelden in elk geval economisch rationeel was en interessanter voor de luchthavens dan het alternatieve scenario van het instellen van een insolventieprocedure.

Herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn

(118) Polen heeft aangevoerd dat LOT er nu beter voor staat om de levensvatbaarheid te herstellen dan bij de eerdere mislukte herstructureringspogingen. Ten eerste zijn de lang verwachte Boeing 787-toestellen geleverd, die de hoofdpijler van haar herstructureringsplan vormen. Ten tweede heeft LOT de zwakke punten van eerdere pogingen aangepakt door zich te concentreren op eerder onopgeloste problemen (bv. een meer consistente inkrimping van het personeelsbestand). Ten derde is de macro-economische toestand verbeterd. Ten slotte zijn de reële financiële resultaten van LOT na vijf kwartalen van tenuitvoerlegging van het herstructureringsplan veel beter dan gepland.

([31]) Gelijk aan 26,4 % van het uitgestelde bedrag.

([32]) Volgens gegevens van de Wereldbank (http://www.doingbusiness.org), bedroeg de gemiddelde tijd om vorderingen op te eisen in Polen in de jaren 2009-2012 830 dagen (meer dan twee jaar en drie maanden) en verminderde ze in 2013 tot 685 dagen.

([33]) Volgens de Wereldbank duurt een insolventieprocedure in Polen gemiddeld drie jaar (http://www.doingbusiness.org). Deze conclusies worden gestaafd door onderzoek bij een steekproef van 94 insolventiegevallen, dat in 2009 is gepubliceerd en aantoont dat de gemiddelde duur van een insolventieprocedure 3,5 jaar bedraagt (gegevens voor: D. Baran, Efektywność postępowań upadłościowych [Efficiëntie van insolventieprocedures] [in:] E. Mączyńska (ed.), Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa, [Een blik op bedrijfsfaillissementen. Vloek of tweede kans?] Warschau 2009, blz. 145).

([34]) Dit slaat vooral op hedgingbanken ([…]) en leaseverstrekkers ([…]). Sommige particuliere schuldeisers rekenden LOT geen rente aan (de meeste leaseverstrekkers, […]). Daarnaast stonden enkele van de particuliere schuldeisers van LOT (bv. […]) ook uitstel van betaling van hun vorderingen toe zonder enige andere zekerheid dan de erkenning van de schuld door LOT.

([35]) In het geval van het basisscenario wordt aangenomen dat het uitstel van betaling wordt toegestaan, dat de partijen blijven samenwerken en dat de schuld wordt terugbetaald in overeenstemming met de voorwaarden uit de overeenkomst tot uitstel van betaling. Het houdt ook rekening met de vooruitzichten van samenwerking op lange termijn, behoud van de inkomstenbasis, de tijdelijke aard van de moeilijkheden van LOT en haar toekomstvooruitzichten, de soorten zekerheden die LOT heeft geboden en andere voorwaarden van de overeenkomst tot uitstel van betaling (rente enz.).

([36]) In het geval van het alternatieve scenario wordt aangenomen dat het uitstel van betaling niet wordt toegestaan, dat de luchthaven een insolventieprocedure start, dat LOT haar activiteiten op de luchthaven stopzet en dat de luchthaven op zoek moet gaan naar andere maatschappijen om LOT te vervangen. Het houdt er ook rekening mee dat de schulden van de luchthavens (als onderdeel van de handelsverplichtingen) in de laatste categorie van terug te betalen schulden vallen na de bevoorrechte schulden zoals kosten van de insolventieprocedure, verplichtingen tegenover werknemers, inclusief socialezekerheidsbijdragen, en ten slotte belastingverplichtingen (overeenkomstig de Poolse faillissementswet). Het houdt ook rekening met de gemiddelde duur van een insolventieprocedure (ongeveer 3,5 jaar — KPMG heeft rekening gehouden met de duur van de insolventieprocedure van LLC Nowy Przewoznik Sp. z o.o. actief onder het handelsmerk Centralwings, die meer dan 3,5 jaar duurde, van mei 2009 tot februari 2013), met het gemiddelde verhaalde bedrag, het inkomstenverlies en het vooruitzicht om LOT door andere luchtvaartmaatschappijen te moeten vervangen (rekening houdend met drie mogelijke subscenario's van drie, vier en vijf jaar).

(119) De liquiditeitspositie van LOT is verbeterd. Ze is niet alleen in augustus 2013 niet in kasnood geraakt, zoals voorspeld in het herstructureringsplan, maar ze heeft extra financieringsbronnen verworven, bv. de […] van Boeing […]. In feite waren de reële kasstromen uit bedrijfsactiviteiten in 2013 beter dan gepland.

(120) Ook de reële financiële impact van de ingebruikneming van de Boeing 787-toestellen was gunstiger dan gepland. Deze had immers niet alleen op het langeafstandssegment een positief effect, maar op het volledige vluchtnetwerk. Er wordt niet verwacht dat het toestel de jarenlange structurele problemen bij LOT alleen zal oplossen, maar wel in combinatie met de andere herstructureringsmaatregelen. De prognose is dat het verkeer op de routes waarop de Boeing 787-toestellen zullen worden ingezet (Noord-Amerika, Noord- en Zuidoost-Azië), 6,5 % tot 10,6 % per jaar zal toenemen en dat de toestellen niet onderbenut zullen zijn.

(121) In 2013 hebben de inkomstengerelateerde maatregelen [> 100] % van het geplande financiële potentieel uit het herstructureringsplan opgeleverd. In augustus 2013 heeft LOT met succes catering tegen betaling ingevoerd zonder negatieve reacties van de klanten. Volgens marktonderzoek zijn passagiers niet gekant tegen diensten tegen betaling. De toename van de aanvullende inkomsten strookt met de huidige markttendens waarbij traditionele luchtvaartmaatschappijen naar een hybride businessmodel evolueren en daarbij bepaalde kenmerken van lagekostenmaatschappijen overnemen. Deze beslissing zal dus normaliter het merk van LOT niet uithollen noch klanten afschrikken.

(122) Het reële financiële resultaat voor 2013 was veel beter dan in het herstructureringsplan was aangenomen. LOT heeft mogelijke bronnen van verdere verbetering geïdentificeerd. Dit wijst erop dat de voorspelde winst uit haar kernactiviteit in 2014 haalbaar is.

(123) Polen heeft een gevoeligheidsanalyse toegezonden die aantoont dat, zelfs als belangrijke parameters verder afwijken van de basislijn dan in het herstructureringsplan is aangenomen, LOT gedurende de volledige duur van de financiële prognose voor 2014-2018 haar liquiditeit behoudt. Het is onwaarschijnlijk dat de brandstofprijs, die al heel conservatief was ingeschat (boven het tienjarig historisch maximumpeil van LOT en 12,1 % boven de marktprijs op het tijdstip van aanmelding), sterk zal stijgen. Voor wat betreft de geplande opbrengsten uit de sublease van vliegtuigen heeft LOT een alternatief vlootscenario uitgewerkt dat voorziet in een langere benutting van sommige vliegtuigen. Polen heeft financiële prognoses toegezonden die aantonen dat, als dit scenario inderdaad wordt uitgevoerd, LOT toch opnieuw levensvatbaar wordt. Polen heeft er ook op gewezen dat de maatschappij in 2013 [> 100] % van de geplande baten van de herstructurering heeft gerealiseerd (tegenover de in het plan aangenomen 85 %).

Voorkoming van ongerechtvaardigde vervalsing van de mededinging (compenserende maatregelen)

(124) Polen heeft verder verduidelijkt hoe LOT de rentabiliteit van de routes berekent (zie afdeling 7.3.4). Het benadrukt dat de berekeningswijze in overeenstemming is met de sectornormen.

Beperking van de steun tot het minimum, bijdrage uit eigen middelen

(125) Polen heeft bewijsstukken verstrekt waaruit blijkt dat Ex-Im Bank een duediligenceonderzoek op LOT heeft uitgevoerd voordat ze ermee heeft ingestemd de garantie te verlenen, en heeft ook uitgelegd dat in 2012 ongeveer 30 % van alle financieringstransacties voor vliegtuigen wereldwijd met de hulp van een exportkredietinstelling is verlopen. Polen heeft de Commissie ook laten weten dat een van de bieders had aangeboden om LOT te financieren zonder enige garantie van een exportkredietinstelling. Daarnaast is het risico van LOT door de Amerikaanse kapitaalmarkt beoordeeld toen de lease in 2013 met succes is geherfinancierd door particuliere investeerders.

(126) Polen heeft er ook op gewezen dat een financiële lease volgens de beschikkingspraktijk van de Commissie een aanvaardbare vorm van bijdrage uit eigen middelen is, en heeft herhaald dat het een typische manier is om de aankoop van vliegtuigen te financieren. Volgens Polen is een financiële lease van een nieuw vliegtuig, onder voorwaarden die vergelijkbaar zijn met deze die LOT heeft gekregen, zie de overwegingen 77-80, (inclusief het type zekerheid), een standaardvorm van financiering in de luchtvaartsector en is ze onlangs door diverse andere Europese luchtvaartmaatschappijen zoals Ryanair, KLM, Norwegian Air, Czech Airlines, Austrian Airlines en Alitalia gebruikt.

V. **OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN**

(127) De Commissie heeft van zeven belanghebbenden opmerkingen ter zake ontvangen: Ryanair, International Airlines Group (hierna „IAG" genoemd), twee partijen die anoniem wilden blijven, de vakbond „NSZZ Solidarność 80" van PPL (hierna „de vakbond" genoemd), PPL zelf en de werkgeversorganisatie „Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej" (Werkgevers van Polen).

(128) Ryanair heeft de aantijging herhaald die ze oorspronkelijk in haar klacht had geformuleerd, namelijk dat LOT al staatssteun had gekregen in de vorm van uitstellen van betaling van luchthavengelden die de luchthavens in handen van de Poolse staat hadden toegestaan. Daarnaast heeft Ryanair haar twijfels geuit over het herstel van de levensvatbaarheid van LOT met de argumenten dat eerdere herstructureringspogingen waren mislukt, dat de voordelen van de ingebruikneming van de Boeing 787-toestellen te optimistisch waren en dat LOT er misschien niet zou in slagen haar personeelskosten te verlagen door de mogelijke druk van de vakbonden.

(129) Volgens IAG zou het langeafstandsnetwerk van LOT ook moeten worden geherstructureerd. IAG is specifiek van mening dat er niet voldoende vraag is om de capaciteit te ondersteunen die LOT op de Amerikaanse markt inzet. IAG noemt het voorbeeld van Malév, die tevergeefs heeft geprobeerd om directe vluchten tussen Boedapest en New York te blijven aanbieden. Met betrekking tot de financiële lease van de Boeing 787-toestellen heeft IAG opgemerkt dat de beoordelingen door Ex-Im Bank en door de kredietverstrekkende commerciële bank vóór de huidige liquiditeitsproblemen of vooruitlopend op de staatssteun moeten zijn uitgevoerd.

(130) De eerste belanghebbende die anoniem wilde blijven, heeft opgeworpen dat het herstructureringsplan van LOT noch geloofwaardig noch haalbaar is en dat het de levensvatbaarheid op lange termijn van LOT niet zal herstellen. Hij heeft erop gewezen dat het voorspelde ROCE te optimistisch is en heeft opgemerkt dat LOT van plan is capaciteit toe te voegen op een ogenblik dat de Poolse markt met overcapaciteit te kampen heeft. Hij was ook van mening dat de uitstellen van betaling van de luchthavengelden staatssteun vormden. Hij heeft voorts opgemerkt dat het op lange termijn niet passend is om de rentabiliteit van de routes die als compenserende maatregelen zijn voorgesteld, louter op een variabele kostenbasis te meten. Volgens deze belanghebbende zouden op lange termijn alle routes moeten worden gemeten op basis van wat LOT marge 2 noemt. Hij is ook van mening dat de financiële lease van de Boeing 787-toestellen niet mag worden aanvaard als een bron van bijdrage uit eigen middelen, omdat ze geen teken vormt dat de markt er vertrouwen in heeft dat LOT haar levensvatbaarheid kan herstellen.

(131) De tweede belanghebbende die anoniem wilde blijven, heeft opgemerkt dat LOT dankzij staatssteun haar capaciteit op de Poolse chartermarkt heeft vergroot, wat de concurrentiepositie van de belanghebbende zou hebben verslechterd en in strijd is met de EU-regels inzake staatssteun. Hij betwijfelde ook de haalbaarheid van het herstel van de levensvatbaarheid van LOT, door onder andere te stellen dat de voordelen van de Boeing 787-toestellen worden overschat en dat de financiële prognoses onrealistisch lijken. Hij stelde ook de rentabiliteit in vraag van de routes die als compenserende maatregelen worden voorgesteld. Tot slot is hij van oordeel dat de financiële lease niet mag worden meegeteld als bijdrage uit eigen middelen, aangezien ze voor de kredietverstrekkende banken nagenoeg geen risico inhoudt.

(132) Daarnaast heeft deze belanghebbende ook de kwestie van de uitstellen van betaling van de luchthavengelden ter sprake gebracht ([37]). Hij heeft de aandacht van de Commissie ook gevestigd op diverse andere transacties van LOT die staatssteun zouden vormen. Deze transacties omvatten:

a) de verkoop van vastgoed, met name: i) de verkoop in 2011 van het kantoorgebouw van LOT samen met grond op het adres ul. 17 Stycznia 43 (hierna het „hoofdkantoor" genoemd) aan de staatsonderneming Powszechny Zakład Ubezpieczeń SA/PB1 (hierna „PZU" of „PZU/PB1" genoemd) voor […] miljoen PLN (ongeveer […] miljoen EUR) en ii) de verkoop in 2012 van het vastgoed van LOT op het adres ul. 17 Stycznia 39 aan de staatsonderneming TF Silesia voor […] miljoen PLN (ongeveer […] miljoen EUR);

b) de verkoop van dochterondernemingen van LOT aan staatsondernemingen, met name: de verkoop in 2010 van LOT Services boven de marktprijs, ook al was de onderneming insolvent, de verkoop van LOT AMS ook al bevond ze zich „in een heel slechte financiële toestand", de verkoop in december 2012 van Petrolot, de verkoop in september 2012 van Eurolot, de verkoop in de jaren 2009-2010 van LOT Cargo SA (hierna „LOT Cargo" genoemd) en van Casinos Poland.

(133) De vakbond beweert hoofdzakelijk dat de herstructureringssteun het beginsel dat steun eenmalig moet zijn, zal schenden, aangezien LOT al staatssteun heeft gekregen in de vorm van een aantal maatregelen met als belangrijkste het uitstel van betaling van de luchthavengelden. De vakbond heeft de aandacht van de Commissie gevestigd op diverse andere transacties van LOT die staatssteun zouden vormen. Deze transacties omvatten:

a) de verkoop door LOT van vastgoed aan andere staatsondernemingen (met name de verkoop van het hoofdkantoor van LOT, de verkoop van vastgoed op het adres ul. 17 Stycznia 39, de verkoop van beleggingsvastgoed samen met de vaste activa van de vrachtterminal (hierna de „vrachtterminal" genoemd) en de verkoop van beleggingsvastgoed samen met de vaste activa van de cateringfaciliteiten (hierna de „cateringfaciliteiten" genoemd);

b) de verkoop van dochterondernemingen van LOT tegen een prijs boven de marktwaarde aan andere staatsondernemingen (met name de verkoop van LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. (hierna „LOT Catering" genoemd), LOT AMS, Petrolot en Eurolot;

c) het verstrekken van leningen aan LOT door staatsondernemingen waarvan de activiteiten niet hoofdzakelijk kredietactiviteiten betreffen (met name twee leningen door ondernemingen die tot de PZU-groep behoren, in december 2009 en februari 2010 voor een totaalbedrag van […] PLN (ongeveer […] EUR); leningen verstrekt door TF Silesia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. (hierna „OLPP" genoemd) en Polski Koncern Naftowy ORLEN SA (hierna „PKN Orlen" genoemd) voor een totaalbedrag van […] PLN (ongeveer […] EUR);

([37]) LOT werd in het bijzonder vrijgesteld van de Poolse wettelijke rente van 13 %, wat had moeten worden goedgekeurd door het Ministerie van Vervoer en het Ministerie van Financiën.

d) het verlenen van andere diensten: PKN Orlen en haar dochteronderneming Petrolot zouden aan LOT brandstof hebben geleverd tegen verlaagde prijzen.

(134) Daarnaast was de vakbond van mening dat het herstructureringsplan de levensvatbaarheid op lange termijn van LOT niet zou herstellen en dat de lease geen teken vormt dat de markt vertrouwen heeft in het herstel van de levensvatbaarheid.

(135) PPL, de eigenaar van de luchthaven Warschau Chopin, stelde dat haar acties niet aan de staat kunnen worden toegerekend omdat haar zakelijke beslissingen autonoom worden genomen. De overeenkomsten die met LOT zijn afgesloten om de betaling van de luchthavengelden uit te stellen, waren marktconform en economisch heel rationeel. PPL heeft verklaard dat vergelijkbare overeenkomsten, zij het op kleinere schaal, ook met andere luchtvaartmaatschappijen zijn afgesloten en aan lagekostenmaatschappijen zijn voorgesteld. LOT is een strategische partner van PPL en heeft een beduidende impact op de ontwikkeling op lange termijn van de luchthaven Warschau Chopin. Een eventueel faillissement van LOT zou het verkeer van en naar Warschau doen dalen en een negatief effect op de Poolse economie hebben.

(136) De werkgeversorganisatie „Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej" (Werkgevers van Polen) rekent op de Commissie om de herstructureringssteun goed te keuren. Ze is van mening dat LOT op de goede weg is om opnieuw levensvatbaar te worden, wat wordt bevestigd door de betere reële financiële resultaten. Volgens haar zou het faillissement van LOT een negatief effect hebben op de connectiviteit, wat op haar beurt een negatieve impact zou hebben op passagiers, zakenreizigers en de toerismesector.

VI. **OPMERKINGEN VAN POLEN OP DE BEMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN**

(137) Polen heeft op alle aantijgingen van de belanghebbenden geantwoord.

(138) Voor wat betreft de mogelijke schending van het beginsel dat steun eenmalig moet zijn:

a) met betrekking tot de uitstellen van betaling van de luchthavengelden heeft Polen zijn argumenten herhaald dat deze beslissingen niet aan de staat toe te rekenen zijn en dat aan het beginsel van de particuliere schuldeiser is voldaan;

b) met betrekking tot andere transacties van LOT die staatssteun zouden zijn, heeft Polen gedetailleerde toelichtingen toegezonden. Polen heeft er in het bijzonder op gewezen dat sommige van deze transacties al door de Commissie waren goedgekeurd, terwijl andere niet aan de staat toe te rekenen zijn (bv. aandelen gekocht door particuliere ondernemingen) of anders voldoen aan het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie. In het laatste geval heeft Polen bewijsstukken voorgelegd (bv. onafhankelijke taxaties) ter staving van zijn bewering.

(139) In het bijzonder, met betrekking tot de vastgoedtransacties, heeft Polen uitgelegd dat:

a) de „sale and leaseback"-transactie met betrekking tot het hoofdkantoor van LOT heeft plaatsgevonden op basis van een overeenkomst die op 10 mei 2011 tussen LOT en PZU/PB1 is ondertekend. PB1 is een onderneming die onrechtstreeks volledig eigendom is van PZU. De staat heeft een minderheidsaandeel in PZU ([38]). De verkoopprijs bedroeg […] PLN (ongeveer […] EUR);

b) de verkoop van het vastgoed op het adres ul. 17 Stycznia 39 heeft plaatsgevonden op basis van een overeenkomst die op 31 juli 2012 tussen LOT en TF Silesia is ondertekend. Het Ministerie van Financiën is de enige aandeelhouder van TF Silesia. De verkoopprijs bedroeg […] PLN (ongeveer […] EUR);

c) de verkoop van de vrachtterminal heeft plaatsgevonden op basis van een overeenkomst die op 25 november 2011 tussen LOT en LS Airport Services SA (hierna „LS Airport Services" genoemd) is ondertekend. Het Ministerie van Financiën is de enige aandeelhouder van LS Airport Services. De verkoopprijs bedroeg […] PLN (ongeveer […] EUR);

d) de verkoop van de cateringfaciliteiten heeft plaatsgevonden op basis van een overeenkomst die op 8 december 2011 tussen LOT en LOT Catering is ondertekend. Het Regionaal Economisch Fonds (hierna „REF" genoemd), dat volledig eigendom is van het Ministerie van Financiën, is de enige aandeelhouder van LOT Catering. De verkoopprijs bedroeg […] PLN (ongeveer […] EUR).

(140) Polen heeft uitgelegd dat, voor wat betreft de „sale and leaseback"-transactie met betrekking tot het hoofdkantoor van LOT, LOT negen aankoopbiedingen heeft gekregen waaruit dat van PZU/PB1 is gekozen omdat het het interessantste bod was. Volgens Polen zijn de middelen van de ondernemingen van de PZU-groep geen staatsmiddelen en zijn hun beslissingen niet toe te rekenen aan de staat; bijgevolg is de staat geen betrokken partij. Daarnaast heeft Polen ook uitgelegd dat vooraf een onafhankelijke taxatie van het vastgoed is uitgevoerd ([39]).

([38]) Powszechny Zakład Ubezpieczeń SA is sinds 12 mei 2010 genoteerd aan de beurs van Warschau. Op de dag van de transactie (10 mei 2011) bezat het Ministerie van Financiën 35 % van haar aandelen, terwijl de overige 65 % in geparcelleerd bezit was (hoofdzakelijk in handen van pensioenfondsen en hedgefondsen).

([39]) Uit de taxatie door Emmerson, van april 2011, is gebleken dat de waarde van het vastgoed […] PLN (ongeveer […] EUR) bedroeg. Deze waarde is ongeveer 10 % hoger dan de overeengekomen prijs, aangezien Emmerson ervan uitging dat de leasingvergoeding die de eigenaar zou krijgen, ongeveer 10 % hoger zou zijn dan uiteindelijk is overeengekomen en door LOT aan PZU wordt betaald. Daarom waren er redenen waarom de verkoopprijs ook ongeveer 10 % lager lag.

(141) Voorts heeft Polen uitgelegd dat in het geval van de verkoop van het vastgoed op het adres ul. 17 Stycznia 39, de vrachtterminal en de cateringfaciliteiten de biedingsprocedure is mislukt omdat er geen enkel bod is ontvangen. In elk van deze gevallen is echter vooraf een onafhankelijke taxatie van het vastgoed uitgevoerd ([40]).

(142) Met betrekking tot de leningsovereenkomsten heeft Polen uitgelegd dat:

a) ondernemingen van de PZU-groep aan LOT twee leningen hebben verstrekt: een eerste ten bedrage van […] PLN (ongeveer […] EUR) op 14 december 2009 en een tweede ten bedrage van […] PLN (ongeveer […] EUR) op 17 februari 2010. De staat heeft een minderheidsaandeel in PZU;

b) een lening van […] PLN (ongeveer […] EUR) door PKN Orlen aan LOT is verstrekt op 28 juni 2012. De staat heeft een minderheidsaandeel in PKN Orlen ([41]);

c) een lening van […] PLN (ongeveer […] EUR) door TF Silesia aan LOT is verstrekt op 30 maart 2009. Het Ministerie van Financiën is de enige aandeelhouder van TF Silesia;

d) een lening van […] miljoen PLN (ongeveer […] miljoen EUR) door OLPP aan LOT is verstrekt op 9 maart 2012. PERN Przyjaźń SA (hierna „PERN" genoemd), die volledig eigendom is van het Ministerie van Financiën, is de enige aandeelhouder van OLPP.

(143) Volgens Polen zijn de middelen van de ondernemingen van de PZU-groep en PKN Orlen geen staatsmiddelen en zijn hun beslissingen niet toe te rekenen aan de staat, aangezien de staat een minderheidsaandeelhouder in deze ondernemingen is; bijgevolg is er geen sprake van staatssteun.

(144) Indien bij de door de staatsondernemingen (d.w.z. TF Silesia, OLPP) verstrekte leningen hun middelen als staatsmiddelen zouden worden beschouwd en hun beslissingen als aan de staat toe te rekenen, dan zijn beide leningen volgens Polen onder marktvoorwaarden verstrekt: de zekerheid was stevig ([42]) en de rentevoeten waren vergelijkbaar met deze die door de particuliere schuldeisers werden gehanteerd ([43]).

(145) Met betrekking tot de verkoop van dochterondernemingen van LOT heeft Polen uitgelegd dat:

a) de verkoop van LOT Services, LOT Catering, LOT AMS en LOT Cargo het voorwerp heeft uitgemaakt van het besluit van de Commissie betreffende steunmaatregel SA.33337 ([44]) waarin de Commissie tot de conclusie is gekomen dat er bij geen enkele van deze transacties sprake was van staatssteun;

b) 33,3 % van de aandelen van LOT in Casinos Poland aan Vicco Investment Sp. z o.o. (hierna „Vicco" genoemd) is verkocht ([45]) op basis van een op 8 april 2013 afgesloten overeenkomst voor een bedrag van […] miljoen PLN (ongeveer […] miljoen EUR). Vicco is een particuliere onderneming. Bijgevolg zijn haar middelen geen staatsmiddelen en zijn haar beslissingen niet toe te rekenen aan de staat. Volgens Polen kwam de waarde van de transactie overeen met de marktprijs geboden door een particuliere bieder, uitgekozen in een open concurrerende procedure;

([40]) Voor wat betreft het vastgoed op het adres ul. 17 Stycznia 39 zijn de taxaties uitgevoerd door: i) een vastgoedschatter, mevr. Marzena Niemczyk (vergunning nr. 4519), van Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., taxatie op 26 juli 2012, ii) Colliers International Poland Sp. z o.o., verslag van 12 juni 2012, en iii) Deloitte Advisory Sp. z o.o., verslag van 18 juli 2012.
Voor wat betreft de vrachtterminal is de taxatie uitgevoerd door een vastgoedschatter, mevr. Marzena Niemczyk (vergunning nr. 4519), van Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., taxatie van 31 juli 2011; daarnaast is een apart verslag over de economische beweegreden voor de verkoop van het vastgoed opgesteld door KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. op 7 november 2011.
Voor wat betreft de cateringfaciliteiten is de taxatie uitgevoerd door een vastgoedschatter, mevr. Marzena Niemczyk (vergunning nr. 4519), van Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., taxatie van 31 juli 2011; daarnaast is een apart verslag over de economische beweegreden voor de verkoop van het vastgoed opgesteld door KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. op 7 november 2011.

([41]) Polski Koncern Naftowy ORLEN SA is sinds 26 november 1999 genoteerd aan de beurs van Warschau. Op 31 december 2012 bezat het Ministerie van Financiën 27,5 % van haar aandelen, terwijl de overige 72,5 % in geparcelleerd bezit was (hoofdzakelijk in handen van pensioenfondsen en hedgefondsen).

([42]) Met name in het geval van de door TF Silesia verstrekte lening: een hypotheek/geregistreerd pandrecht op de activa van LOT, toewijzing van rechten uit het verzekeringscontract, promesse en vrijwillige onderwerping aan tenuitvoerlegging; in het geval van de door OLPP verstrekte lening: een geregistreerd pandrecht en vrijwillige onderwerping aan tenuitvoerlegging.

([43]) Met name in het geval van de door TF Silesia verstrekte lening: WIBOR 3M + [4,5-5,5] % per jaar; in het geval van de door OLPP verstrekte lening: een rentevoet van [8-10] % per jaar. Ter vergelijking: de rentevoet van de lening die PKN Orlen in de eerste helft van 2012 aan LOT heeft verstrekt, bedroeg [8-10] % per jaar.

([44]) Zie voetnoot 8.

([45]) Met name een SPV gevormd door Century Casinos Europe GmbH (vroegere aandeelhouder van Casinos Poland Sp. z o.o.). Century Casinos Europe GmbH is een particuliere onderneming die aan de beurzen in de Verenigde Staten en Oostenrijk is genoteerd.

c) 49 % van de aandelen van LOT in Petrolot aan PKN Orlen is verkocht op basis van een op 21 december 2012 afgesloten overeenkomst voor een bedrag van […] PLN (ongeveer […] EUR). PKN Orlen is een particuliere onderneming. Bijgevolg zijn haar middelen geen staatsmiddelen en zijn haar beslissingen niet toe te rekenen aan de staat, zoals beschreven in overweging 142 hierboven. Volgens Polen kwam de waarde van de transactie overeen met de marktwaarde zoals bepaald in een onafhankelijke voorafgaande taxatie ([46]);

d) 37,90 % van de aandelen van LOT in Eurolot aan TF Silesia is verkocht op basis van een op 27 februari 2013 afgesloten overeenkomst voor een bedrag van [> 118] PLN (ongeveer [> 29] EUR). Volgens Polen vond de verkoop van de aandelen in Eurolot plaats in een concurrerende procedure via onderhandelingen op basis van een openbare uitnodiging tot onderhandeling ([47]). De aandelen zijn aangekocht door de enige bieder, TF Silesia, die volledig eigendom is van het Ministerie van Financiën. De transactieprijs was gebaseerd op een onafhankelijke voorafgaande taxatie ([48]).

(146) Met betrekking tot de transacties betreffende de brandstofleveringen aan LOT door PKN Orlen en haar dochteronderneming Petrolot tegen verlaagde prijzen heeft Polen uitgelegd dat PKN Orlen en Petrolot particuliere ondernemingen zijn, dat hun middelen geen staatsmiddelen zijn en dat hun beslissingen niet aan de staat toe te rekenen zijn en dat er bij deze transacties bijgevolg geen sprake is van staatssteun ([49]).

(147) Met betrekking tot andere opmerkingen van de belanghebbenden stelt Polen dat LOT nu meer kans op slagen heeft dan in het verleden. De macro-economische toestand is verbeterd, aangezien wordt voorspeld dat de economie in de Europese Unie en in Polen sneller zal groeien dan eerder verwacht. Er wordt verwacht dat het luchtverkeer zal toenemen, vooral in Centraal- en Oost-Europa. LOT heeft lessen getrokken uit eerdere mislukte herstructureringspogingen en heeft eerder onopgeloste zwakke punten aangepakt (bv. een nooit eerder geziene inkrimping van het personeelsbestand die in 2013 een besparing van ongeveer […] miljoen PLN heeft opgeleverd). De inkrimping van het personeelsbestand is doorgevoerd zonder enig verzet van betekenis door de vakbonden. Daarnaast heeft LOT eindelijk de Boeing 787-toestellen gekregen. Het niet beschikken over dit type toestel was als een van de oorzaken van de vroegere moeilijkheden aangestipt. Polen heeft gedetailleerde inlichtingen verstrekt over de economische aspecten van het gebruik van de Boeing 787-toestellen en de impact ervan op de herstructurering. Volgens de berekeningen van LOT is de kosten-batenverhouding van de Boeing 787-toestellen veel beter dan van hun voorgangers in de vloot van LOT — de Boeing 767-toestellen. Tijdens de eerste zes maanden van hun gebruik in 2013 hebben de Boeing 787-toestellen een hoger financieel resultaat gegenereerd (plus […] miljoen PLN) dan hun voorgangers, de Boeing 767-toestellen, gedurende een vergelijkbare periode in 2012.

(148) Met betrekking tot de zogezegd onvoldoende vraag op de langeafstandsroutes heeft Polen bewijsstukken voorgelegd waaruit blijkt dat het een van de grootste en groeiende markten naar Noord-Amerika heeft, groter dan sommige gevestigde West-Europese hubs en groter dan Praag en Boedapest samen. Polen stelt dat LOT, in tegenstelling tot het aangehaalde voorbeeld van Hongarije, een sterkere basis heeft om een nichemarkt op de lange afstand uit te bouwen, gezien de aanzienlijke etnische verkeersstromen en verkeersstromen uit oostelijke markten, zoals Oekraïne, Belarus en Rusland.

(149) Met betrekking tot de financiële lease van de Boeing 787-toestellen als een bron van bijdrage uit eigen middelen en een teken van vertrouwen van de markt in LOT heeft Polen verduidelijkt dat de commerciële kredietverstrekkers en Ex-Im Bank een professionele en uitgebreide duediligenceanalyse hebben uitgevoerd vóór zij financiering aan LOT hebben verstrekt. De beoordeling heeft plaatsgevonden net voor de levering van de toestellen in november 2012 en de schuldeisers waren volledig op de hoogte van de financiële toestand van LOT. Op dat ogenblik wisten ze niet dat LOT staatssteun zou krijgen, aangezien Polen de reddingssteun pas op 14 december 2012 heeft aangemeld.

([46]) Opgesteld door Deloitte Advisory Sp. z o.o. op 8 mei 2012. In de taxatie is de marktwaarde van 49,0 % van de aandelen in Petrolot Sp. z o.o. geraamd op circa […] miljoen PLN.

([47]) Een bericht betreffende de uitnodiging tot onderhandeling is op 24 juli 2012 in de krant „*Rzeczpospolita*" gepubliceerd en later gewijzigd met een bericht in dezelfde krant op 21 augustus 2012.

([48]) De deskundige heeft bepaald dat de marktwaarde van 37,9 % van Eurolot circa 118,0 tot 124,0 miljoen PLN bedroeg. De marktwaarde van 37,9 % van de aandelen van Eurolot SA is volgens twee methoden bepaald: i) de discounted-cashflowmethode (DCF) — geraamde waarde van 124,0 miljoen PLN, en ii) de gecorrigeerde nettowaardemethode — geraamde waarde van 118,0 miljoen PLN. Polen heeft schriftelijk bewijsmateriaal toegezonden dat door Deloitte Advisory Sp. z o.o. is opgesteld: i) een rapport over de toetsing aan het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie voor de aankoop van aandelen van Eurolot, van 14 januari 2013, ii) een rapport over de taxatie van Eurolot, van 14 januari 2013, iii) een rapport over de financiële, fiscale en juridische due diligence, van 15 januari 2013.

([49]) Daarenboven heeft Polen uitgelegd dat de prijs- en betalingsvoorwaarden voor brandstof door de leveranciers worden voorgesteld rekening houdend met de marktomstandigheden, bv. de verklaarde hoeveelheid van het aan te kopen product. LOT, met thuisbasis in Warschau, is de grootste klant van Orlen/Petrolot op deze markt. Meer dan […] % van de brandstof van LOT wordt in Polen aangekocht, terwijl het resterende deel over andere internationale stations is verdeeld. Volumekortingen voor grote klanten zijn een normaal onderdeel van de betrekkingen tussen leveranciers en klanten. De brandstofprijzen in Polen blijven hoger dan in andere stations die LOT gebruikt, ook al is de in het buitenland aangekochte hoeveelheid brandstof veel kleiner.

(150) Polen heeft gedetailleerde verduidelijkingen verstrekt over de methodologie die LOT heeft gehanteerd om de rentabiliteit van de routes te berekenen. Polen heeft ook herinnerd aan onderzoeksgegevens waaruit blijkt dat de meeste luchtvaartmaatschappijen een methodologie hebben gebruikt die vergelijkbaar is met die van LOT.

(151) Met betrekking tot het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn en in het bijzonder tot het zogezegd overschatte ROCE heeft Polen aan de Commissie meegedeeld dat LOT het ROCE van 73 luchtvaartmaatschappijen van over de hele wereld gedurende de laatste zes jaar heeft geanalyseerd en tot de vaststelling is gekomen dat haar geraamde ROCE ongeveer gelijk is aan de mediaan van de Europese luchtvaartmaatschappijen en veel lager is dan de meest efficiënte Europese luchtvaartmaatschappijen in het laatste boekjaar. Op grond hiervan stelt Polen dat het aangenomen ROCE niet als onrealistisch mag worden beschouwd.

(152) Met betrekking tot de vermeende overcapaciteit op de markt wijst Polen erop dat de luchtvervoerscapaciteit in Polen de laatste drie jaar, gemeten in aangeboden zitplaatsen, gemiddeld 6,2 % per jaar is toegenomen, terwijl de totale vraag van passagiers jaarlijks met 7,3 % is gestegen. Tegen deze achtergrond bemerkt Polen dat LOT in 2014 […] % minder zitplaatsen van/naar Polen zal aanbieden dan voor de herstructurering, terwijl de concurrenten naar schatting hun aanbod met meer dan 30 % zullen verhogen.

(153) Voor wat betreft de vermeende expansie van LOT op de chartermarkt heeft Polen laten weten dat LOT in werkelijkheid haar aandeel in dit segment heeft verkleind van [> 3] % in 2012 tot [< 1,5] % in 2013 (vertrekkend van een aandeel van [> 15] % in 2010). LOT is niet van plan om na de herstructurering op de chartermarkt actief te blijven.

VII. **BEOORDELING VAN DE STEUN**

7.1. DE VRAAG OF ER SPRAKE IS VAN STAATSSTEUN

(154) Volgens artikel 107, lid 1, VWEU zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.

7.1.1. **Herstructureringssteun**

(155) De herstructureringssteun zal door het Ministerie van Financiën worden toegekend. Bijgevolg is het duidelijk dat deze met staatsmiddelen wordt bekostigd en aan de staat toe te rekenen is.

(156) De herstructureringssteun zal aan één bepaalde onderneming, namelijk LOT, worden toegekend onder voorwaarden die de maatschappij niet had kunnen verkrijgen op de markt, gezien haar benarde financiële toestand. Polen bevestigt dit in het herstructureringsplan dat aangeeft dat staatssteun de enige mogelijke financieringsbron is waarmee de maatschappij haar activiteiten kan voortzetten en de herstructureringsmaatregelen kan nemen. Bijgevolg besluit de Commissie dat de maatregel de begunstigde een selectief voordeel oplevert.

(157) Bovendien kan de steun de concurrentiepositie van LOT in de luchtvaartsector verbeteren. Ondernemingen uit verschillende lidstaten beconcurreren elkaar in de luchtvaartsector in de Europese Unie, in het bijzonder sinds de inwerkingtreding van de derde fase van de liberalisering van het luchtvervoer (hierna het „derde pakket" genoemd) op 1 januari 1993 ([50]). De steun vervalst daarom de mededinging of dreigt deze te vervalsen en beïnvloedt het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig.

(158) Op grond van deze overwegingen concludeert de Commissie dat de aangemelde maatregel staatssteun vormt krachtens artikel 107, lid 1, VWEU.

7.1.2. **Uitstel van betaling van de luchthavengelden en andere transacties**

Uitstel van betaling van de luchthavengelden

(159) Voor wat betreft de toerekenbaarheid merkt de Commissie op dat alle luchthavens die aan LOT uitstel van betaling hebben toegestaan, rechtstreeks of onrechtstreeks door de Poolse staat worden gecontroleerd, zoals beschreven in overweging 103 hierboven. Aangezien het in overeenstemming met de vaste rechtspraak ([51]) „op zich niet volstaat dat een openbaar bedrijf onder staatscontrole staat, om door dit bedrijf genomen maatregelen […] aan de staat toe te rekenen", moet de Commissie binnen dit onderzoek de intensiteit van het toezicht nagaan

([50]) Het „derde pakket" omvat drie wetgevingsmaatregelen: i) Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen (PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1), ii) Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes (PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8); en iii) Verordening (EEG) nr. 2409/92 van de Raad van 23 juli 1992 inzake tarieven voor luchtdiensten (PB L 240 van 24.8.1992, blz. 15).

([51]) Arrest van 16 mei 2002 in zaak C-482/99, Franse Republiek/Commissie (Stardust Marine), Jurispr. 2002, blz. I-4397, punt 52.

dat door de staat op het beheer van de luchthavens wordt uitgeoefend. Voorts moet de Commissie nagaan of er andere indicatoren zijn die wijzen op betrokkenheid van de staat bij het toestaan van de uitstellen van betaling van de luchthavengelden aan LOT, en of deze beslissingen autonoom door de luchthavens zijn genomen zonder tussenkomst van de staat.

(160) De Commissie merkt op dat het door Polen toegezonden KPMG-rapport het besluitvormingsproces van elk van de luchthavens bij elk van de overeenkomsten tot uitstel van betaling beschrijft, met inbegrip van de start van de schuldinvorderingsprocedure, verzoeken tot betaling en onderhandelingen over de voorwaarden van de uitstellen. Het KPMG-rapport vermeldt ook de partijen die bij de onderhandelingen betrokken waren (bv. de juridische dienst, de dienst schuldinvordering en de dienst financiën van de luchthavens). Het KPMG-rapport vermeldt geen enkele tussenkomst van de staat bij het toestaan van de uitstellen van betaling van de luchthavengelden aan LOT.

(161) Voor wat betreft PPL, de onderneming die de luchthaven Warschau Chopin beheert, merkt de Commissie niettemin op dat ze een publiekrechtelijk lichaam is en volledig eigendom is van het Ministerie van Financiën, dat de algemeen directeur ervan aanstelt. PPL staat in belangrijke mate onder overheidstoezicht ([52]), zoals beschreven in de overwegingen 103 en 105. Bovendien is de luchthaven van Warschau de belangrijkste Poolse luchthaven, verwerkt ze ongeveer 10 miljoen passagiers per jaar en is ze van kapitaal belang voor de verbindingen van Polen met de rest van de wereld. Voor wat betreft de regionale luchthavens merkt de Commissie op dat zij particuliere ondernemingen zijn, die rechtstreeks of onrechtstreeks door de staat worden gecontroleerd, en in het bijzonder is PPL bij elk van hen een van de openbare aandeelhouders ([53]), zoals beschreven in overweging 103 hierboven. Bovendien heeft de exploitatie van de regionale luchthavens een grote impact op de plaatselijke economie en is het daarom onwaarschijnlijk dat de plaatselijke overheden niet op een of andere manier zijn betrokken bij de belangrijke exploitatiebeslissingen van deze luchthavens, die zij controleren.

(162) Gezien de mogelijke impact van de beslissingen in verband met het uitstel van betaling van de luchthavengelden op LOT en op de activiteiten van al deze luchthavens op plaatselijk of nationaal niveau, gezien het feit dat LOT de grootste klant van PPL is, gezien de sterke banden tussen PPL en de staat en ten slotte gezien het feit dat PPL een publiekrechtelijk lichaam is, is het hoogst onwaarschijnlijk dat deze beslissingen genomen konden worden zonder enige betrokkenheid van de staat. Bijgevolg concludeert de Commissie dat, ook al kan het niet precies worden aangetoond dat Polen PPL ertoe heeft aangezet uitstel van betaling toe te staan voor de door LOT verschuldigde luchthavengelden, de overheid op de een of andere manier bij die beslissingen betrokken moet worden geacht. Samengevat concludeert de Commissie dat er voldoende elementen zijn om aan te nemen dat de uitstellen van betaling van de luchthavengelden aan de staat toe te rekenen zijn. Omdat de uitstellen van betaling een mogelijk verlies van middelen voor de openbare ondernemingen inhouden, worden deze maatregelen met staatsmiddelen bekostigd.

(163) Om te bepalen of deze maatregelen LOT een economisch voordeel opleveren in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, moet de Commissie echter vaststellen of PPL en de regionale luchthavens (door uitstel van betaling toe te staan voor de luchthavengelden) zich op een manier hebben gedragen die vergelijkbaar is met het gedrag van een particuliere schuldeiser in vergelijkbare omstandigheden. Als dat het geval is, kan LOT niet worden beschouwd als de begunstigde van een economisch voordeel dat zij onder normale marktvoorwaarden niet zou hebben verkregen, en zouden de maatregelen daarom geen staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU („toetsing aan het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie").

(164) De Commissie merkt in het bijzonder op dat er in overeenstemming met de vaste rechtspraak ([54]) bij de beoordeling van hun marktconformiteit rekening moet worden gehouden met de context waarin de uitstellen van betaling aan LOT zijn toegestaan, met name de economische crisis en andere buitengewone gebeurtenissen, zoals beschreven in overweging 108 hierboven.

(165) De Commissie merkt eveneens op dat LOT de grootste klant van de luchthavens in Polen is en een aanzienlijk deel van hun inkomsten genereert, zoals beschreven in overweging 109 hierboven. Daarom hebben de luchthavens er groot belang bij dat hun samenwerking met LOT blijft bestaan.

(166) Bovendien heeft de Commissie de door Polen verstrekte inlichtingen beoordeeld waarin de voor- en nadelen tegen elkaar worden opgewogen van de verschillende keuzemogelijkheden die de luchthavens hadden om betaling van hun vorderingen op LOT te verkrijgen, met name uitstel van betaling van de luchthavengelden, een gerechtelijke procedure of faillissement. Met betrekking tot het tijdsbestek merkt de Commissie in het bijzonder op dat de

([52]) De minister belast met vervoer: i) kan aan PPL verplichtingen opleggen indien vereist met het oog op de landsverdediging, in geval van een natuurramp enz., ii) kan een beslissing van de algemeen directeur van PPL wijzigen of intrekken indien deze in strijd is met de wet, iii) verleent zijn toestemming voor de verkoop van vaste activa die deel uitmaken van actieve systemen ter beveiliging van het luchthavenverkeer.

([53]) In de jaren 2009-2013 bezat PPL ongeveer 30 % van de aandelen van de luchthaven van Gdansk, 77 % van de aandelen van de luchthaven van Krakau, ongeveer 45 % van de aandelen van de luchthaven van Poznan, ongeveer 16 % van de aandelen van de luchthaven van Katowice en ongeveer 20 % van de aandelen van de luchthaven van Wroclaw.

([54]) Arrest van 16 mei 2002 in zaak C-482/99, Franse Republiek/Commissie (Stardust Marine), Jurispr. 2002, blz. I-4397, punt 71. („...met betrekking tot de vraag of de staat zich als een voorzichtige investeerder in een markteconomie heeft gedragen, […] moet worden uitgegaan van de periode waarin de financiële steunmaatregelen zijn genomen…").

gemiddelde duur van het door de luchthavens aan LOT toegestane uitstel ongeveer 6,vijf maanden bedroeg. Dit lijkt interessant voor de luchthavens in vergelijking met de tijd die het gemiddeld in Polen vergt om vorderingen op te eisen (met name meer dan twee jaar) of met de gemiddelde duur van een insolventieprocedure in Polen (met name gemiddeld drie jaar). Dit blijft interessant, ook in vergelijking met de langste uitsteltermijn die LOT heeft gekregen, met name ongeveer één jaar. Daarnaast merkt de Commissie op dat op het ogenblik dat de uitstelbeslissingen zijn genomen, LOT nog altijd over activa beschikte die als zekerheid hadden kunnen worden gebruikt ([55]). De uitstellen van betaling waren dus voor de luchthavens een interessantere optie dan LOT failliet te laten verklaren, mede omdat de vorderingen van de luchthavens in de laatste categorie van schuldeisers zouden zijn terugbetaald, mogelijk met een veel lagere rentevoet dan bij de uitstellen van betaling, zoals beschreven in de overwegingen 110 en 114.

(167) Voor wat betreft de voorwaarden van de uitstellen van betaling merkt de Commissie op dat de door de luchthavens aangerekende rente de marktvoorwaarden lijkt te weerspiegelen, aangezien deze vergelijkbaar was met de gemiddelde rentevoet ([56]) die in die periode voor leningen in de industriesector werd aangerekend, terwijl de luchthavens niet verplicht waren om de wettelijke rente toe te passen. Voorts merkt de Commissie ook op dat het merendeel van het uitgestelde bedrag gedekt was met activa van LOT. In de resterende gevallen bood LOT blanco promesses en/of erkende ze haar schuld tegenover een bepaalde luchthaven, wat de positie van de luchthavens in geval van schuldinvordering sterk verbeterde, zoals beschreven in de overwegingen 112 en 113.

(168) Voorts merkt de Commissie op dat ook particuliere schuldeisers van LOT haar hebben toegestaan betalingen uit te stellen onder vergelijkbare voorwaarden, inclusief een rentevoet die lager was dan de wettelijke rente of zonder rente en in sommige gevallen zonder zekerheid, zoals beschreven in overweging 115 hierboven.

(169) Ten slotte erkent de Commissie dat alle uitgestelde luchthavengelden volledig door LOT zijn terugbetaald, zoals beschreven in overweging 116 hierboven.

(170) Voor wat betreft het door Polen toegezonden KPMG-rapport merkt de Commissie op dat het het marktkarakter van elk van de overeenkomsten tot uitstel van betaling analyseert, zoals beschreven in overweging 117 hierboven. De door KMPG gebruikte methodologie die het basisscenario, waarbij aan LOT uitstel van betaling van de luchthavengelden wordt toegestaan, vergelijkt met het alternatieve scenario waarbij aan LOT geen enkel uitstel van betaling van luchthavengelden wordt toegestaan en een insolventieprocedure tegen LOT wordt opgestart, is in het bijzonder gebaseerd op de objectief controleerbare gegevens (statistieken, concrete voorbeelden enz.). De scenario's zijn in drie verschillende subscenario's vergeleken, wat de objectiviteit van het resultaat verhoogt. Om de economische beweegreden van de overeenkomsten tot uitstel van betaling te controleren, werden het basisscenario en het alternatieve scenario met elkaar vergeleken op basis van de huidige waarde en de netto contante waarde. Uit de vergelijking van die twee scenario's is gebleken dat het uitstel van betaling van de luchthavengelden in elk geval economisch rationeel was en interessanter voor de luchthavens dan het alternatieve scenario van het instellen van een insolventieprocedure. Het KPMG-rapport is gebaseerd op veelgebruikte evaluatiemethoden en doet geen twijfels rijzen over de gebruikte methodologie en standaarden. Op grond van deze overwegingen is de Commissie van oordeel dat de resultaten van het rapport een betrouwbare bevestiging vormen van de marktconformiteit van de overeenkomsten tot uitstel van betaling.

(171) De Commissie merkt op dat een schuldeiser die een uitstel van betaling van zijn vorderingen overweegt, niet kan worden vergeleken met een investeerder omdat de zakelijke voorwaarden anders zijn. Een investeerder is immers van plan winst te maken, beoordeelt zorgvuldig de risico's, vraagt een bevredigende waarborg en kan, als er geen waarborg is, beslissen om niet met de investering door te gaan enz., terwijl een schuldeiser in een ander parket zit. Zijn vordering bestaat al en is niet gedekt. De schuldeiser heeft dus enkel de keuze om de vordering via gerechtelijke weg op te eisen of om de kwestie in der minne te regelen en is daarom misschien bereid om andere, soms minder gunstige voorwaarden voor de terugbetaling van de schuld te aanvaarden dan een investeerder. In het bijzonder kan de schuldeiser bepaalde toegevingen van de schuldenaar aanvaarden die de tenuitvoerlegging gemakkelijker maken (bv. erkenning van de schuld, vrijwillige onderwerping aan tenuitvoerlegging enz.) of, indien mogelijk, een zekerheid bieden. De schuldeiser kan er dus belang bij hebben een uitstel van betaling toe te staan als dit later kan helpen bij de tenuitvoerlegging bijvoorbeeld ([57]).

(172) Op grond van deze overwegingen concludeert de Commissie dat de luchthavens in overheidshanden als schuldeisers in een markteconomie hebben gehandeld toen ze aan LOT uitstel van betaling van de luchthavengelden hebben toegestaan. Deze transacties hebben dus voor LOT geen voordeel opgeleverd dat ze onder normale marktvoorwaarden niet zou hebben verkregen. Bijgevolg vormen de hier overwogen uitstellen van betaling van de luchthavengelden geen staatssteun.

([55]) In het bijzonder alle uitstellen van betaling die PPL aan LOT heeft toegestaan, waren gedekt. In de meeste gevallen bestond de zekerheid uit hypotheken en/of geregistreerde pandrechten op de activa van LOT.
([56]) Gebaseerd op gegevens van de Poolse nationale bank.
([57]) Arrest van 8 juli 2004 in zaak T-198/01, Technische Glaswerke Ilmenau GmbH/Commissie (Technische Glaswerke Ilmenau GmbH), Jurispr. 2004, blz. II-2717, punt 99.

Andere transacties

(173) Voor wat betreft de vastgoedtransacties van LOT komt de Commissie, rekening houdend met de door Polen verstrekte verduidelijkingen, tot de volgende conclusies.

(174) Voor wat betreft de verkoop van het hoofdkantoor van LOT aan PZU/PB1 concludeert de Commissie dat de koper een particuliere onderneming is, zoals beschreven in de overwegingen 139 en 140, en dus zijn haar middelen geen staatsmiddelen. Deze transactie vormt bijgevolg geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

(175) Voor wat betreft: i) de verkoop van het vastgoed op het adres ul. 17 Stycznia 39 aan TF Silesia, ii) de verkoop van de vrachtterminal aan LS Airport Services, iii) de verkoop van de cateringfaciliteiten aan LOT Catering merkt de Commissie op dat de koper een onderneming was die rechtstreeks of onrechtstreeks door de staat wordt gecontroleerd. In het geval van TF Silesia en LS Airport Services worden beide ondernemingen rechtstreeks door het Ministerie van Financiën gecontroleerd. Voor wat betreft LOT Catering is haar enige aandeelhouder REF ook volledig eigendom van het Ministerie van Financiën, zoals beschreven in overweging 139 hierboven. Al deze ondernemingen zijn particuliere ondernemingen waarop het wetboek van vennootschappen van toepassing is. Volgens het wetboek moet de aandeelhoudersvergadering haar toestemming geven voor de verkoop of aankoop van vastgoed in het geval van vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid en, onder bepaalde voorwaarden, ook in het geval van naamloze vennootschappen ([58]). Aangezien het Ministerie van Financiën rechtstreeks of onrechtstreeks alle stemrechten in de aandeelhoudersvergadering van TFS, LS Airport Services en LOT Catering uitoefent, was de staat dus onvermijdelijk betrokken bij het besluitvormingsproces met betrekking tot de transacties in kwestie. Op grond van deze overwegingen concludeert de Commissie dat de beslissingen van TF Silesia, LS Airport Services en LOT Catering toe te rekenen zijn aan de staat. Aangezien deze ondernemingen openbare ondernemingen zijn, zijn hun middelen staatsmiddelen.

(176) In al deze gevallen is de waarde van het vastgoed onderworpen aan een onafhankelijke taxatie die is uitgevoerd overeenkomstig algemeen aanvaarde marktindicatoren en taxatiecriteria (inclusief vergelijkbare transacties en plaatselijke marktvoorwaarden). De taxateurs beschikten over de passende kwalificaties en voldoende ervaring. De Commissie merkt op dat de taxaties zijn verricht voordat de transacties hebben plaatsgevonden. De Commissie merkt eveneens op dat de transacties in kwestie aan de vereisten van een taxatie door een onafhankelijke deskundige voldoen, zoals bepaald in de mededeling van de Commissie betreffende staatssteunelementen bij de verkoop van gronden en gebouwen door openbare instanties ([59]). Op grond van deze overwegingen concludeert de Commissie dat de resultaten van deze taxaties een passende benadering van de marktprijzen vormen voor het hierboven beschreven vastgoed.

(177) Daarom concludeert de Commissie dat de transacties met betrekking tot de hierboven beschreven verkoop van vastgoed door LOT voor LOT geen voordeel hebben opgeleverd dat ze onder normale marktvoorwaarden niet zou hebben verkregen en bijgevolg vormen deze geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

Leningen

(178) Voor wat betreft de leningen aan LOT komt de Commissie, rekening houdend met de door Polen verstrekte verduidelijkingen, tot de volgende conclusies.

(179) Voor wat betreft de door de PZU-groep en PKN Orlen aan LOT verstrekte leningen, zoals beschreven in de overwegingen 142 en 143, merkt de Commissie op dat zij particuliere ondernemingen zijn. Hun beslissingen zijn dus niet toe te rekenen aan de staat en hun middelen zijn geen staatsmiddelen. Deze leningen vormen bijgevolg geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

(180) Voor wat betreft de door TF Silesia aan LOT verstrekte lening zijn, zoals reeds geconcludeerd in overweging 175 hierboven, de beslissingen van TF Silesia toe te rekenen aan de staat en zijn haar middelen staatsmiddelen.

(181) Voor wat betreft de door OLPP aan LOT verstrekte lening merkt de Commissie op dat haar enige aandeelhouder PERN volledig eigendom is van het Ministerie van Financiën, zoals beschreven in overweging 142 hierboven. Het Ministerie van Financiën oefent dus alle stemrechten in de aandeelhoudersvergadering van deze onderneming uit en stelt alle leden van de raad van bestuur aan. Gezien het voorgaande is de Commissie van mening dat de beslissingen van OLPP toe te rekenen zijn aan de staat en dat haar middelen staatsmiddelen zijn.

(182) Gezien het voorgaande moest de Commissie met betrekking tot de door TF Silesia en OLPP aan LOT verstrekte leningen beoordelen of deze leningen onder marktvoorwaarden waren verstrekt. Aangezien bij de leningen in kwestie de zekerheid stevig was en de rentevoeten vergelijkbaar waren met deze die door particuliere schuldeisers werden gehanteerd, zoals beschreven in overweging 144 hierboven, concludeert de Commissie dat deze leningen onder marktvoorwaarden zijn verstrekt.

([58]) LOT Catering en TF Silesia zijn vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid en LS Airport Services is een naamloze vennootschap.
([59]) PB C 209 van 10.7.1997, blz. 3.

(183) Bijgevolg concludeert de Commissie dat de leningen aan LOT geen staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

Verkoop van dochterondernemingen

(184) Voor wat betreft de verkoop van dochterondernemingen door LOT komt de Commissie, rekening houdend met de door Polen verstrekte verduidelijkingen, tot de volgende conclusies.

(185) Voor wat betreft de verkoop van LOT Services, LOT Catering, LOT AMS en LOT Cargo merkt de Commissie op dat deze transacties het voorwerp hebben uitgemaakt van het besluit van de Commissie betreffende steunmaatregel SA.33337 ([60]), waarin de Commissie tot de conclusie is gekomen dat er bij deze transacties geen sprake was van staatssteun. Dit besluit is niet aangevochten en is definitief geworden.

(186) Voor wat betreft de opmerkingen van de belanghebbenden dat LOT aandelen in voornoemde dochterondernemingen boven hun marktwaarde heeft verkocht en in het bijzonder dat in de verkoopprijs van LOT AMS en LOT Services niet was weerspiegeld dat: i) LOT AMS zich in een bijzonder slechte financiële toestand bevond, en dat ii) de voorganger van LOT Services, de onderneming LOT Ground Services Sp. z o.o. (hierna „LOT Ground Services" genoemd) in een insolventieprocedure betrokken was, zoals beschreven in overweging 132 hierboven, merkt de Commissie op dat voornoemde transacties al door de Commissie zijn onderzocht.

(187) In het bijzonder, voor wat betreft LOT AMS, was de verkoopprijs van de aandelen gebaseerd op drie onafhankelijke voorafgaande taxaties, die zijn beschreven en beoordeeld in het besluit van de Commissie betreffende steunmaatregel SA.33337 ([61]). Evenzo zijn de transacties met betrekking tot LOT Cargo ook beschreven en beoordeeld in het besluit van de Commissie betreffende steunmaatregel SA.33337 ([62]). Voor wat betreft LOT Ground Services en LOT Services is de Commissie nagegaan of LOT Services een juridische opvolger van LOT Ground Services was en is tot de conclusie gekomen dat ze slechts enkele activa van de geliquideerde onderneming heeft overgenomen ([63]). Op grond van het bovenstaande heeft de Commissie geen reden om haar beoordeling in het besluit betreffende steunmaatregel SA.33337 te wijzigen.

(188) Voor wat betreft de verkoop van Casinos Poland aan Vicco, zoals beschreven in overweging 145 hierboven, merkt de Commissie op dat Vicco een particuliere onderneming is. De beslissingen van Vicco zijn dus niet toe te rekenen aan de staat en haar middelen zijn geen staatsmiddelen.

(189) Voor wat betreft de verkoop van Petrolot aan PKN Orlen, zoals beschreven in overweging 145, heeft de Commissie al in overweging 179 geconcludeerd dat PKN Orlen een particuliere onderneming is en dat haar beslissingen bijgevolg niet toe te rekenen zijn aan de staat en dat haar middelen geen staatsmiddelen zijn.

(190) Voor wat betreft de verkoop van Eurolot aan TF Silesia, zoals beschreven in overweging 145 hierboven, heeft de Commissie al geconcludeerd dat haar beslissingen toe te rekenen zijn aan de staat en dat haar middelen staatsmiddelen zijn. Niettemin merkt de Commissie op dat de transactie is voorafgegaan door een openbare uitnodiging tot onderhandelingen. Bovendien is de waarde van de aandelen in Eurolot bepaald op basis van waarderingsrapporten die waren opgesteld voordat de transactie heeft plaatsgevonden. De waarderingen waren gebaseerd op veelgebruikte en algemeen aanvaarde methoden (met name de discounted-cashflowmethode (DCF) en de gecorrigeerde nettowaardemethode) en waren op geloofwaardige veronderstellingen gebaseerd. Op grond van het voorgaande concludeert de Commissie dat de resultaten van deze waarderingen een passende benadering van de marktprijzen vormen voor het belang van LOT in Eurolot. Gezien het voorgaande concludeert de Commissie dat deze transactie marktconform is.

(191) Daarom concludeert de Commissie dat de verkoop van dochterondernemingen van LOT geen staatssteun vormt.

Verlening van diensten

(192) Voor wat betreft de levering van brandstof aan LOT door PKN Orlen en haar dochteronderneming Petrolot zogezegd tegen verlaagde prijzen, zoals beschreven in overweging 146 hierboven, merkt de Commissie op dat PKN Orlen en haar dochteronderneming Petrolot particuliere ondernemingen zijn. Aangezien de middelen van PKN Orlen geen staatsmiddelen zijn, concludeert de Commissie dus dat de transacties met betrekking tot de levering van brandstof aan LOT geen staatssteun zijn.

([60]) Zie voetnoot 8.
([61]) Zie de overwegingen 29-34 en 57-60 van het besluit van de Commissie betreffende steunmaatregel SA.33337, zie voetnoot 8.
([62]) Zie de overwegingen 17-22 en 44-50 van het besluit van de Commissie betreffende steunmaatregel SA.33337, zie voetnoot 8.
([63]) Uit de inlichtingen die door Polen in het kader van het onderzoek betreffende steunmaatregel SA.33337 zijn verstrekt, blijkt dat LOT Services sommige activa (afhandelingsmaterieel) en sommige werknemers (via een extern rekruteringsbureau) van de geliquideerde onderneming LOT Ground Services heeft overgenomen. Dit hield geen verband met de overname van de activiteiten van LOT Ground Services.

7.2. RECHTMATIGHEID VAN DE HERSTRUCTURERINGSSTEUN

(193) Overeenkomstig artikel 3 van Verordening nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag ([64]) mag steun niet worden uitgevoerd alvorens de Commissie een besluit tot goedkeuring van die steun heeft gegeven of wordt geacht die te hebben gegeven („standstill-verplichting").

(194) Tot op heden heeft Polen de herstructureringssteun voor LOT nog niet uitgevoerd. Daarom concludeert de Commissie dat aan de standstill-verplichting is voldaan.

7.3. VERENIGBAARHEID VAN DE HERSTRUCTURERINGSSTEUN

(195) Volgens artikel 107, lid 3, onder c), VWEU kunnen steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid te vergemakkelijken worden goedgekeurd, mits de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt daardoor niet zodanig worden veranderd dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.

(196) De Commissie is van mening dat deze maatregel herstructureringssteun vormt die moet worden beoordeeld in het licht van de richtsnoeren om te bepalen of ze verenigbaar is met de interne markt krachtens artikel 107, lid 3, VWEU.

7.3.1. **Onderneming in moeilijkheden**

(197) Volgens punt 12, onder a), en punt 14 van de richtsnoeren komen alleen ondernemingen in moeilijkheden in aanmerking voor herstructureringssteun. Om als een onderneming in moeilijkheden te worden beschouwd, moet een onderneming aan de voorwaarden uit punt 10 of punt 11 van de richtsnoeren voldoen.

(198) Volgens punt 10 wordt een onderneming als een onderneming in moeilijkheden beschouwd:

a) in het geval van een vennootschap met beperkte aansprakelijkheid: wanneer meer dan de helft van het maatschappelijk kapitaal is verdwenen en meer dan een kwart van dit kapitaal tijdens de afgelopen twaalf maanden is verloren gegaan, of

b) voor alle ondernemingsvormen: wanneer de onderneming volgens het nationale recht aan de voorwaarden voldoet om aan een collectieve insolventieprocedure te worden onderworpen.

(199) In het besluit tot inleiding van de procedure heeft de Commissie opgemerkt dat LOT als vennootschap met beperkte aansprakelijkheid aan de voorwaarden uit punt 10, onder a), van de richtsnoeren voldeed, aangezien sinds 31 december 2012 meer dan de helft van haar maatschappelijk kapitaal (169,7 %) is verdwenen en meer dan een kwart daarvan tijdens de afgelopen twaalf maanden (89,3 %) ([65]).

(200) Omdat er in 2013 een nettowinst is opgetekend, zou het erop kunnen lijken dat LOT momenteel niet aan het tweede subcriterium van punt 10, onder a), beantwoordt. De in 2013 gerealiseerde nettowinst was echter enkel mogelijk dankzij de reddingssteun. Zonder die steun zou er in 2013 geen winst zijn geweest, aangezien de maatschappij ten onder zou zijn gegaan. Daarom is de Commissie van oordeel dat LOT een onderneming in moeilijkheden was in de zin van punt 10, onder a), toen het herstructureringsproces van start ging en dat nog steeds is.

(201) Bovendien had LOT in december 2012 nagenoeg geen liquide middelen meer en moest ze reddingssteun vragen om een faillissement te vermijden, zie overweging 17 hierboven. Polen heeft bevestigd dat de maatschappij zonder de reddingssteun op korte termijn failliet zou zijn gegaan.

(202) Daarom is de Commissie van mening dat LOT vanaf de start van het herstructureringsproces een onderneming in moeilijkheden was in de zin van punt 10, onder a) en c), van de richtsnoeren.

(203) Daarnaast heeft de Commissie ook onderzocht of LOT aan de voorwaarden van punt 11 van de richtsnoeren voldeed.

(204) Punt 11 van de richtsnoeren bepaalt dat, zelfs wanneer aan geen van de in punt 10 genoemde voorwaarden is voldaan, een onderneming toch als onderneming in moeilijkheden kan worden beschouwd, en vermeldt enkele typische symptomen hiervan, zoals een dalende omzet, groeiende voorraden, overcapaciteit, een toenemende schuldenlast, toenemende rentelasten en een vermindering of een verdwijning van de waarde van de nettoactiva.

([64]) PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.

([65]) Volgens de jaarrekening van LOT voor het jaar 2012 bedroeg het maatschappelijk kapitaal van de maatschappij 447,7 miljoen PLN op 31 december 2012, waarvan tegen 31 december 2012 759,8 miljoen verloren is gegaan, waarvan 400 miljoen PLN in 2012 alleen al.

(205) Uit de jaarrekening van de maatschappij blijken volgende symptomen van een onderneming in moeilijkheden (zie tabel 1 hierboven): —

— dalende omzet: in 2013 daalden de verkoopinkomsten tot 3 147 miljoen PLN, het laagste peil sinds 2010 wanneer ze 2 958,8 miljoen PLN bedroegen;

— groeiende voorraden: na een aanvankelijke daling van 252,1 miljoen PLN in 2010 tot 198,5 miljoen PLN in 2012, groeiden de voorraden aan tot 216,6 miljoen PLN in 2013;

— overcapaciteit: de maatschappij heeft haar personeelsbestand en vloot ingekrompen en plant verdere inkrimpingen, een teken dat ze met overcapaciteit te kampen heeft;

— toenemende schuldenlast: de kortlopende en langlopende schulden stegen van 1 606,9 miljoen PLN in 2010 tot 3 223 miljoen PLN in 2013;

— toenemende rentelasten: de rentelasten stegen van 60,2 miljoen PLN in 2010 tot 123,8 miljoen PLN in 2013;

— vermindering of verdwijning van de waarde van de nettoactiva: de nettoactiva daalden van 500,1 miljoen PLN in 2010 tot - 265,5 miljoen PLN in 2012 en tot - 258,1 miljoen PLN in 2013.

Daarnaast heeft de maatschappij in elk boekjaar sinds 2008 verliezen laten optekenen. Deze trend heeft pas in 2013 een omslag gekend toen LOT nettowinst liet optekenen nadat ze reddingssteun had gekregen. De Commissie is van mening dat een onderneming die jaren na elkaar verliezen van die grootteorde heeft laten optekenen, waarschijnlijk een onderneming in moeilijkheden is.

(206) Bovendien is er volgens de mening van de accountant met betrekking tot de jaarrekening voor het jaar 2013 materiële onzekerheid over het vermogen van de maatschappij om haar activiteiten voort te zetten gezien haar negatieve eigen vermogen en het feit dat de kortlopende schulden groter zijn dan de vlottende activa. In eerdere zaken ([66]) heeft de Commissie geconcludeerd dat, wanneer een onderneming een negatief eigen vermogen heeft, de vooronderstelling heerst dat aan de voorwaarden van punt 10, onder a), van de richtsnoeren wordt voldaan, wat sinds 2012 voor LOT het geval zou zijn. Ook het Gerecht heeft geconcludeerd ([67]) dat een onderneming met een negatief eigen vermogen een onderneming in moeilijkheden is.

(207) In het licht van het voorgaande is de Commissie van oordeel dat LOT ook in de zin van punt 11 van de richtsnoeren een onderneming in moeilijkheden is.

(208) LOT is opgericht in 1929 (in haar huidige vorm ingeschreven in 2001) en is sindsdien actief in de sector van het luchtvervoer van passagiers en kan bijgevolg voor de toepassing van punt 12 van de richtsnoeren niet als een pas opgerichte onderneming worden beschouwd.

(209) Punt 13 van de richtsnoeren bepaalt dat een onderneming die deel uitmaakt van of die wordt overgenomen door een concern, in beginsel niet voor reddings- en herstructureringssteun in aanmerking komt, behalve wanneer kan worden aangetoond dat de moeilijkheden van de onderneming een specifiek karakter hebben en niet het gevolg zijn van een arbitraire kostenallocatie binnen het concern, en dat deze moeilijkheden van de onderneming te groot zijn om door het concern zelf te kunnen worden opgelost.

(210) LOT is de moederonderneming van een concern, maar haar moeilijkheden hebben een specifiek karakter en zijn niet het gevolg van een arbitraire kostenallocatie binnen de LOT Groep. De factoren die geacht worden de moeilijkheden van de maatschappij te hebben veroorzaakt, worden beschreven in overweging 20 hierboven.

(211) De dochterondernemingen van de LOT Groep zijn te klein en genereren onvoldoende kasoverschotten om de moederonderneming te redden. Hun gecombineerde inkomsten voor het jaar 2013 waren slechts goed voor ongeveer 2,5 % van de inkomsten van LOT en ze lieten een gecombineerd nettoverlies van 2 miljoen PLN optekenen. Daarnaast blijkt de LOT Groep zelf zich in moeilijkheden te bevinden, aangezien hij een geconsolideerd nettoverlies van 164 miljoen PLN liet optekenen voor het boekjaar dat op 31 december 2011 is geëindigd (door de immaterialiteit van de dochterondernemingen was LOT sindsdien niet verplicht geconsolideerde jaarrekeningen op te stellen), en sinds die datum 270 miljoen PLN verliezen heeft opgestapeld. Bijgevolg zijn de moeilijkheden van de maatschappij te groot om door de groep zelf te kunnen worden opgelost.

([66]) Beschikking van de Commissie betreffende steunmaatregel C 38/2007 ten gunste van Arbel Fauvet Rail (PB L 238 van 5.9.2008, blz. 27).

([67]) Arrest van 3 maart 2010 in gevoegde zaken T-102/07, Freistaat Sachsen/Commissie en T-120/07, MB Immobilien en MB System/Commissie, Jurispr. 2010, blz. II-585, punten 95 tot 106.

(212) Op grond van het voorgaande concludeert de Commissie dat LOT een onderneming in moeilijkheden is en voor herstructureringssteun in aanmerking komt.

7.3.2. **Eenmalig karakter van de steun**

(213) Als de betrokken onderneming in het verleden al reddings- of herstructureringssteun heeft ontvangen, met inbegrip van niet-aangemelde steun, en wanneer minder dan tien jaar is verstreken sinds de toekenning van de reddingssteun, het aflopen van de herstructureringsperiode of de beëindiging van de tenuitvoerlegging van het herstructureringsplan (naargelang welke van deze gebeurtenissen het meest recent is), staat de Commissie volgens punt 73 van de richtsnoeren geen verdere reddings- of herstructureringssteun toe.

(214) De Commissie heeft, in het kader van dit onderzoek, beoordeeld of de uitstellen van betaling van de luchthavengelden ingevolge de klacht van Ryanair (zie afdeling 1.2 hierboven) waarover ook andere belanghebbenden opmerkingen hebben gemaakt, zoals beschreven in de overwegingen 130, 132, 133 en 135, een impact hebben gehad op de inachtneming door Polen van het beginsel dat steun eenmalig moet zijn. Aangezien zij tot de conclusie is gekomen dat de uitstellen van betaling van de luchthavengelden geen staatssteun vormen, zie overweging 172 hierboven, hebben deze transacties geen enkele invloed op de inachtneming door Polen van het beginsel dat steun eenmalig moet zijn.

(215) Hetzelfde geldt voor de andere transacties die volgens belanghebbenden staatssteun zouden vormen, namelijk deze met betrekking tot: i) de verkoop van vastgoed, ii) het verstrekken van leningen, iii) de verkoop van dochterondernemingen, en iv) de verlening van andere diensten zoals beschreven in de overwegingen 132 en 133, aangezien de Commissie tot de conclusie is gekomen dat zij geen staatssteun vormen, zie de overwegingen 177, 183, 191 en 192.

(216) Gezien het voorgaande is de Commissie van mening dat noch de uitstellen van betaling van de luchthavengelden noch de door de belanghebbenden genoemde transacties staatssteun vormen. Daarnaast heeft Polen bevestigd dat de maatschappij de afgelopen tien jaar geen reddings- of herstructureringssteun heeft gekregen. De Commissie is dus van mening dat het beginsel dat steun eenmalig moet zijn in acht is genomen.

7.3.3. **Herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn**

(217) Opdat een maatregel verenigbaar wordt geacht overeenkomstig de punten 34 tot en met 37 van de richtsnoeren, moet het herstructureringsplan binnen een redelijk tijdsbestek de levensvatbaarheid op lange termijn van de onderneming herstellen en moet het zijn gebaseerd op realistische veronderstellingen betreffende de toekomstige bedrijfsomstandigheden. Het herstructureringsplan moet ervoor zorgen dat de onderneming, nadat de herstructurering is voltooid, in staat is al haar kosten te dekken en het verwachte rendement op eigen vermogen moet voldoende zijn om de geherstructureerde onderneming in staat te stellen op eigen kracht op de markt te concurreren. Het herstructureringsplan moet de omstandigheden beschrijven die tot de moeilijkheden van de onderneming hebben geleid, zodat kan worden nagegaan of de voorgestelde maatregelen passend zijn.

(218) Volgens het herstructureringsplan zal de levensvatbaarheid op lange termijn in 2015 worden hersteld (zie tabel 4). De maatschappij zal naar verwachting nettowinst genereren, waardoor ze in staat zou zijn al haar kosten te dekken nadat de herstructurering is voltooid, met inbegrip van afschrijvingen en financiële lasten. Volgens prognoses zal het verwachte rendement van het geïnvesteerde vermogen in de periode na voltooiing van de herstructurering tussen [5-6] % en [10-12] % liggen. Aangezien het rendement van de Poolse overheidsobligaties op tien jaar, dat doorgaans wordt beschouwd als een benadering van het rendement van een risicovrije belegging, ongeveer 3,4 % bedraagt, biedt het verwachte rendement op eigen vermogen een redelijk adequate risicopremie en kan het voldoende worden geacht om LOT in staat te stellen op eigen kracht op de markt te concurreren. Anderzijds lijkt, aangezien het mediaan ROCE van de Europese luchtvaartmaatschappijen in het laatste boekjaar 6,9 % bedroeg (10,3 % als alleen de meest rendabele luchtvaartmaatschappijen worden meegerekend) en aangezien de meest efficiënte Europese luchtvaartmaatschappijen een ROCE van 13,4 % hadden, het doel dat LOT zich heeft gesteld, niet onrealistisch noch buitensporig na een geslaagde herstructurering.

(219) Het herstructureringsplan zet in detail de omstandigheden uiteen die tot de moeilijkheden van LOT hebben geleid, en bevat maatregelen die tot doel hebben deze moeilijkheden aan te pakken, die in detail worden beschreven in hoofdstuk III hierboven.

(220) De Commissie heeft de belangrijkste veronderstellingen waarop de financiële prognoses in het herstructureringsplan waren gebaseerd, bekeken en heeft de herstructureringsmaatregelen beoordeeld, evenals de door de belanghebbenden aan de orde gestelde vragen met betrekking tot het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn. Als gevolg daarvan is zij van mening dat LOT nu een grotere kans op slagen heeft dan in 2009-2012.

(221) Ten eerste heeft LOT in 2013 de langverwachte Boeing 787-toestellen in gebruik kunnen nemen, die een belangrijk element van de nieuwe strategie vormen en een belangrijke bron van de herstructureringsvoordelen zijn. De vertraging bij de levering van de Boeing 787-toestellen werd door Polen aangeduid als een van de

voornaamste oorzaken van de financiële moeilijkheden van de maatschappij in het verleden en van haar onvermogen om de levensvatbaarheid te herstellen. De nieuwe strategie van LOT is gebaseerd op het gebruik van de Boeing 787-toestellen op langeafstandsroutes en binnen het netwerk met instroom uit Polen en Centraal-Europa dat is opgebouwd rond de luchthaven Warschau Chopin, die onlangs is vernieuwd en uitgebreid ([68]).

(222) De eerste reële resultaten van de exploitatie van de Boeing 787-toestellen bevestigen de veronderstelling dat hun ingebruikneming aanzienlijke herstructureringsvoordelen zal opleveren. Tussen juni en november 2013 was de door de Boeing 787-toestellen gegenereerde winst […] miljoen groter dan de winst die hun voorgangers, de Boeing 767-toestellen, in een vergelijkbare periode van 2012 hadden gegenereerd. Dit was meer dan voorspeld in het herstructureringsplan. Ervan uitgaand dat de toestellen een heel jaar worden gebruikt (in tegenstelling tot in 2013 toen ze de helft van het jaar aan de grond stonden), lijkt het geplande jaarlijkse financiële effect van [135-165] miljoen PLN haalbaar. De nieuwe toestellen hebben ook aanzienlijke besparingen opgeleverd: [> 15] % lagere brandstofkosten en [> 25] % lagere totale directe kosten.

(223) Polen heeft ook kwantitatieve gegevens voorgelegd die aantonen dat de ingebruikneming van de Boeing 787-toestellen niet alleen op het langeafstandssegment een positief effect heeft, maar ook op het volledige vluchtnetwerk, inclusief de korte en middellange routes, die overstapmogelijkheden voor de langeafstandsroutes bieden. De winst die LOT uit de verbindingen heeft gehaald waarvoor ze de Boeing 787-toestellen heeft ingezet, gemeten volgens marge 2 ([69]) (d.w.z. inclusief het bijdrage-effect op het hele vluchtnetwerk) bedroeg [> 100] miljoen PLN in de periode juni-november 2013 en was [> 100] % hoger dan in een vergelijkbare periode van 2012 toen de maatschappij de oude Boeing 767-toestellen gebruikte.

(224) Met betrekking tot de mogelijke onderbenutting van de Boeing 787-toestellen, zoals opgeworpen in het besluit tot inleiding van de procedure, heeft Polen verduidelijkt dat LOT tot 2013 vijf Boeing 767-toestellen had ingezet op de routes van Polen naar de Verenigde Staten en Canada. Momenteel beschikt ze over zes Boeing 787-toestellen die op die routes en op een extra route naar Peking kunnen worden ingezet. Na de voltooiing van de herstructurering is LOT voornemens om nieuwe langeafstandsroutes naar Azië te openen. Volgens de IATA zullen de trans-Atlantische routes vanuit Polen naar verwachting een groei van 6,5 % per jaar kennen in de periode 2013-2017 en zal het passagiersverkeer vanuit Centraal- en Oost-Europa naar Azië met 9,1 % tot 10,6 % per jaar toenemen. Polen heeft gegevens toegestuurd waaruit blijkt dat het een van de grootste en groeiende markten naar Noord-Amerika heeft, groter dan sommige gevestigde West-Europese hubs (München, Wenen, Kopenhagen en op sommige routes Zürich) en groter dan de huidige marktgrootte van Praag en Boedapest samen. Dit biedt meer zekerheid dat de Boeing 787-toestellen daadwerkelijk en doeltreffend zullen worden benut.

(225) Ten tweede heeft LOT de zwakke punten van eerdere herstructureringspogingen aangepakt door zich te concentreren op eerder onopgeloste problemen, bv. een inconsistente herstructurering van het personeelsbestand. Reeds in november 2013 had LOT het aantal banen bij het grondpersoneel met een nooit eerder geziene 35 % verlaagd. Bovendien plant ze nog verdere inkrimpingen. De maatschappij heeft ook de controle op de tenuitvoerlegging van het herstructureringsplan verstrengd.

(226) De inkomstengerelateerde maatregelen hebben in 2013 [> 100] % van hun geplande financiële potentieel opgebracht. In augustus 2013 heeft de maatschappij catering tegen betaling ingevoerd zonder negatieve reacties van de klanten. Volgens marktonderzoek door LOT is het onwaarschijnlijk dat passagiers in economyclass zich tegen andere betaalde diensten zullen verzetten, met uitzondering van een bagagevergoeding (die LOT niet van plan is in te voeren). Passagiers op de Poolse markt, waar de lagekostenmaatschappijen een marktaandeel van meer dan 50 % hebben, zijn vertrouwd met diensten tegen betaling.

(227) Er lijkt potentieel voor groei van de aanvullende inkomsten te zijn. De aanvullende inkomsten van LOT vertegenwoordigen […] % van haar totale inkomsten en zijn lager dan gemiddeld bij traditionele luchtvaartmaatschappijen (3,1 % en stijgend) en veel lager dan bij Aer Lingus (13-14 %), die LOT als haar strategische referentie ziet (gezien haar vergelijkbare grootte en soortgelijk businessmodel). LOT heeft een speciale eenheid opgericht die belast is met het verhogen van de aanvullende inkomsten. Nu traditionele luchtvaartmaatschappijen naar een gemengd businessmodel evolueren waarin meer aanvullende inkomsten met traditionele elementen van netwerkmaatschappijen worden gecombineerd, lijkt het gerechtvaardigd aan te nemen dat een soortgelijke evolutie bij LOT haar strategie (om een „legacy"-maatschappij te blijven) niet zal uithollen en de klanten niet zal afschrikken.

([68]) Na de modernisering van de tweede passagiersterminal zal de capaciteit van de luchthaven toenemen tot meer dan 20 miljoen passagiers, het dubbele van nu.

([69]) Voor een definitie van marge 2 zie overweging 248.

(228) Voor wat betreft de verdere tenuitvoerlegging van het herstructureringsplan had LOT op 31 december 2013 al 69 % van de in 2014 geplande verbetering gerealiseerd. Om de doelstelling voor het jaar dat op 31 december 2014 wordt afgesloten, te halen (71 miljoen PLN winst uit de kernactiviteit), moet LOT haar financiële prestaties nog met 75 miljoen PLN verbeteren, wat een realistische doelstelling is.

(229) In het bijzonder heeft LOT vastgesteld waar ze deze noodzakelijke verbetering kan halen, bv. voordelen uit de reeds uitgevoerde herstructureringsmaatregelen met een terugkerend financieel effect ([> 100] miljoen PLN in 2013); verdwijnen van de eenmalige kosten verbonden aan het verplicht aan de grond houden van de Boeing 787-toestellen in de eerste helft van 2013 ([> 25] miljoen PLN); extra winst uit de Boeing 787-toestellen, als ze een volledig jaar in plaats van een half jaar zoals in 2013 worden gebruikt ([> 50] miljoen PLN); besparingen op brandstofkosten ([> 75] miljoen PLN). Als slechts een fractie van deze mogelijke verbeteringen wordt verwezenlijkt, zou LOT haar financiële doelstelling voor 2014 moeten halen.

(230) Ten derde is de macro-economische toestand, die eerdere herstructureringspogingen heeft ondermijnd, nu verbeterd. Na de recessie in 2009 en 2012 lijkt de economie in de Europese Unie erop vooruit te gaan, aangezien verwacht wordt dat ze in 2014 1,6 % zal groeien en in 2015 2,0 %. De economie van Polen zal naar verwachting 3,2 % groeien in 2014, d.w.z. sneller dan was voorspeld toen het herstructureringsplan is opgesteld (2,2 %), en 3,4 % in 2015 ([70]). Gebaseerd op historische gegevens aangebracht door LOT vertoont de vraag naar passagiersluchtvervoerdiensten een sterke correlatie met economische groei. De IATA voorspelt dat het wereldwijde passagiersverkeer in de periode 2013-2017 met 5,4 % per jaar zal toenemen. Volgens de Vereniging van Europese Luchtvaartmaatschappijen zullen van alle Europese zones Centraal- en Oost-Europa tijdens het zomerseizoen van 2014 de grootste uitbreiding kennen (7 % meer vluchten). Polen is goed voor ruwweg 25 % van alle luchtverkeer in Centraal- en Oost-Europa.

(231) Hierdoor heeft LOT in het boekjaar dat op 31 december 2013 is afgesloten, het eerste volledige jaar sinds de start van de herstructureringen, een nettowinst van 26 miljoen PLN geboekt (tegenover een gepland verlies van 196 miljoen PLN). Volgens de analyse van de maatschappij was deze eerste winst sinds 2007 grotendeels te danken aan de uitvoering van de herstructureringsmaatregelen en niet aan externe factoren.

(232) De liquiditeitspositie van LOT is ook aanzienlijk verbeterd. De reële kasstromen uit bedrijfsactiviteiten waren in 2013 285 miljoen PLN groter dan gepland. Terwijl het herstructureringsplan ervan uitging dat LOT in augustus 2013 herstructureringssteun nodig zou hebben, heeft ze die tot op heden niet nodig gehad en heeft ze zelfs bijkomende financieringsbronnen weten te vinden, zoals […] van Boeing van […] miljoen USD en netto-opbrengsten uit de „sale and leaseback"-transactie van het zesde Boeing 787-toestel ten bedrage van […] miljoen USD ([71]). Hoewel de maatschappij de steun nog steeds nodig heeft om te overleven, is de veiligheidsmarge qua liquiditeit hierdoor groter geworden, wat de bewering dat de levensvatbaarheid kan worden hersteld, kracht bijzet.

(233) In het besluit tot inleiding van de procedure had de Commissie vragen bij enkele veronderstellingen waarop de financiële prognoses waren gebaseerd, bv. een relatief kleine afwijking ten opzichte van de basislijn voor de belangrijke parameters waarop de financiële prognoses zijn gebaseerd (bv. gemiddelde inkomsten per eenheid per passagier (rendement): met 1 %, aantal passagiers: met 1 %, wisselkoers PLN/USD: met 10 %), een vaste brandstofprijs gedurende een prognoseperiode van zes jaar, een uitvoeringsgraad van de herstructureringsmaatregelen van 85 %, het bedrag van geplande opbrengsten uit de sublease van vliegtuigen.

(234) Polen heeft een bijgewerkte gevoeligheidsanalyse voorgelegd die uitging van grotere afwijkingen ten opzichte van de basislijn voor belangrijke parameters: rendement: met 4 %, aantal passagiers: met 3,5 %, waardevermindering van PLN ten opzichte van USD: met 55 %. Volgens deze analyse wordt verwacht dat LOT in alle scenario's levensvatbaar blijft tijdens de volledige prognoseperiode van 2014-2018. Niettemin heeft Polen benadrukt dat de basisniveaus conservatief zijn bepaald. Het geplande rendement wordt gerechtvaardigd door historische waarden en is bevestigd door de reële resultaten (in 2013 nam het rendement sneller toe dan gepland). Het aantal passagiers, dat door de herstructureringsmaatregelen en de compenserende maatregelen al beduidend lager was ingeschat, is lager dan zou zijn gerechtvaardigd in vergelijking met vergelijkbare luchtvaartmaatschappijen en gezien de groeivoorspellingen voor de Poolse markt. Ten slotte wordt, volgens de verwachtingen van door LOT geciteerde financiële instellingen, voorspeld dat de wisselkoers PLN/USD tot het einde van de prognoseperiode, d.w.z. tot 2016, onder het niveau zal blijven dat in het herstructureringsplan is aangenomen.

([70]) Europese economische prognose — voorjaar 2014, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf

([71]) Op […] heeft LOT een overeenkomst ondertekend met Boeing ter afsluiting van de onderhandelingen die voortkwamen uit de […] Boeing 787-toestellen […]. De overeenkomst voorziet in […] met een geraamde cashimpact van […] miljoen USD. Daarnaast zijn ook de voorwaarden van de „sale and leaseback"-overeenkomst voor het zesde Boeing 787-toestel beter dan de operationele lease waarvan oorspronkelijk in het herstructureringsplan was uitgegaan. De huidige waarde van de extra kasstromen bedraagt […] miljoen USD.

(235) Het basisniveau van de brandstofprijs waarvan in het herstructureringsplan is uitgegaan, is hoger dan de historische maximumprijs over tien jaar van LOT en 12,1 % hoger dan de marktprijs op het ogenblik van de aanmelding, d.w.z. relatief hoger dan de prijzen die de Commissie bij eerdere zaken van herstructureringen van luchtvaartmaatschappijen heeft geanalyseerd ([72]) (bv. de maximale brandstofprijs in de zaak betreffende České aerolinie lag 5 % en in die betreffende Air Malta 4,5 % boven de toenmalige marktprijzen). LOT kan momenteel de brandstofprijs tot 2015 afdekken op […] % onder het basisniveau, wat betekent dat ze kan garanderen dat de prijs het afgedekte niveau tot het einde van de herstructureringsperiode niet zal overschrijden. Bovendien zou LOT volgens een gevoeligheidsanalyse, zelfs als deze heel conservatieve basisprijs met 15 % zou stijgen, haar liquiditeit gedurende de hele financiële prognoseperiode in stand kunnen houden.

(236) Voor wat betreft de geplande opbrengsten uit de sublease van vliegtuigen heeft LOT één Boeing 787-toestel gesubleaset aan touroperators en werkt ze momenteel aan een definitieve overeenkomst met de huurder van een tweede vliegtuig. LOT acht het heel waarschijnlijk dat de deal doorgaat. Volgens opmerkingen van een belanghebbende is de Boeing 787 een toestel dat heel goed in de markt ligt. Dus lijkt de veronderstelling met betrekking tot de sublease van twee Boeing 787-toestellen realiseerbaar.

(237) LOT is nog steeds op zoek naar kopers of huurders voor […] Embraer 170-toestellen. Ze heeft echter een alternatief vlootscenario uitgewerkt waarbij wordt uitgegaan van het verdere gebruik van deze toestellen, om te garanderen dat de levensvatbaarheid wordt hersteld ook als deze pogingen mislukken. De Commissie heeft onderzocht welk effect de uitvoering van het alternatieve scenario op de financiële prognoses zou hebben. Er is vastgesteld dat de totale uitstroom van kasmiddelen in 2014-2018 [64-78] miljoen PLN hoger zou liggen dan bij het basisscenario. Dit negatieve verschil blijft binnen de veiligheidsmarge die in het herstructureringsplan is ingebouwd. Zelfs in het worstcasescenario wordt verwacht dat LOT in 2014-2018 geaccumuleerde kasstromen van [> 150] miljoen PLN kan genereren.

(238) Bovendien heeft LOT in verdere herstructureringsmaatregelen voorzien (niet inbegrepen in het herstructureringsplan) om de eventuele negatieve effecten van het alternatieve vlootscenario te temperen. Het geraamde financiële effect van deze extra maatregelen bedraagt [> 50] miljoen PLN per jaar en overstijgt ruimschoots het eventuele financiële tekort van [64-78] miljoen PLN in 2014-2018. In de financiële prognoses bij het alternatieve vlootscenario, in combinatie met bijkomende herstructureringsmaatregelen, wordt voorspeld dat de kaspositie van LOT zelfs iets beter zal zijn dan in het herstructureringsplan was aangenomen.

(239) Voor wat betreft de uitvoeringsgraad van het herstructureringsplan, gebaseerd op de analyse hierboven, is de Commissie van mening dat de aangenomen uitvoeringsgraad van de herstructureringsmaatregelen van 85 % realistisch is. Bovendien merkt zij op dat LOT 137 % van de geplande baten van de herstructurering heeft verwezenlijkt in 2013.

(240) De Commissie is daarom van oordeel dat de bijgewerkte gevoeligheidsanalyse verder aantoont dat de voorgestelde herstructureringsmaatregelen de levensvatbaarheid op lange termijn van de maatschappij kunnen herstellen.

(241) Bovendien merkt de Commissie op dat de duur van het herstructureringsplan tot drie jaar en drie maanden is beperkt, van het laatste kwartaal van 2012 tot eind 2015, wat in dit geval passend lijkt gezien de herstructureringsmaatregelen uit het plan, de planning volgens welke ze zouden moeten worden uitgevoerd, en de eerste resultaten van deze maatregelen. De duur is korter dan bij de eerder goedgekeurde herstructureringen van luchtvaartmaatschappijen ([73]), waar de herstructureringsperiode vijf jaar bedroeg.

(242) Ten slotte merkt de Commissie op dat het aangemelde herstructureringsplan van 14 juni 2013 dateert, terwijl het herstructureringsproces eind 2012 van start is gegaan. Een onderneming in moeilijkheden herstructureren vraagt doorgaans inderdaad een veelvoud aan maatregelen, waarvan sommige onmiddellijk kunnen worden uitgevoerd en andere meer tijd kunnen vragen om te worden uitgewerkt en toegepast. Het zou daarom contraproductief zijn om op te leggen dat de eerste soort maatregelen niet mag worden uitgevoerd zolang de tweede soort maatregelen nog in detail wordt uitgewerkt, om als onderdeel van hetzelfde herstructureringsproces te worden beschouwd. Een dergelijk verbod op de uitvoering van maatregelen die onmiddellijk kunnen worden toegepast, zou de moeilijkheden van de onderneming en de nood aan staatssteun vergroten.

(243) Daarom concludeert de Commissie dat de voorgestelde herstructureringsmaatregelen de levensvatbaarheid op lange termijn van de maatschappij binnen een redelijk tijdsbestek kunnen herstellen en op realistische veronderstellingen zijn gebaseerd.

([72]) Besluit C(2012) 6352 final van de Commissie van 19 september 2012 betreffende steunmaatregel SA.30908 (PB L 92 van 3.4.2013, blz. 16); besluit C(2012) 4198 final van de Commissie van 27 juni 2012 betreffende steunmaatregel SA.33015 (PB L 301 van 30.10.2012, blz. 29).

([73]) Zie voetnoot 72.

7.3.4. **Voorkoming van ongerechtvaardigde vervalsing van de mededinging (compenserende maatregelen)**

(244) Krachtens de punten 38-42 van de richtsnoeren moeten compenserende maatregelen worden genomen om te garanderen dat de ongunstige effecten van de steun op de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, zo beperkt mogelijk blijven. De steun mag de mededinging niet ongerechtvaardigd vervalsen. Dit betekent gewoonlijk een beperking van de aanwezigheid van de onderneming op haar markten na voltooiing van de herstructurering. De compenserende maatregelen moeten in verhouding staan tot de mededingingsverstorende effecten van de steun en met name tot de grootte en het relatieve belang van de onderneming op haar markt of markten. De sluiting van verliesgevende activiteiten kan niet als een geldige compenserende maatregel worden beschouwd. De omvang van de compenserende maatregelen moet geval per geval worden bepaald, rekening houdend met de doelstelling om de levensvatbaarheid op lange termijn van de onderneming te herstellen. Overeenkomstig punt 7 van de richtsnoeren eist de Commissie bovendien ook compenserende maatregelen om de gevolgen voor concurrenten tot een minimum te beperken.

(245) Overeenkomstig punt 56 van de richtsnoeren gelden voor de goedkeuring van steun in steungebieden minder strenge voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van compenserende maatregelen. In dit kader merkt de Commissie op dat LOT in overeenstemming met artikel 107, lid 3, onder a), VWEU in een steungebied gevestigd is.

(246) De Commissie merkt op dat LOT een relatief kleine onderneming is die moet opboksen tegen de concurrentie van „legacy"-maatschappijen en lagekostenmaatschappijen. Haar aandeel in het totale Europese passagiersluchtvervoer wordt op minder dan 1 % geraamd. Ze heeft een relatief sterkere (doch tanende) positie op de internationale routes van en naar Polen met een aandeel dat op 27 % wordt geraamd. Daarom is de Commissie van oordeel dat compenserende maatregelen noodzakelijk zijn. Door de relatief kleine omvang en het beperkte marktbelang van LOT kan de Commissie echter aannemen dat de mededingingsverstorende effecten van de steun beperkt zullen zijn. Hiermee moet eveneens rekening worden gehouden bij de beoordeling van de compenserende maatregelen.

(247) Als compenserende maatregelen is LOT voornemens om 19 verbindingen te schrappen en de frequentie van vijf verbindingen te verlagen (voor meer details, zie afdeling 3.4). De voorgestelde compenserende maatregelen komen overeen met een capaciteitsinkrimping van [13,5-16,5] % in termen van ASK in vergelijking met de periode november 2011-oktober 2012 voorafgaand aan de herstructurering. LOT zegt dat geen enkele van de betrokken verbindingen vóór de herstructurering verliesgevend was.

(248) LOT berekent de rentabiliteit van de routes aan de hand van twee maatstaven: „marge 1" en „marge 2". Marge 1 houdt rekening met de inkomsten en variabele kosten van een route, zoals de verkoop-, passagiers- en vluchtkosten. Marge 2 houdt daarnaast ook rekening met de zogenaamde „bijdrage" (het financiële effect van een route op het hele vluchtnetwerk van LOT) en de indirecte kosten die aan een route toe te wijzen zijn (bv. operationele lease, afschrijving, vaste kosten voor personeel, marketing en reclame). Alle betrokken routes waren winstgevend in termen van marge 1.

(249) Het is de normale praktijk van de Commissie om routes als winstgevend te beschouwen als ze een positieve dekkingsbijdrage hadden in het jaar voorafgaand aan hun schrapping ([74]). De dekkingsbijdrage (die overeenkomt met „marge 1" van LOT) houdt rekening met de verkoopinkomsten en de variabele kosten (bv. vlucht-, passagiers- en distributiekosten) die aan elke individuele route toe te wijzen zijn. De dekkingsbijdrage is de gepaste maatstaf omdat ze rekening houdt met alle kosten die rechtstreeks met de betrokken route verband houden. Routes met een positieve dekkingsbijdrage dekken niet alleen de variabele kosten van een route, maar dragen ook bij aan de vaste kosten van de onderneming.

(250) Het is in het bedrijfsleven normaal om bedrijfsactiviteiten voort te zetten die de variabele kosten op korte tot middellange termijn dekken. Vaste kosten wijzigen in beginsel niet naarmate de bedrijfsactiviteiten af- of toenemen en moeten worden betaald ongeacht of een route al dan niet wordt geëxploiteerd. Daarom is het voor een luchtvaartmaatschappij interessanter om een dergelijke verbinding te behouden zolang ze minstens een deel van de vaste kosten dekt, dan om ze te schrappen. Dit is impliciet erkend door een van de belanghebbenden die de opmerking had gemaakt dat het meten van de rentabiliteit enkel op basis van variabele kosten ongeschikt is voor overwegingen *op lange termijn*.

(251) Op grond van het voorgaande concludeert de Commissie dat de betrokken routes passende compenserende maatregelen vormen aangezien ze vóór de herstructurering niet verliesgevend waren.

(252) Met betrekking tot de bewering van de belanghebbende dat LOT dankzij staatssteun haar capaciteit op de Poolse chartermarkt heeft vergroot, merkt de Commissie ten eerste op dat LOT tot nu toe alleen reddingssteun heeft gekregen en die volledig heeft gebruikt om achterstallige schulden te betalen en om het kastekort uit bedrijfsactiviteiten in de reddingsperiode te dekken. LOT had dus geen resterende staatssteun beschikbaar om de vermeende uitbreiding op de chartermarkt te financieren. Ze is evenmin voornemens om de toekomstige herstructureringssteun voor dit doel te gebruiken, maar uitsluitend om de herstructureringsmaatregelen te financieren.

([74]) Zie besluit van de Commissie betreffende steunmaatregel SA.30908, zie voetnoot 72, overwegingen 130 en 131.

(253) Ten tweede heeft LOT haar capaciteit op de Poolse chartermarkt niet verhoogd. Integendeel, LOT heeft haar aanwezigheid op de groeiende Poolse chartermarkt verminderd van [> 3] % in 2012 tot [< 1,5] % in 2013 (historisch had LOT een veel sterkere positie met een marktaandeel van [> 15] % in 2010). De activiteiten van LOT op de chartermarkt zijn tijdelijk en worden alleen ondernomen om een efficiënte benutting van haar vloot te garanderen, zoals in het herstructureringsplan wordt beoogd. LOT is niet van plan om na de voltooiing van de herstructurering op de chartermarkt actief te blijven.

(254) Ten derde is de charteractiviteit marginaal voor LOT, aangezien ze slechts [< 1] % van haar activiteiten vertegenwoordigt. De richtsnoeren vereisen een inkrimping van de capaciteit op de hoofdmarkt, dus in het geval van LOT, de lijnvluchten.

(255) Samengevat bedraagt de totale capaciteitsinkrimping die het gevolg is van de door LOT voorgestelde compenserende maatregelen [13,5-16,5] % en is ze dus groter dan de inkrimping die de Commissie in de eerder genoemde gevallen van herstructureringen van luchtvaartmaatschappijen heeft aanvaard, met name České aerolinie en Air Malta. In deze context is het ook interessant te noteren dat LOT in 2013 een reële capaciteitsinkrimping heeft gerealiseerd die 1,6 procentpunten groter was dan gepland.

(256) Daarenboven merkt de Commissie op dat LOT een aantal routes vanuit de volledig gecoördineerde ([75]) luchthavens van Frankfurt, München, Düsseldorf, Wenen, Zürich, Helsinki, Parijs, Nice, Rome, Amsterdam en Stockholm heeft geschrapt. Hierdoor zijn slots op deze luchthavens vrijgekomen, wat nieuwe zakelijke mogelijkheden biedt voor concurrerende luchtvaartmaatschappijen om routes van en naar deze luchthavens te exploiteren en om hun aanwezigheid op deze luchthavens te vergroten.

(257) Gezien het voorgaande zijn de voorgestelde compenserende maatregelen voldoende om te garanderen dat de ongunstige effecten van de staatssteun op de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, zo beperkt mogelijk blijven. Bijgevolg voldoen de voorgestelde compenserende maatregelen aan de punten 38-42 van de richtsnoeren.

7.3.5. **Beperking van de steun tot het minimum, bijdrage uit eigen middelen**

(258) Volgens de punten 43-45 van de richtsnoeren moet de steun tot het voor de uitvoering van de herstructurering strikt noodzakelijke minimum worden beperkt. Van de begunstigde wordt verwacht dat zij uit eigen middelen, zo nodig door de verkoop van activa die voor het voortbestaan van de onderneming niet onontbeerlijk zijn of door externe financiering onder marktvoorwaarden, een belangrijke bijdrage aan het herstructureringsplan leveren. Deze bijdrage moet reëel — dus actueel — zijn, onder uitsluiting van alle voor de toekomst verwachte winst zoals kasstromen, en zij is een teken dat de markten er vertrouwen in hebben dat een herstel van de levensvatbaarheid haalbaar is. Voor een grote onderneming zoals LOT moet het aandeel van de bijdrage uit eigen middelen minstens 50 % van de herstructureringskosten bedragen.

(259) Volgens LOT bedraagt de bijdrage uit eigen middelen [1 200-1 600] miljoen PLN en vertegenwoordigt deze [60-67] % van de herstructureringskosten. Ze bestaat uit; i) de financiële lease van de Boeing 787-toestellen ten bedrage van […] miljoen PLN, en ii) de verkoop van vaste activa die […] miljoen PLN moet opleveren.

(260) De financiële lease is verstrekt door een particuliere Amerikaanse bank […] om de aankoop van vijf Boeing 787-toestellen te financieren. Ze wordt onder andere gedekt door de garantie van Ex-Im Bank en pandrechten op de vliegtuigen.

(261) Volgens de richtsnoeren mag een bijdrage uit eigen middelen afkomstig zijn van „externe financiering tegen marktvoorwaarden". Voornoemde financiële lease voldoet aan deze voorwaarde. Ten eerste is ze verstrekt door een particuliere bank. Ten tweede heeft LOT het aanbod van […] gekozen uit 24 commerciële aanbiedingen uit de markt in een concurrerende procedure. Ten derde is het leasen van vliegtuigen een standaardvorm van financiering (inclusief het soort zekerheid) in de luchtvaartsector, die ook door de concurrenten van LOT wordt gebruikt. Uit door Polen verstrekte inlichtingen blijkt dat de voorbije drie jaar diverse Europese luchtvaartmaatschappijen vliegtuigen hebben aangekocht met garanties van exportkredietinstellingen, waaronder Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian en KLM. In 2012 is ongeveer 30 % van de financieringstransacties voor vliegtuigen wereldwijd met tussenkomst van een exportkredietinstelling afgesloten. Ten slotte dekt de financiering slechts een deel van de aankoopprijs van de vliegtuigen ([75-90] %), terwijl de rest door LOT moet worden betaald.

(262) Anderzijds bepalen de richtsnoeren ook dat de bijdrage uit eigen middelen „… een teken [is] dat de markten er vertrouwen in hebben dat een herstel van de levensvatbaarheid haalbaar is". Gezien de uitstekende kwaliteit van de zekerheid en het schijnbaar onbestaande of heel geringe risico op wanbetaling had de Commissie in het besluit tot inleiding van de procedure haar voorbehoud geformuleerd over het feit of deze lease al dan niet kon worden beschouwd als een bewijs dat de markten in het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn van LOT geloven.

([75]) Volledig gecoördineerde luchthavens worden gedefinieerd in artikel 2, onder g), van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots" op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1). Volgens artikel 3, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 95/93 ervaren deze luchthavens, minstens gedurende bepaalde perioden, capaciteitsproblemen.

(263) Polen heeft bijkomende verduidelijkingen en bewijsstukken verstrekt om deze bezorgdheid weg te nemen. Voordat ze de garantie heeft verleend, heeft Ex-Im Bank een duediligenceonderzoek uitgevoerd en de financiële toestand en bedrijfsactiviteiten van LOT geanalyseerd. Ze is tot de conclusie gekomen dat LOT een levensvatbaar businessmodel had en in staat zou zijn de lease op lange termijn terug te betalen.

(264) Bovendien wijst het feit dat 24 particuliere ondernemingen verschillende financieringsvoorwaarden voor dezelfde transactie hebben aangeboden, erop dat ze, ondanks de zekerheid van uitstekende kwaliteit, toch van mening waren dat het financieren van LOT een zeker risico inhield (anders zouden alle bieders hetzelfde risicovrije tarief hebben geboden). Een rationele schuldeiser in een markteconomie zou dit risico beoordelen en rekening houden met de levensvatbaarheid van LOT, aangezien deze grote invloed heeft op het vermogen van de schuldenaar om de lease terug te betalen.

(265) Bovendien heeft een van de bieders financiering zonder de garantie van een exportkredietinstelling aangeboden, wat bewijst dat de markt bereid was zelfs zonder enige tussenkomst van een exportkredietinstelling de aankoop te financieren. Op grond van een analyse door een externe consultant heeft LOT het aanbod van […] gekozen als het interessantste.

(266) Het risico van LOT is ook beoordeeld door de Amerikaanse kapitaalmarkt toen de lease in 2013 met succes is geherfinancierd van de oorspronkelijke financieringsstructuur gebaseerd op het mechanisme van een lening naar een financieringsstructuur gebaseerd op de uitgifte van obligaties. De obligaties zijn aangekocht door particuliere investeerders die het eraan verbonden risico hebben aanvaard en op die manier stilzwijgend hun vertrouwen hebben geuit dat aan de onderliggende leaseverplichtingen zou worden voldaan.

(267) Het is een normale marktpraktijk voor leaseverstrekkers om het risico tot een minimum te beperken door een zekerheid van de hoogst mogelijke kwaliteit en eventueel een garantie te zoeken. Het feit dat […] financiering heeft aangeboden op basis van de garantie van de exportkredietinstelling is dus geen bewijs dat de markten geen vertrouwen hadden in de levensvatbaarheid van LOT. Anderzijds zal een leaseverstrekker geen financiering aanbieden louter en alleen omdat de zekerheid goed is, als hij ervan overtuigd is dat de leasenemer de lease niet zal kunnen terugbetalen. De leaseverstrekker loopt in ieder geval een zeker kredietrisico aangezien hij ingeval de leasenemer in gebreke blijft, verlies zou lijden (met name het onmiddellijke verlies aan inkomsten uit de leasevergoedingen, dat blijft oplopen tot het vliegtuig opnieuw aan een nieuwe klant kan worden geleaset, alsook de kosten om het vliegtuig opnieuw te configureren voor een andere exploitant en de kosten voor de uitwinning van de zekerheid en de garantie).

(268) Gezien het voorgaande kan de financiële lease worden beschouwd als een teken dat de markten vertrouwen hadden in het herstel van de levensvatbaarheid van LOT. De Commissie merkt in dit kader op dat ze een financiële lease als geldige bron van bijdrage uit eigen middelen al eerder heeft aanvaard in het geval van de herstructureringen bij České aerolinie en airBaltic ([76]).

(269) Voor wat betreft de tweede bron van de aangemelde bijdrage uit eigen middelen, met name de verkoop van vaste activa, heeft Polen laten weten dat tot op heden een opbrengst van […] PLN is gerealiseerd. Daarnaast heeft Polen taxaties door onafhankelijke deskundigen toegezonden die bevestigen dat de marktwaarde van het bijkomend vastgoed […] PLN bedraagt. Bij de analyse van deze taxaties door de Commissie zijn geen fouten vastgesteld. De taxaties maken gebruik van aanvaarde methodologieën en zijn gebaseerd op geloofwaardige veronderstellingen. Daarom is de Commissie van mening dat de resultaten van de taxaties een passende benadering van de marktprijzen voor de te verkopen activa vormen. De waarde van de resterende activa ([77]) die als bijdrage uit eigen middelen worden overwogen, is niet door een onafhankelijke taxatie of door een ander betrouwbaar bewijsmiddel bevestigd of de taxaties ervan zijn niet actueel. Daarom is de Commissie van oordeel dat een bijdrage uit eigen middelen van 30 650 928 PLN (met name de tot op heden gerealiseerde opbrengsten en de geplande opbrengsten die door taxaties van onafhankelijke deskundigen worden gestaafd) aanvaardbaar is met betrekking tot de verkoop van deze activa.

(270) Op grond van deze overwegingen concludeert de Commissie dat de bijdrage uit eigen middelen van [1 200-1 600] PLN aan de voorwaarden van de richtsnoeren voldoet. Dit bedrag vertegenwoordigt [60-67] % van de totale herstructureringskosten en ligt ruimschoots boven de drempel van 50 % die voor grote ondernemingen wordt vereist. De financiële lease op zich is goed voor [60-67] % van de totale herstructureringskosten en zou al voldoende zijn om de vereiste drempel te halen.

(271) In het licht van al het voorgaande concludeert de Commissie dat de aangemelde maatregel aan de verenigbaarheidsvoorwaarden van de richtsnoeren voldoet.

VIII. **CONCLUSIE**

(272) De Commissie concludeert dat de aangemelde maatregel staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, die verenigbaar is met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU, gelezen in samenhang met de richtsnoeren.

([76]) Zie besluit van de Commissie betreffende steunmaatregel SA.30908, zie voetnoot 72, overwegingen 119 en 145; besluit C(2014) 4552 final van de Commissie van 9 juli 2014 betreffende steunmaatregel SA.34191, nog niet bekendgemaakt, overweging 212.

([77]) Deze betreffen: vastgoed in Bledzewo k/Sierpca woj. mazowieckie; vastgoed in Warschau in ul. Płocka 47 en twee garages op de luchthaven van Krakau.

(273) De Commissie concludeert ook dat de uitstellen van betaling van de luchthavengelden in overweging 90 en de andere transacties in de overwegingen 132 en 133 geen steun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

(274) Ten slotte merkt de Commissie op dat Polen ermee akkoord is gegaan dat dit besluit in de Engelse taal wordt goedgekeurd en bekendgemaakt,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De staatssteun die Polen voornemens is ten uitvoer te leggen ten gunste van LOT Polish Airlines SA ten bedrage van 804,29 miljoen PLN, is met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 107, lid 3, onder c), van het Verdrag.

Artikel 2

De volgende maatregelen vormen geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU.

1. De uitstellen van betaling van de luchthavengelden die tussen mei 2009 en april 2013 aan LOT door de luchthavens in overheidshanden zijn toegestaan.
2. De volgende vastgoedtransacties:
   a) de „sale and leaseback"-transactie van het hoofdkantoor van LOT op basis van een overeenkomst die op 10 mei 2011 tussen LOT en PZU/PB1 is ondertekend, voor de verkoopprijs van […] PLN (ongeveer […] EUR);
   b) de verkoop van vastgoed op het adres ul. 17 Stycznia 39 op basis van een overeenkomst die op 31 juli 2012 tussen LOT en TF Silesia is ondertekend, voor de verkoopprijs van […] PLN (ongeveer […] EUR);
   c) de verkoop van de vrachtterminal op basis van een overeenkomst die op 25 november 2011 tussen LOT en LS Airport Services is ondertekend, voor de verkoopprijs van […] PLN (ongeveer […] EUR);
   d) de verkoop van de cateringfaciliteiten op basis van een overeenkomst die op 8 december 2011 tussen LOT en LOT Catering is ondertekend, voor de verkoopprijs van […] PLN (ongeveer […] EUR).
3. De volgende leningsovereenkomsten:
   a) twee leningen aan LOT verstrekt door de ondernemingen van de PZU-groep: een eerste ten bedrage van […] PLN (ongeveer […] EUR) op 14 december 2009 en een tweede ten bedrage van […] PLN (ongeveer […] EUR) op 17 februari 2010;
   b) een lening van […] PLN (ongeveer […] EUR) door PKN Orlen aan LOT verstrekt op 28 juni 2012;
   c) een lening van […] PLN (ongeveer […] EUR) door TF Silesia aan LOT verstrekt op 30 maart 2009;
   d) een lening van […] miljoen PLN (ongeveer […] miljoen EUR) door OLPP aan LOT verstrekt op 9 maart 2012.
4. De verkoop van de volgende dochterondernemingen van LOT:
   a) de verkoop van 33,3 % van de aandelen van LOT in Casinos Poland aan Vicco op basis van een overeenkomst die op 8 april 2013 is afgesloten, voor een bedrag van […] miljoen PLN (ongeveer […] miljoen EUR);
   b) de verkoop van 49 % van de aandelen van LOT in Petrolot aan PKN Orlen op basis van een overeenkomst die op 21 december 2012 is afgesloten, voor een bedrag van […] PLN (ongeveer […] EUR);
   c) de verkoop van 37,90 % van de aandelen van LOT in Eurolot aan TF Silesia op basis van een overeenkomst die op 27 februari 2013 is afgesloten, voor een bedrag van [> 118 miljoen] PLN (ongeveer [> 29 miljoen] EUR).
5. De transacties betreffende de levering van brandstof aan LOT door PKN Orlen en haar dochteronderneming Petrolot.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de Republiek Polen.

Gedaan te Brussel, 29 juli 2014.

Voor de Commissie
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter