II

(Atos não legislativos)

DECISÕES

DECISÃO (UE) 2015/119 DA COMISSÃO

de 29 de julho de 2014

relativa aos auxílios estatais SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N) que a Polónia tenciona conceder a favor da LOT Polish Airlines S.A. e relativa à medida SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP) implementada pela Polónia a favor da LOT Polish Airlines S.A.

[notificada com o número C(2014) 5429]

(apenas faz fé a versão na língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo ([1]),

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Tendo em conta a decisão através da qual a Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia relativamente ao auxílio SA. 36874 (2013/C, ex 2013/N) ([2]),

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações em conformidade com as disposições acima citadas ([3]), e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

I. **PROCEDIMENTO**

1.1 PROCEDIMENTO SA. 36874 — NOTIFICAÇÃO DO AUXÍLIO À REESTRUTURAÇÃO

(1) Por carta de 20 de junho de 2013, a Polónia notificou à Comissão um auxílio à reestruturação a favor da LOT Polish Airlines S.A. (doravante designada «LOT» ou «a empresa»), no montante de 804,29 milhões de PLN (cerca de 200 milhões de euros). A notificação foi precedida da concessão de um empréstimo de emergência no montante de 400 milhões de PLN, em 20 de dezembro de 2012, que a Comissão declarou compatível a 15 de maio de 2013 ([4]), sob reserva do compromisso da Polónia de comunicar à Comissão um plano de reestruturação da LOT até 20 de junho de 2013.

([1]) Com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2009, os artigos 87.º e 88.º do Tratado CE passaram a ser, respetivamente, os artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE»). As duas séries de disposições são idênticas em termos de substância. Para efeitos da presente decisão, as referências aos artigos 107.º e 108.º do TFUE devem ser entendidas, sempre que apropriado, como referências aos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE, respetivamente. O TFUE introduziu igualmente algumas alterações na terminologia, tais como a substituição de «Comunidade» por «União» e de «mercado comum» por «mercado interno». A terminologia do TFUE será utilizada ao longo da presente decisão.

([2]) Decisão da Comissão C(2013) 7044 final, de 6 de novembro de 2013, relativa ao processo SA.36874 (JO C 37 de 7.2.2014, p. 55).

([3]) Ver nota 2.

([4]) Decisão da Comissão C(2013) 2747 final, de 15 de maio de 2013, relativa ao processo SA.35900 (JO C 204 de 18.7.2013, p. 4).

(2) Por carta de 6 de novembro de 2013, a Comissão informou a Polónia de que tinha decidido dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ([5]) («TFUE») relativamente ao auxílio à reestruturação («decisão de início do procedimento»). A Polónia apresentou as suas observações sobre a referida decisão por cartas datadas de 10 de janeiro e 12 de fevereiro de 2014. A Comissão solicitou informações complementares por carta de 8 de maio de 2014, à qual a Polónia respondeu por carta de 20 de maio de 2014.

(3) A decisão de início do procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ([6]). A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações.

(4) A Comissão recebeu observações de sete partes interessadas. A Comissão transmitiu essas observações à Polónia, a quem foi dada a oportunidade de responder. A Polónia apresentou as suas observações por carta de 28 de março de 2014.

1.2 PROCEDIMENTO SA. 36752 — DENÚNCIA DA PARTE DA RYANAIR

(5) Em 23 de maio de 2013, a Comissão recebeu uma denúncia da parte da Ryanair, alegando que tinha sido concedida à empresa uma linha de crédito indeterminada para fazer face a taxas aeroportuárias cobradas pelos aeroportos públicos, em detrimento de todas as outras companhias aéreas, o que constituía um auxílio estatal. A Comissão registou esta denúncia sob o número de processo SA. 36752.

(6) A Comissão transmitiu a denúncia com um pedido de informações à Polónia a 19 de junho de 2013, à qual a Polónia respondeu por carta de 13 de agosto de 2013.

(7) Em conformidade com o considerando 99 da decisão de início do procedimento, a denúncia está sujeita à apreciação da Comissão no âmbito do presente inquérito.

1.3 REGIME LINGUÍSTICO (DISPENSA DE TRADUÇÃO)

(8) Por carta de 26 de junho de 2014, a Polónia concordou em renunciar ao direito que lhe é conferido pelo artigo 342.º do TFUE e pelo artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1/1958 ([7]) e em ter a presente decisão adotada e notificada em língua inglesa.

II. **DESCRIÇÃO**

2.1 BENEFICIÁRIO

(9) A LOT é a companhia aérea de bandeira polaca estabelecida em 1929. A empresa está situada na região de *Mazowieckie*, que é elegível para auxílios com finalidade regional ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea a), do TFUE. A empresa é detida pelo Tesouro Público (67,97 %), o fundo de investimento estatal Towarzystwo Finansowe «Silesia» Sp. z o.o. (a seguir designado «TF Silesia») (25,1 %) e pelos próprios trabalhadores da LOT (6,93 %).

(10) A LOT é a empresa-mãe do grupo LOT que (em 31 de dezembro de 2013) é constituída por quatro filiais ativas nos mercados de turismo (LOT Travel Sp. z o.o.), aeroportos e serviços de assistência (GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO- LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.) e na manutenção de aeronaves (Central European Engine Services Sp. z o.o.).

(11) Nos últimos anos, a estrutura do grupo LOT mudou significativamente já que a LOT vendeu várias filiais de modo a concentrar-se na sua atividade principal e a gerar dinheiro. Em 2012, a Comissão investigou e apurou a partir do ponto de vista dos auxílios estatais, as vendas, no período 2010-2012, de três filiais da LOT: LOT Services Sp. z o.o. («LOT Services»), LOT Catering Sp. z o.o. («LOT Catering») e LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o. («LOT AMS») ([8]). Mais recentemente, em 2012-2013, a LOT vendeu todas as suas ações da Petrolot Sp. z o.o. («Petrolot»), Eurolot Sp. z o.o. («Eurolot») e Casinos Poland Sp. z o.o. («Casinos Poland»).

(12) A 1 de dezembro de 2013 a LOT empregava 1 661 pessoas (um decréscimo face aos 2 130 trabalhadores a 31 de outubro de 2012) ([9]). O seu volume de negócios para o exercício financeiro que terminou em 31 de dezembro de 2013 foi de 3 147 milhões de PLN (cerca de 787 milhões de euros), sendo assim classificada como grande empresa.

([5]) JO C 115 de 9.5.2008, p. 92.
([6]) Ver nota 2.
([7]) Regulamento n.º 1 que estabelece o regime linguístico da Comunidade Económica Europeia (JO 17 de 6.10.1958, p. 385).
([8]) Decisão da Comissão C(2012) 8212 final, de 20 de novembro de 2012, relativa ao processo SA.33337 (JO C 81 de 20.3.2013, p. 4).
([9]) Em equivalentes a tempo inteiro.

(13) A LOT é membro da Star Alliance e opera uma frota de 47 aeronaves. Antes da reestruturação (entre novembro de 2011 e outubro de 2012), a empresa assegurava voos regulares para 70 destinos na Europa, América do Norte, Médio Oriente e Ásia, incluindo 51 ligações para destinos europeus, 11 ligações fora da Europa e 8 ligações domésticas.

(14) A Polónia calcula que, em 2012, a quota de mercado de transporte aéreo de passageiros na Europa da LOT era inferior a 1 %. Enquanto transportadora aérea de bandeira nacional da Polónia, a LOT teve tradicionalmente uma posição forte neste Estado-Membro. Nos últimos anos, no entanto, tem-se confrontado com uma concorrência crescente das transportadoras de baixo custo («LCC») e das companhias aéreas tradicionais. Com efeito, a sua quota da crescente atividade de transporte aéreo de passageiros na Polónia diminuiu de 55 % em 2000 para 27 % em 2013. Em 2012, a LOT transportou cerca de 5 milhões de passageiros enquanto em 2013, o primeiro ano completo após a atual reestruturação, a LOT transportou aproximadamente 4,7 milhões de passageiros.

(15) Os principais concorrentes da LOT incluem a Ryanair, a Wizzair e a Lufthansa. O aeroporto central e, simultaneamente, a base da LOT é o Aeroporto Chopin de Varsóvia. A empresa também fornece ligações internacionais a partir de 5 aeroportos regionais da Polónia.

(16) Os principais domínios de atividade da LOT são os seguintes:

— Transporte aéreo doméstico e internacional de passageiros, bagagens, correio e carga

— Locação de aeronaves

— Prestação de serviços relacionados com o transporte aéreo

A principal atividade da LOT é o transporte aéreo regular de passageiros. A maioria dos seus passageiros é transportada em voos de pequeno curso, os quais geram igualmente a maior parte da sua receita de vendas.

(17) Nos últimos anos a LOT registou graves dificuldades financeiras devido, principalmente, à ineficiência das operações, uma deterioração do ambiente concorrencial e a crise económica e financeira global. A empresa registou prejuízos na sua atividade principal em todos os exercícios financeiros a partir de 2008. Apesar das vendas graduais de filiais e de outros ativos (que geraram [1 200-1 400] (*) milhões de PLN desde 2009 ([10])), a LOT enfrentou problemas de liquidez contínuos que atingiram o seu pico em dezembro de 2012, altura em que a empresa se viu à beira da insolvência e foi obrigada a solicitar um auxílio de emergência a fim de evitá-la. São apresentados dados financeiros selecionados da empresa no quadro 1 *infra*.

Quadro 1

Dados financeiros selecionados da LOT, em 2010– 2013 (em milhões de PLN)

	2013	2012	2011	2010
Receitas de vendas	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Perda da atividade principal	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Lucros/perdas líquidas	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Existências	216,6	198,5	230,8	252,1
Ativos líquidos	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Dívida ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Encargos com juros	123,8	87,4	81,4	60,2
Fluxos de caixa provenientes de operações	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Fonte: Demonstrações financeiras relativas aos anos: 2013, 2012, 2011 e 2010.
([1]) Passivos de curto prazo e de longo prazo.

(*) Segredo comercial.
([10]) Principais alienações da empresa entre junho de 2009 e abril de 2013.

(18) Em 2012, a empresa registou um prejuízo líquido recorde de 400 milhões de PLN, fluxos de caixa operacionais negativos significativos, um crescente endividamento e capital próprio negativo.

2.2 A medida de auxílio

(19) O auxílio à reestruturação será concedido pelo Ministério das Finanças, sob a forma de investimento de capital próprio. Prevê-se que o auxílio consistirá na conversão do empréstimo de emergência em capital próprio num montante de 423 milhões de PLN, incluindo os juros vencidos até 20 de junho de 2013 (o montante efetivo dos juros será recalculado na data da conversão), e num aumento adicional do capital social de 381,29 milhões de PLN. Por carta de 20 de junho de 2013, a Polónia notificou à Comissão o auxílio à reestruturação em conjunto com o plano de reestruturação (ver considerando 1 *supra*. O plano de reestruturação prevê um período de reestruturação iniciado no último trimestre de 2012 e com termo em 2015.

III. **O PLANO DE REESTRUTURAÇÃO**

(20) A LOT identificou os seguintes fatores centrais como causa das suas dificuldades: atrasos nas entregas e nas operações do avião B787; a crise económica global, levando à redução dos custos de viagem pelos clientes empresariais e institucionais; a influência cada vez maior das LCC e a sua consolidação do mercado; perturbações dos preços do mercado interno causadas pela atividade a curto prazo do concorrente de baixo custo local OLT Express; diminuição da procura no mercado da carga; aumento do preço do combustível para aeronaves; flutuações das taxas de câmbio; forte poder de negociação dos fornecedores; política de liquidação mais rigorosa dos operadores de cartões de crédito; barreiras legislativas, limitando as opções de privatização; falta de uma estratégia a longo prazo e de uma gestão estável; frota não otimizada e ineficácia de utilização dos recursos; sindicatos fortes e baixa eficiência do trabalho; gestão de receitas ineficaz; produto não competitivo nas rotas de longo curso e incapacidade de atrair o tráfego de preços elevados; pequena parte das receitas adicionais com elevada margem de lucro; canais de vendas ineficazes; capitalização e investimento insuficientes e falta de estabilidade financeira; gestão de riscos ineficaz.

(21) A fim de abordar estes fatores, no último trimestre de 2012 a LOT começou a aplicar um plano de reestruturação destinado a restabelecer a sua viabilidade a longo prazo até ao final de 2015.

3.1 MEDIDAS DE REESTRUTURAÇÃO

(22) O plano de reestruturação prevê a execução de uma série de medidas de reestruturação, que podem ser divididas nas seguintes áreas principais: i) rede de voos e modernização da frota; ii) gestão das receitas; iii), produtos, distribuição e receitas adicionais; iv) eficiência organizacional e otimização interna; v), otimização das relações comerciais externas; vi) iniciativas de apoio adicionais. Cada um destes domínios é descrito em pormenor mais adiante.

3.1.1 **Rede de voos e modernização da frota**

Modernização da frota

(23) A modernização da frota constitui uma pedra angular do plano de reestruturação e deve conduzir a uma redução significativa dos custos de exploração. A atual estrutura da frota da LOT é considerada demasiado diversificada, obsoleta e onerosa. A alteração mais importante é a substituição das aeronaves B767 atualmente utilizadas pelo novo B787 nas rotas de longo curso. Além disso, a LOT planeia reestruturar a frota restante, com o objetivo de limitar o número de tipos e subtipos de aeronaves e de garantir a sua utilização eficiente. A modernização da frota não aumentará o número de lugares oferecidos nem, por conseguinte, a capacidade da empresa. A frota foi reduzida de 59 aeronaves, em dezembro de 2012, para 47 aeronaves atualmente e deverá ser reduzida para 38 no final do período de reestruturação.

Boeing 787

(24) A LOT encomendou oito aeronaves B787, seis das quais tinham sido entregues até 30 de abril de 2014. A entrega das duas últimas aeronaves deverá ter lugar após o fim do período de reestruturação. Está prevista a utilização de quatro B787 durante o período de reestruturação, enquanto os dois restantes deverão ser objeto de sublocação a um preço de […].

(25) A LOT considera a introdução da nova aeronave B787 um impulsionador importante para restaurar a viabilidade. Segundo a LOT, o B787 oferece importantes vantagens em termos de custos em comparação com o B767. Entre estas vantagens contam-se:

— consumo de combustível reduzido em cerca de 8-11 % por hora de voo e por lugares disponíveis por quilómetro, o que, combinado com um tempo de voo mais curto, resulta numa redução do consumo de combustível de cerca de 15 % por voo,

— velocidade de cruzeiro superior resultando em menos tempo de viagem (5 % em média na rede de ligações de longo curso da LOT), o que cria a possibilidade de otimizar o horário de trabalho das tripulações ([11]),

— Custos de manutenção técnica reduzidos em cerca de 30 %,

— uma maior eficiência do transporte de carga, o que se traduz num acréscimo de receitas de cerca de 15 %,

— normalização da frota, em contraste com a frota diversificada de B767 configurados e equipados de maneira diferente.

(26) Estima-se que a introdução do B787 melhorará o resultado financeiro da LOT em cerca de [135-165] milhões de PLN por ano (a partir de 2015) em comparação com o resultado gerado pela frota de B767.

Boeing 737-400

(27) O número de aeronaves B737-400 foi reduzido de nove para três unidades, em conformidade com o plano de reestruturação. O plano previa ainda que, desde a época de […] […], os restantes B737-400 seriam substituídos por uma nova geração de aeronaves de fuselagem estreita (B737NG ou A319/A320). No entanto, a substituição não teve lugar no prazo previsto, pois a LOT acordou posteriormente uma prorrogação do contrato de locação dos restantes B737-400 por um período adicional de […] anos, até […]. A taxa de locação seria gradualmente reduzida de […] USD por mês/aeronave para […] USD por mês/aeronave no último ano do acordo.

Embraer 170

(28) A empresa demonstrou a intenção de retirar as dez aeronaves Embraer 170 («E170») da sua frota e de as substituir pelas aeronaves Bombardier Q400 («DH4»). Em particular, o plano de reestruturação estabelecia que […] aeronaves E170 seriam vendidas, ou objeto de sublocação, desde a época […] e as restantes […] seriam retiradas a partir da época […]. As primeiras […] aeronaves não foram vendidas nem objeto de sublocação até à data. Embora a empresa ainda esteja ativamente à procura de compradores ou locatários para estas aeronaves, preparou um cenário alternativo de frota, que pressupõe o prosseguimento da sua utilização, a fim de minimizar o impacto do adiamento da retirada na viabilidade financeira. Este cenário alternativo será prosseguido se a LOT não conseguir vender ou sublocar os Embraer e/ou negociar tarifas de locação suficientemente baixas para os DH4.

Embraer 175

(29) A LOT demonstrou a intenção de retirar […] de 14 aeronaves Embraer 175 («E175») da sua frota a partir do inverno de 2014. A diminuição da frota de aeronaves E175 baseou-se no pressuposto de que a LOT locaria unidades adicionais de DH4 como substitutos das aeronaves retiradas. Dado que se verificou que as unidades adicionais de DH4 podem não estar disponíveis para locação, a LOT contempla utilizar toda a sua frota de 14 aeronaves E175 até ao final do período de reestruturação.

(30) A LOT implementou medidas adicionais de reestruturação da frota para atenuar o potencial impacto do cenário alternativo de frota na viabilidade financeira. Em primeiro lugar, como se refere no considerando 27 *supra*, reduziu as tarifas de locação da utilização das três unidades de B737-400, o que deverá permitir economizar até […] milhões de USD (cerca de […] milhões de PLN) durante a prorrogação do período de locação. Em segundo lugar, a LOT tenciona alcançar ganhos adicionais no montante de […] milhões de PLN por ano graças ao aumento da eficiência da atividade de carga (só em 2013 a atividade de carga contribuiu para uma melhoria do EBIT de […] milhões de PLN em relação ao plano).

Rede de voos

(31) A empresa prevê encerrar cinco ligações que não respeitaram os seus critérios de rendibilidade: […].

([11]) Por exemplo, a redução do tempo de viagem de Nova Iorque para Varsóvia para menos de oito horas permitirá reduzir o número necessário de pilotos de três para dois, sob reserva de estarem preenchidas certas outras condições.

(32) A LOT estima que o encerramento das rotas não rentáveis irá melhorar o resultado financeiro em cerca de [2,2-2,6] milhões de PLN por ano.

3.1.2 **Gestão das receitas**

(33) As medidas de reestruturação no domínio da gestão das receitas incidirão sobre alterações à estrutura tarifária.

(34) De acordo com o plano de reestruturação, para voos com um fator de carga superior a [76-94] %, a LOT tenciona aumentar a percentagem de passageiros de classe superior em até [9-11] % na classe uma tarifa acima do nível atual e em [4-6] % na classe duas tarifas acima do nível atual. Além disso, será alterada a definição tarifária de clientes empresariais em voos de pequeno curso ([12]). Espera-se também que a receita da LOT aumente através da criação de tarifas mais agressivas em determinadas rotas de longo curso. Os benefícios esperados através da implementação desta medida são estimados em […] milhões de PLN em 2015.

(35) A análise do fator de carga em classe executiva demonstrou que […] lugares ficaram vazios em 2012. A empresa irá, por conseguinte, introduzir a possibilidade de adquirir, antes do voo, uma melhoria paga para uma classe superior. Esta medida deverá ocupar 10 % dos lugares que teriam permanecido vazios e melhorará os resultados financeiros em cerca de […] milhões de PLN em 2015.

(36) A estrutura tarifária ao abrigo do programa de promoção intitulado «Primeiro Minuto», atualmente oferecida pela LOT, será alterada a fim de eliminar preços excessivamente baixos praticados no passado sem justificação económica. Tal deverá contribuir para um crescimento adicional das receitas.

(37) A classe executiva será eliminada em rotas domésticas. Esta medida visa melhorar a eficácia da utilização dos lugares nas aeronaves. Atualmente, três lugares na aeronave DH4 são reservados aos passageiros da classe executiva, embora nenhum serviço extra lhes seja oferecido. Estima-se que a libertação destes lugares melhore os resultados financeiros em cerca de […] milhões de PLN em 2015.

(38) A auditoria interna da LOT revelou que, devido a uma deficiência do sistema de controlo interno, foram propostas tarifas favoráveis no passado sem justificação. Esta prática será proibida. Os benefícios esperados desta medida estão estimados em […] milhões de PLN em 2015.

(39) No total, em consequência das medidas de gestão das receitas, a empresa pretende melhorar o resultado das vendas em cerca de [62-76] milhões de PLN em 2015.

3.1.3 **Produto, distribuição e receitas adicionais**

(40) O principal objetivo desta área de reestruturação é aumentar as receitas provenientes de serviços suplementares de elevada margem que não estão diretamente relacionados com a venda de bilhetes. A quota das receitas adicionais em relação à receita total da LOT é inferior ao nível de empresas semelhantes e está muito abaixo do nível das LCC. A LOT identificou potencial de crescimento neste domínio.

(41) Uma das principais iniciativas neste grupo inclui a introdução de um «SkyBar» (restauração paga) em voos de pequeno curso, serviços a bordo reduzidos para os passageiros em classe económica e a introdução de uma série de novos serviços pagos, por exemplo, produtos isentos de impostos, bagagem extra, aumento do espaço para as pernas, seleção dos lugares, embarque prioritário, seguros, aluguer de automóveis e reserva de hotel.

(42) Outro objetivo desta área de reestruturação é a redução dos custos de venda. A quota dos custos de venda no custo total da LOT corresponde a […] %, e é significativamente mais elevada do que a de outras companhias aéreas tradicionais analisadas pela empresa.

(43) Atualmente, a LOT só gera cerca de […] % do total das vendas através do sítio Web LOT.com. Este valor pode ser comparado com uma média de vendas em linha de 40 % entre outros transportadores convencionais e de 80 % no caso das companhias aéreas de baixo custo. O canal de vendas em linha foi identificado como tendo um grande potencial de crescimento futuro devido ao seu custo relativamente reduzido e ao seu elevado controlo sobre o processo de venda. A empresa vai continuar a desenvolver as suas vendas em linha com o intuito de atingir uma taxa de crescimento das vendas em linha em comparação com o total de vendas de, pelo menos, […] % por ano.

([12]) Até agora, era aplicável uma tarifa diferente aos passageiros se o seu voo de regresso tivesse lugar antes de decorridos três dias após a partida, sendo que, ao abrigo da nova tarifa, um passageiro é considerado um passageiro em negócios se o seu regresso ocorrer antes do primeiro domingo após a chegada.

(44) No que se refere à rede de agentes de vendas da LOT, vai ser aplicado um novo programa de motivação, […]. A LOT irá igualmente reorganizar as suas próprias redes nacionais e estrangeiras de postos de venda situados nos aeroportos e centros urbanos. Atendendo ao custo elevado dessas atividades, a empresa decidiu reduzir este canal de distribuição ao mínimo necessário.

(45) A LOT prevê desenvolver o seu potencial para gerar receitas no domínio do *marketing* através, por exemplo, da oferta de espaços publicitários (na aeronave ou fora dela) para campanhas de publicidade de terceiros.

(46) A empresa prevê também aumentar as vendas a clientes empresariais. Para o efeito, vai participar em concursos para prestação de serviços de viagem a grandes instituições e empresas através da filial LOT Travel (agente IATA), oferecendo não apenas os seus próprios serviços, mas também os serviços de outras companhias aéreas, vendas de seguros eletrónicos, serviços de hotelaria e bilhetes de comboio. Além disso, a empresa pretende atrair mais tráfego comercial graças à promoção do programa «LOT for Business», dirigido ao setor das PME.

(47) No total, prevê-se que as medidas de reestruturação descritas nos considerandos 41 a 46 venham a melhorar o resultado financeiro da LOT em cerca de [76-94] milhões de PLN em 2015.

3.1.4 **Eficiência organizacional e otimização interna**

(48) As medidas mais importantes nesta área de reestruturação incluem i) a redução do custo dos combustíveis, ii) redução do custo do emprego e iii) venda de ativos imobilizados.

(49) O custo de combustível representa […] % do custo total da empresa. A LOT prevê introduzir um novo programa informático com o objetivo de otimizar o perfil de voo. O perfil de voo será também associado à introdução de um índice de custos dinâmico, o que permite escolher entre a minimização do consumo de combustível e a realização do tempo de voo programado. O programa no seu todo deverá contribuir com um montante adicional de […] milhões de PLN para a melhoria dos resultados financeiros em 2015.

(50) O plano de reestruturação prevê uma redução do emprego de até 833 unidades equivalentes a tempo inteiro («ETI»), ou seja, 39 %, em comparação com o nível de emprego registado a 31 de outubro de 2012. Prevê-se que a redução afete todos os tipos de empregados: tanto pessoal de terra (redução de […] ETI) como tripulação da cabina de pilotagem e da cabina de passageiros (redução de […] ETI). O objetivo desta redução consiste em adaptar o nível de emprego à rede de voo reduzida e à dimensão da frota, bem como em aumentar a eficiência. O impacto da redução do emprego sobre os resultados financeiros da empresa em 2015 é estimado em […] milhões de PLN.

(51) A LOT alterou também a política de remunerações da tripulação das cabinas de pilotagem e de passageiros (ao abrigo dos novos regulamentos, o salário de cada piloto e tripulante de cabina estará estritamente correlacionado com o tempo efetivamente despendido no ar), o que se espera que venha a gerar poupanças que podem ascender a […] milhões de PLN por ano, e que prevê despedimentos adicionais na administração com um benefício anual estimado de […] milhões de PLN. Além disso, a LOT decidiu centralizar a política em matéria de contratos públicos no seio da empresa, com a meta de poupar até […] milhões de PLN por ano.

(52) A empresa tenciona vender ativos imobilizados (terrenos, edifícios e bens imóveis) que se espera virem a gerar receitas pontuais no montante de […] milhões de PLN, bem como poupanças anuais de […] milhões de PLN.

(53) Outras medidas a executar no âmbito desta área de reestruturação (por exemplo, redução dos custos de comercialização, viagens de negócios, descongelação, formação, artigos de papelaria, limpeza, etc.) têm um menor potencial financeiro.

(54) No total, prevê-se que a totalidade das medidas previstas no âmbito desta área de reestruturação melhore os resultados financeiros da LOT em mais de [156-190] milhões de PLN em 2015.

3.1.5 **Otimização das relações comerciais externas**

(55) A empresa pretende renegociar os seus contratos comerciais com todos os principais fornecedores com o objetivo de reduzir os custos e otimizar o âmbito dos serviços prestados.

(56) Em primeiro lugar, a LOT prevê renegociar as suas relações comerciais com a «Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze» (*Empresa Pública dos Aeroportos Polacos*) («PPL»), que gere o Aeroporto Chopin de Varsóvia. Como as taxas oficiais do Aeroporto Chopin de Varsóvia são consideradas superiores à média ([13]) praticada em aeroportos comparáveis, a empresa pretende renegociar as taxas aeroportuárias, tendo em conta o elevado número de operações efetuadas pela LOT naquela que é a sua base aeroportuária.

(57) Em segundo lugar, a LOT pretende renegociar as suas relações comerciais com a «Polska Agencja Żeglugi Powietrznej» (*Agência Polaca dos Serviços de Navegação Aérea*) («a Agência»). […]

(58) Em terceiro lugar, a LOT indicou a sua intenção de renegociar os contratos com a LOT AMS, que fornece serviços de reparação e serviços técnicos. A renegociação incidirá principalmente no estabelecimento de métodos para otimizar o processo de manutenção, reparações e liquidações.

(59) Por último, a LOT irá prosseguir as negociações com a Eurolot, com o objetivo de […].

(60) Como resultado da otimização das relações comerciais externas, a empresa espera melhorar os resultados financeiros em mais de [54-66] milhões de PLN em 2015.

3.1.6 **Iniciativas de apoio adicionais**

(61) As iniciativas de apoio adicionais previstas no plano de reestruturação incluem, por exemplo, i) alteração da cultura organizacional e do sistema de gestão; ii) melhoria da gestão do fluxo de caixa; iii) aplicação de uma nova política de gestão de risco protegendo a empresa contra flutuações bruscas dos preços dos combustíveis e iv) melhoria do processo de aquisição, nomeadamente a introdução de novas ferramentas informáticas de apoio. Os efeitos destas medidas são difíceis de quantificar e não foram tidos em conta nas projeções financeiras.

3.1.7 **Resumo das medidas de reestruturação**

(62) O impacto financeiro previsto da execução de todas as medidas de reestruturação previstas no plano de reestruturação no ano de 2015 (o último ano do período de reestruturação) é resumido no quadro abaixo:

Quadro 2

Impacto financeiro estimado das medidas de reestruturação em 2015

Área de reestruturação	Em milhões de PLN
Rede de voos e modernização da frota	[132,8-167,6] ([1])
Gestão das receitas	[62-76]
Produto, distribuição e receitas adicionais	[76-94]
Eficiência organizacional e otimização interna	[156-190]
Otimização das relações comerciais externas	[54-66]
Iniciativas de apoio adicionais	—

Fonte: Plano de reestruturação

([1]) A aplicação das medidas de modernização da rede de voos e da frota tem uma influência positiva nas outras zonas em reestruturação e uma parte do seu impacto financeiro está incluída no potencial financeiro destas. Por conseguinte, o impacto das medidas de modernização da rede de voos e da frota não deve ser agregado ao impacto das restantes medidas de reestruturação.

([13]) De acordo com a empresa, o Aeroporto Chopin de Varsóvia cobra taxas 2 % a 47 % mais elevadas (incluindo as taxas de aterragem e possivelmente de descolagem, taxas ambientais, taxas de utilização das plataformas de passageiros ou pontes de avião, taxas de estacionamento e outras taxas de infraestruturas ligadas à operação de aviação realizada) do que em aeroportos comparáveis a nível da UE.

3.1.8 **Execução do plano de reestruturação até à data**

(63) No passado, a LOT já tinha apresentado tentativas de reestruturação financiadas através de recursos próprios (venda de filiais, terrenos, edifícios, bens imóveis e ativos financeiros). Mais recentemente, em 2009-2012, a empresa implementou um plano de reestruturação que previa, designadamente, uma redução do emprego e da frota, outras medidas de redução dos custos, a venda de ativos não essenciais e reestruturação da dívida. Embora tenha resultado numa certa melhoria dos resultados financeiros e dos fluxos de caixa da LOT, viria a ser insuficiente, particularmente em termos de redução de custos, e não permitiu o restabelecimento da rendibilidade. Ao mesmo tempo, a alienação de ativos para financiar estas tentativas de reestruturação limitou significativamente as fontes internas de financiamento da LOT que poderiam ser utilizadas para financiar o plano de reestruturação atual.

(64) O plano de reestruturação comunicado à Comissão a 20 de junho de 2013 reconheceu que as anteriores tentativas de reestruturação foram feitas num contexto de mercado mais positivo. Em 2012, a segunda fase da crise financeira teve um efeito negativo no setor das companhias aéreas. Além disso, registaram-se algumas tendências negativas em matéria de preços dos combustíveis e das taxas de câmbio. A crescente consolidação do mercado e o aumento do poder das transportadoras de baixo custo e não europeias tornam ainda mais difícil para uma pequena companhia aérea tradicional como a LOT funcionar com êxito de forma autónoma.

(65) Em 2013, após o primeiro ano completo de execução do plano de reestruturação, o desempenho financeiro da LOT melhorou. Nomeadamente, registou um lucro líquido pela primeira vez desde 2007. Além disso, o resultado financeiro efetivo foi muito melhor do que o previsto no plano de reestruturação (lucro líquido de 26 milhões de PLN, contra uma perda prevista de 196 milhões de PLN). Os fluxos de caixa provenientes de operações aumentaram consideravelmente em relação a 2012, principalmente graças a melhores resultados financeiros.

(66) Apesar da melhoria dos resultados financeiros, a situação da LOT manteve-se difícil. A empresa ainda tinha capitais próprios negativos e a sua atividade principal (ou seja, o transporte aéreo) gerou perdas. A dívida aumentou, principalmente devido a obrigações contratuais relacionadas com a aquisição de novas aeronaves (prevista no plano de reestruturação).

(67) No que respeita à modernização da frota, todas as aeronaves B787 foram entregues com atraso. Além disso, os primeiros dois aviões tiveram problemas técnicos e permaneceram no solo entre janeiro e junho de 2013. A LOT incorreu em perdas extraordinárias pois teve de financiar aeronaves de substituição. Em […] a LOT assinou um acordo com a Boeing que prevê […].

(68) Além disso, a LOT continuou a aplicar a sua nova estratégia para enfrentar a mudança do contexto do mercado. Visa alcançar a estabilidade financeira fidelizando clientes a longo prazo, tornando-se numa das transportadoras mais eficazes em termos de custos a operar em rede na Europa, restaurando o crescimento e, finalmente, através da venda da empresa a investidores privados.

(69) Em especial, a LOT deve concentrar a sua atenção na disponibilização de ligações diretas da Polónia para os principais destinos das viagens de negócios da Europa e do mundo, bem como para os mais importantes centros comunitários polacos da América do Norte. Além disso, pretende atrair clientes provenientes da Europa Central e Oriental para lhes oferecer ligações de longo curso a partir do aeroporto central de Varsóvia. A empresa não está interessada em itinerários turísticos diretos assegurados por transportadoras aéreas de baixo custo. A LOT identificou o potencial de crescimento de rotas de longo curso com destino a/provenientes da Polónia e manifestou a intenção de desenvolver este mercado após a reestruturação, utilizando a sua nova aeronave B787, considerada um dos principais pilares da reestruturação e da nova estratégia.

(70) No que diz respeito à venda prevista da empresa a investidores privados, a Polónia alterou a legislação com o objetivo de facilitar a privatização da empresa. De acordo com a nova legislação, os investidores da União Europeia serão autorizados a adquirir uma participação maioritária na LOT.

3.2 PANORÂMICA DOS CUSTOS DE REESTRUTURAÇÃO E DAS FONTES DE FINANCIAMENTO

(71) O total dos custos de reestruturação da LOT ascende a [2 000-2 400] milhões de PLN e compreende: i) a aquisição de cinco aeronaves B787 — […] milhões de PLN; ii) os custos da retirada de aeronaves B737-400 e Embraer — […] milhões de PLN; iii) a cobertura parcial das perdas de exploração e do desvio de financiamento — […] milhões de PLN; iv) o custo da reestruturação do emprego — […] milhões de PLN e v) o reembolso do empréstimo de emergência (com juros) — 423 milhões de PLN.

(72) Os custos de reestruturação deverão ser suportados a partir de: i) uma contribuição própria num montante de [1 200-1 600] milhões de PLN e que consiste na locação financeira de cinco aeronaves B787 e na venda de ativos imobilizados; ii) um auxílio estatal no montante de 804 milhões de PLN. A contribuição própria corresponde a cerca de [60-67] % dos custos de reestruturação. Os custos de reestruturação e as fontes de financiamento são resumidos no quadro a seguir apresentado.

Quadro 3

Custos de reestruturação e fontes de financiamento (em milhões de PLN)

Custos de reestruturação	**[2 000-2 400]**
Aquisição de cinco aeronaves B787	[…]
Retirada de aeronaves B737-400 e Embraer	[…]
Cobertura parcial das perdas de exploração e défice de financiamento	[…]
Reestruturação do emprego	[…]
Reembolso do empréstimo de emergência (com juros acumulados)	423
Fontes de financiamento	**[2 000-2 400]**
Locação financeira de cinco aeronaves B787	[…]
Venda de ativos imobilizados	[…]
Total da contribuição própria	[1 200-1 600]
Auxílio estatal	804

Fonte: Plano de reestruturação

Custos de reestruturação

(73) A LOT assinou um contrato com a Boeing para adquirir um total de oito aeronaves B787. De acordo com o plano de reestruturação, as despesas efetuadas pela empresa em relação à compra das primeiras cinco unidades, no montante de […] milhões de PLN, são consideradas um custo de reestruturação.

(74) Como parte das medidas de modernização da frota, a empresa tenciona retirar seis aeronaves B737-400, […] E170, e […] E175. Irá suportar os custos de contratos de locação e da manutenção durante o período de retirada antes de a aeronave ser devolvida, vendida ou objeto de sublocação. O custo total de retirada está estimado em […] milhões de PLN.

(75) No início do período de reestruturação, é expectável que a empresa gere perdas e fluxos de caixa negativos. A fim de cobrir as perdas e manter a liquidez, necessitará de cerca de […] milhões de PLN.

(76) O plano de reestruturação prevê uma redução de emprego de 833 ETI. A LOT estima que o custo total da redução do emprego elevar-se-á a cerca de […] milhões de PLN e compreenderá as seguintes componentes: i) um programa de incentivo ao despedimento voluntário ([…] milhões de PLN); ii) o processo de despedimento coletivo ([…] milhões de PLN); iii) subsídios para os empregados baseados no estrangeiro e sujeitos à legislação local ([…] milhões de PLN) e iv) outros despedimentos, por exemplo: reforma antecipada ([…] milhões de PLN).

Fontes de financiamento

(77) No outono de 2012, a empresa obteve uma locação financeira do banco comercial dos EUA […] para a aquisição de cinco aeronaves B787, que foi notificada enquanto fonte de contribuição própria. A LOT escolheu a proposta da […] de um grupo de 24 ofertas comerciais obtidas no mercado. A escolha foi feita com base numa análise do valor atual líquido e da taxa de juro média ponderada.

(78) O período de reembolso da locação é de 12 anos a contar da data da entrega da aeronave. A empresa é obrigada a pagar um prémio inicial na data de entrega da aeronave e os pagamentos trimestrais da locação a pagar antecipadamente, à taxa de juro LIBOR — 3 meses + […] %, no caso da primeira aeronave, e taxas fixas entre […] % e […] %, no caso das quatro aeronaves seguintes. A estrutura de locação financeira baseia-se numa entidade instrumental («SPVf» —special purpose vehicle), uma empresa estabelecida nos Estados Unidos, que serve de intermediário entre […] e a LOT ([14]).

(79) A locação é protegida pelas seguintes garantias: i) uma garantia à exportação do Banco de Importações e Exportações dos Estados Unidos («Ex-Im Bank»), fornecida em conformidade com as regras do acordo setorial sobre as aeronaves de grandes dimensões («LASU») ([15]); ii) uma penhora sobre a aeronave; iii) a transferência dos direitos dos contratos de seguro e iv) uma penhora sobre as participações da SPV.

(80) A garantia do Ex-Im Bank é limitada no tempo e em termos de montante, ou seja, diz respeito à aquisição de cinco B787 sob a forma de locação financeira com uma duração de 12 anos. A garantia cobre uma parte do preço de compra da aeronave ([75-90] %). O restante deve ser coberto pela LOT. A prestação da garantia pelo Ex-Im Bank baseou-se numa auditoria jurídica da LOT, que apreciou a sua situação financeira e a capacidade de cumprir obrigações de locação.

(81) A outra fonte de contribuição própria, para além da locação, é a venda de ativos imobilizados que se espera vir a gerar receitas de […] milhões de PLN.

(82) O auxílio estatal consiste na conversão do empréstimo de emergência em capital próprio no montante de 423 milhões de PLN e num investimento de capital adicional de 381,29 milhões de PLN, conforme descrito no considerando 19.

3.3 RESTABELECIMENTO DA VIABILIDADE A LONGO PRAZO

(83) O plano de reestruturação prevê o restabelecimento da viabilidade a longo prazo em 2015. Foram elaboradas projeções financeiras para o período de 2013-2018 para um cenário pessimista, de referência e otimista. Prevê-se que a empresa registe lucro na atividade principal, gere fluxos de caixa positivos relativos a operações e retorno positivo do capital aplicado («ROCE») a partir de 2014. O lucro líquido deverá ser alcançado a partir de 2015. O quadro que se segue apresenta dados financeiros selecionados projetados para o cenário de referência.

Quadro 4

Dados financeiros selecionados projetados para o cenário de referência (valores em milhões de PLN)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Receitas de vendas	[2 900--3 400]	[2 900--3 400]	[2 650--3 150]	[3 300--3 800]	[4 050--4 550]	[4 300--4 800]
Lucros/perdas da atividade principal	[– 157 a – 130]	71,0	[113-137]	[200-240]	[210-250]	[175-215]
Lucros/perdas líquidas	196,1	[– 20 a – 16]	[67-80]	[155-190]	[180-220]	[140-170]

([14]) É estabelecida uma SPV distinta para cada aeronave pela Wells Fargo Delaware Trust Company, uma empresa selecionada pela LOT que lida exclusivamente com este tipo de operações. A SPV continua a ser a proprietária da aeronave e fornece serviços especializados a todas as partes da operação.

([15]) As orientações sobre financiamento de aeronaves habitualmente utilizadas no setor dos transportes aéreos até 2007, data em que foram substituídas pelo acordo sobre o setor das aeronaves, concluído sob os auspícios da OCDE. Uma vez que a LOT iniciou a aquisição de aeronaves B787 antes de 2007, as regras da LASU ainda se aplicavam.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fluxos de caixa provenientes de operações	[– 175 a – 145]	[170-206]	[300-360]	[360-440]	[370-450]	[335-415]
ROCE	[– 4,4 a – 3,6]%	[2,7-3,3]%	[5-6]%	[9-11]%	[10-12]%	[8-10]%

Fonte: Plano de reestruturação.

(84) As projeções financeiras baseiam-se numa série de pressupostos relativos à frota, rede de voos, organização interna, parâmetros financeiros e de funcionamento, indicadores macroeconómicos, preço do combustível e ao nível de execução das medidas de reestruturação. Os principais pressupostos são resumidos a seguir:

— execução das medidas de reestruturação (em termos do impacto financeiro potencial): 85 % do potencial,

— preço do combustível: 1,153 USD/t no conjunto do horizonte de projeção,

— taxa de câmbio PLN/USD: 3,22,

— fator de carga: abaixo de [67-83] % nas épocas de inverno e de cerca de [76-94] % nas épocas de verão,

— número de passageiros transportados ('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],

— crescimento do rendimento unitário por passageiro, à escala de toda a rede de ligações de voo da LOT: em média, 2,5 % por ano (tendo em conta o efeito do aumento do número de operações de voo nas rotas de longa distância nos anos de 2016-2018, bem como o fator de carga crescente nas classes executiva e económica «premium»).

3.4 MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

(85) Como medida compensatória a LOT propõe encerrar 19 ligações e reduzir a frequência em cinco ligações ([16]). A medida proposta corresponde a uma redução de capacidade de [13,5-16,5] % em termos de lugares disponíveis por quilómetro em relação ao período anterior à reestruturação efetuada entre novembro de 2011 e outubro de 2012. Segundo a LOT nenhuma das referidas ligações era deficitária antes da reestruturação, tal como exigido pelo ponto 40 das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade ([17]) («as Orientações»).

(86) Além disso, a LOT planeia encerrar cinco ligações ([18]), o que representa uma nova redução de capacidade de [1,4-1,7] %, mas não considera que isso represente uma medida compensatória, uma vez que avaliou tais ligações como sendo deficitárias antes da reestruturação.

(87) Não há intenção de aumentar a capacidade nas rotas de longo curso durante o período de reestruturação.

(88) Em resultado das alterações introduzidas à rede da LOT, a empresa irá também libertar um certo número de faixas horárias.

3.5 DECISÃO DE INÍCIO DO PROCEDIMENTO

(89) A 6 de novembro de 2013, a Comissão deu início ao procedimento formal de investigação. Na decisão de início do procedimento, a Comissão manifestou dúvidas sobre o princípio do «auxílio único», o restabelecimento da viabilidade a longo prazo, as medidas compensatórias e a contribuição própria.

([16]) Ligações a encerrar: […]; ligações objeto de uma redução da frequência: […].
([17]) Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade (JO C 244 de 1.10.2004, p. 2).
([18]) […].

O princípio do «auxílio único»

(90) A Comissão manifestou dúvidas em relação a se a LOT não recebeu quaisquer auxílios de emergência ou à reestruturação, em violação do princípio do «auxílio único», em resultado do diferimento das taxas aeroportuárias concedido à LOT pelos aeroportos públicos ([19]). Esta questão foi trazida ao conhecimento da Comissão através de uma denúncia apresentada pela Ryanair, alegando que tinha sido concedida à empresa uma linha de crédito indeterminada para fazer face a taxas aeroportuárias pelos aeroportos públicos, em detrimento de todas as outras companhias aéreas (ver secção 1.2 *supra*).

(91) Em especial, a Comissão manifestou dúvidas relativamente ao argumento invocado pela Polónia de que os recursos dos aeroportos públicos não são recursos estatais. Além disso, a Comissão manifestou dúvidas quanto ao facto de o diferimento das taxas aeroportuárias concedido à LOT pelos aeroportos públicos ter sido de facto concedido em condições de mercado, tendo em conta que os períodos de suspensão foram longos, os juros foram frequentemente baixos e a garantia fornecida muitas vezes reduzida ([20]). Além disso, afigurava-se que nem todos os passivos diferidos foram, em última análise, reembolsados.

Restabelecimento da viabilidade a longo prazo

(92) A Comissão manifestou ceticismo quanto à possibilidade de o presente plano de reestruturação restabelecer a viabilidade da LOT e pediu à Polónia para fundamentar melhor esta alegação. Observou que a LOT tinha anteriormente feito tentativas de reestruturação, que não conseguiram restabelecer a rendibilidade, embora tenham sido conduzidas num ambiente empresarial aparentemente melhor.

(93) A situação de liquidez da LOT também suscitou preocupação. A companhia perdeu liquidez em dezembro de 2012 e foi previsto que ficasse com pouca liquidez novamente em agosto de 2013 (apesar de receber o auxílio de emergência). Embora esta previsão não se tenha concretizado, a margem de segurança manteve-se muito curta, pois a LOT tinha esgotado fontes internas de financiamento na sequência da venda de ativos e não conseguia aceder a financiamento externo (com exceção da locação) devido à sua difícil situação financeira.

(94) A Comissão teve dúvidas de que muitos dos problemas estruturais de longa data da LOT fossem em grande parte resolvidos pela introdução da nova aeronave B787. A LOT previa alcançar cerca de 30 % do impacto financeiro total estimado da reestruturação a partir da utilização da aeronave B787. A Comissão salientou que a utilização da aeronave B787 só teria um impacto direto no segmento de mercado de longo curso (que, em 2012, representou apenas [< 25] % da receita da LOT decorrente de voos regulares) e que poderá haver uma procura insuficiente para assegurar a utilização eficiente das novas aeronaves.

(95) O pressuposto de que mais de 30 % dos benefícios de reestruturação seriam atingidos graças às medidas relacionadas com a receita (por exemplo, receitas acessórias, gestão de receitas) pareceu sobrestimado, dado que o seu êxito depende, em parte, de fatores externos, como, por exemplo, uma mudança de comportamento dos clientes. Além disso, algumas das medidas previstas (por exemplo, a introdução de serviços de restauração pagos), normalmente associadas às LCC, pareciam contradizer a estratégia da LOT de continuar a ser uma transportadora tradicional.

(96) O pressuposto da LOT segundo o qual o resultado da atividade principal melhoraria, passando de uma perda de [130-157] milhões de PLN em 2013 para um lucro de [64-78] milhões de PLN em 2014, ou seja, uma melhoria de [194-235] milhões de PLN em 12 meses, afigurava-se irrealista, tendo em conta o seu registo financeiro passado (a atividade principal da empresa não registava lucros desde 2008) e uma perda preliminar significativa registada nos primeiros quatro meses de 2013.

(97) A Comissão colocou igualmente em questão diversos pressupostos subjacentes às projeções financeiras constantes do plano de reestruturação, em particular:

a) desvios relativamente pequenos dos parâmetros-chave (receita unitária média por passageiro — até 1 %, número de passageiros — até 1 %, taxa de câmbio PLN/USD — até 10 %) em relação ao valor de referência assumido na análise de sensibilidade e preço do combustível fixo ao longo de um horizonte de projeção de seis anos, o que parecia discutível, tendo em conta a habitual grande volatilidade dos preços;

([19]) Entre 22 de maio de 2009 e 10 de abril de 2013, a LOT celebrou 23 acordos com os aeroportos públicos para diferir o pagamento das taxas aeroportuárias num montante total de cerca de [285-349] milhões de PLN (aproximadamente [70-85] milhões de euros); incluindo: nove acordos com o aeroporto de Varsóvia, três acordos com os aeroportos de Gdansk, Cracóvia, Poznan, Katowice e dois acordos com o aeroporto de Wroclaw.

([20]) Ou seja, os períodos de diferimento foram de 48 a 396 dias; os juros de mora foram, na maioria dos casos, inferiores à taxa legal estipulada no direito polaco e no caso de três acordos não foram cobrados juros; a garantia era frequentemente fraca, por exemplo, promissórias em branco, e, no caso de seis acordos de diferimento, não foi sequer fornecida qualquer garantia.

b) a capacidade da LOT para gerar as receitas previstas a partir da sublocação das aeronaves B787 e Embraer no período 2013-2018;

c) a realização de 85 % dos benefícios programados da reestruturação, assumida no cenário de referência da projeção financeira.

Prevenção de distorções indevidas da concorrência (medidas compensatórias)

(98) A Comissão manifestou reservas relativamente à metodologia de cálculo da rendibilidade das rotas da LOT. Segundo o ponto 40 das orientações, o encerramento de atividades deficitárias não pode ser considerado uma medida compensatória válida. Tendo em conta a reserva que precede, a Comissão não dispunha de suficientes garantias de que esta condição estava preenchida.

Auxílios limitados ao mínimo necessário, contribuição própria

(99) A Comissão manifestou dúvidas quanto à questão de saber se a locação da aeronave B787 apoiada pela garantia da agência de crédito à exportação («ECA») Ex-Im Bank podia ser aceite como uma fonte válida de contribuição própria. Tendo em conta que, com uma garantia tão sólida, era provável que o locador recuperasse o montante total da dívida em caso de incumprimento por parte da LOT, o contrato de locação não parecia ser um sinal de confiança dos mercados no restabelecimento da viabilidade da LOT, tal como estipulado no número 43 das orientações.

IV. **OBSERVAÇÕES DA POLÓNIA**

(100) A Polónia apresentou as suas observações e forneceu elementos de prova relativamente a todas as questões levantadas na decisão de início do procedimento. Concluiu que a medida notificada preenche todas as condições das orientações. A Polónia forneceu também uma atualização sobre a execução do plano de reestruturação que demonstra que a LOT já realizou progressos significativos no processo de reestruturação e que os seus resultados financeiros reais em 2013 foram muito melhores do que o previsto.

O princípio do «auxílio único»

(101) No que respeita à conformidade com o princípio do «auxílio único», a Polónia confirmou que as dívidas da LOT relacionadas com as taxas aeroportuárias foram diferidas pelos aeroportos públicos. Ao mesmo tempo, a Polónia reiterou a sua posição de que o diferimento não constitui auxílio estatal.

(102) Segundo a Polónia, os recursos dos aeroportos não são recursos estatais e as decisões dos aeroportos não são imputáveis ao Estado. No entanto, mesmo que os diferimentos concedidos pelos aeroportos fossem financiados por recursos estatais, os diferimentos das taxas aeroportuárias preenchem os requisitos do critério do credor privado e não constituem, portanto, auxílio estatal.

(103) No que diz respeito à imputabilidade, a Polónia confirmou que todos os aeroportos que concederam diferimentos à LOT são controlados direta ou indiretamente pelo Estado polaco. A PPL, a empresa que gere os aeroportos de Varsóvia, é inteiramente detida pelo Tesouro Público. Os aeroportos regionais de Gdansk, Cracóvia, Poznan Katowice e Wrocław («aeroportos regionais») são propriedade da PPL, das autoridades regionais e de uma empresa pública.

(104) No entanto, a Polónia reiterou o argumento de que as decisões tomadas pelos aeroportos não são imputáveis ao Estado, já que a capacidade de controlo do Estado sobre os aeroportos não justifica automaticamente o pressuposto de que as ações destes são imputáveis ao Estado. Neste contexto, a Polónia referiu novamente o acórdão do processo *Stardust Marine* ([21]). A Polónia sublinhou que os aeroportos não fazem parte da administração pública e que gerem as suas atividades comerciais de forma independente de qualquer interferência do Estado.

(105) Em especial, a Polónia explicou que a PPL tem personalidade jurídica e que opera em conformidade com a Lei sobre a empresa pública «Aeroportos», de 23 de outubro de 1987 ([22]) («Lei da PPL»). Segundo a Lei da PPL, as operações da PPL são levadas a cabo de forma independente, em conformidade com princípios comerciais racionais, e são financeiramente autónomas. A PPL não pertence ao setor das finanças públicas; não é financiada pelo orçamento de Estado e cobre os seus custos de exploração com as receitas das suas próprias atividades económicas. As operações da PPL são controladas e sujeitas à tutela do ministro responsável pelos transportes que só tem o direito de alterar ou revogar as decisões do diretor-geral da PPL se estas forem contrárias à lei. Na opinião da Polónia, o ministro não tem poderes para interferir no processo decisório no que se refere às relações comerciais da PPL.

([21]) Processo C-482/99 *República Francesa/Comissão* (*Stardust Marine*) Col. 2002, p. I-4397.
([22]) Jornal Oficial de 1987, n.º 33, ponto 185, conforme alterado.

(106) No que diz respeito aos aeroportos regionais, a Polónia explicou que todos eles são sociedades de direito privado ([23]) e estão sujeitos ao direito comum das sociedades, ou seja, ao Código das Sociedades Comerciais ([24]) («o Código»). Estas são sociedades de capitais, com personalidade jurídica distinta e ativos separados e atuam fora das estruturas da administração pública. As empresas de gestão dos aeroportos regionais na Polónia são geridas pela assembleia de acionistas, por um conselho de supervisão e pelo conselho de administração. Participam nas assembleias de acionistas representantes das autoridades públicas, os quais são igualmente membros dos seus conselhos de supervisão. De acordo com o Código, o conselho de administração gere os assuntos correntes da empresa e toma decisões, de forma autónoma, sobre questões que não as reservadas a outros órgãos sociais. Por conseguinte, de acordo com a Polónia, considerando que a celebração de acordos sobre o diferimento de pagamentos pelo conselho de administração não exige o consentimento do conselho de supervisão ou da assembleia geral de acionistas, as decisões relativas aos diferimentos constituíram decisões independentes dos aeroportos, tomadas sem qualquer interferência do Estado.

(107) Relativamente ao critério do credor privado, a Polónia apresentou diversos tipos de argumentos a fim de provar que os diferimentos das taxas aeroportuárias foram celebrados em condições de mercado.

(108) Em primeiro lugar, a Polónia indicou o contexto económico em que os aeroportos decidiram diferir as taxas aeroportuárias a favor da LOT: a grave recessão económica de 2009 ([25]), bem como outros acontecimentos extraordinários (erupção do vulcão Eyjafjallajökull, em abril de 2010). Por conseguinte, de acordo com a Polónia, aquando da concessão de diferimentos, os aeroportos poderiam ter pressuposto que os problemas da LOT eram de natureza temporária.

(109) Em segundo lugar, a Polónia sublinhou que a LOT, como um dos principais utilizadores dos aeroportos, gerou uma parte considerável das suas receitas, ao passo que os diferimentos constituíam apenas uma fração do volume de negócios entre os aeroportos e a LOT ([26]). Por conseguinte, as partes estavam interessadas em prosseguir a sua cooperação. No cenário contrafactual, a insolvência da LOT teria um efeito negativo sobre as operações dos aeroportos ([27]).

(110) Em terceiro lugar, a Polónia explicou que, na perspetiva dos aeroportos, era preferível diferir parte dos pagamentos da LOT do que a transportadora ficar insolvente. Nomeadamente porque, no momento em que foram tomadas as decisões de diferimento, a LOT ainda detinha ativos que poderiam ter sido utilizados como garantia. Em comparação, em caso de insolvência, os créditos dos aeroportos teriam sido reembolsados na última categoria de credores, numa percentagem muito menor do que o seriam em caso de diferimento ([28]). Além disso, na Polónia, os processos de insolvência duram, em média, 3 a 3,5 anos, o que vai muito para além do período de diferimento médio de aproximadamente 6,5 meses concedido à LOT pelos aeroportos — consultar considerando 114 *infra*.

(111) Em quarto lugar, de acordo com a Polónia, os termos e condições dos diferimentos refletiam plenamente as condições do mercado, no que se refere a: i) taxa de juro, ii) garantia e iii) períodos de diferimento.

(112) Em especial, no que se refere à taxa de juro ([29]), a Polónia indica que a taxa de juro aplicada em caso de acordos de diferimento deve ser distinguida dos juros legais ([30]), que são uma forma de sanção pelo atraso no pagamento, enquanto o objetivo dos acordos de diferimento é permitir que um devedor pague as dívidas num prazo razoável.

(113) Relativamente à garantia, a Polónia sublinha que, no referente a dois terços dos acordos de diferimento, o montante diferido foi objeto de hipotecas e penhoras sobre ativos da LOT. Para a maioria dos restantes acordos

([23]) São sociedades de responsabilidade limitada, no caso dos aeroportos regionais de Gdansk, Cracóvia e Poznan e sociedades anónimas no caso dos aeroportos regionais de Katowice e Wrocław.
([24]) Código das Sociedades Comerciais, de 15 de setembro de 2000; versão consolidada: Jornal Oficial de 2013, ponto 1030.
([25]) A crise levou a uma grave retração da procura de transporte aéreo, juntamente com o aumento dos custos das companhias aéreas (consultar a análise de mercado dos transportes aéreos da Polónia em 2009, publicada em 2010 pela Autoridade da Aviação Civil e no relatório de avaliação de desempenho; avaliação da gestão do tráfego aéreo na Europa durante o ano civil de 2010, Eurocontrol, 2011).
([26]) Nos anos 2009-2013, a LOT gerou cerca de 40 % das receitas do aeroporto de Varsóvia. O montante total dos diferimentos autorizados pelos aeroportos regionais correspondeu, em média, a 17,7 % do volume de negócios entre a empresa e os aeroportos em causa.
([27]) Tal seria particularmente evidente no caso do aeroporto de Varsóvia. Como a LOT é a única transportadora baseada no aeroporto de Varsóvia, a cessação das suas atividades conduziria a uma redução considerável no volume de negócios do aeroporto. Este facto é confirmado pela Polónia através de dados pertinentes relativos a situações semelhantes que surgiram no aeroporto de Zurique, no aeroporto de Zaventem em Bruxelas e no aeroporto de Budapeste.
([28]) O nível médio de reembolso dos créditos em processos de insolvência à data em que foram concedidos os diferimentos de taxas aeroportuárias, era de cerca de 15 %-17,75 %, de acordo com a pesquisa realizada na Polónia, ou de aproximadamente 34 % segundo as estatísticas do Banco Mundial.
([29]) Por exemplo, a taxa de juro aplicada aos acordos de diferimento com o aeroporto de Varsóvia foi de […] % por ano.
([30]) Atualmente, o juro legal na Polónia está fixado em 13 %.

de diferimento o montante diferido ([31]) foi assegurado por notas promissórias em branco que aceleram a cobrança da dívida. Somente no caso de seis acordos não existia qualquer garantia. No entanto, em todos os casos, a LOT reconheceu a sua dívida para com um determinado aeroporto, o que permite que este intente facilmente uma ação em tribunal, se necessário.

(114) No que diz respeito aos períodos de diferimento, a Polónia sublinha que o período de diferimento médio era de cerca de 6,5 meses, o que é vantajoso em comparação com a duração dos processos judiciais na Polónia (mais de dois anos) ([32]) ou com a duração dos processos de insolvência (em média, 3-3,5 anos) ([33]).

(115) A Polónia alegou igualmente que outros credores privados da LOT permitiram diferir o pagamento de dívidas de centenas de milhões de PLN durante esses períodos de diferimento e em condições semelhantes, incluindo uma taxa de juro inferior à taxa de juro legal ou sem juros e, em alguns casos, até sem garantias ([34]).

(116) Por último, a Polónia confirmou que todos os pagamentos diferidos foram integralmente reembolsados.

(117) Além disso, para fundamentar a sua posição, tal como sublinhado nos considerandos 101 a 116 *supra*, a Polónia apresentou um relatório elaborado pela KPMG Advisory spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp. k. («KPMG»/«Relatório da KPMG»). O relatório da KPMG descreve o processo decisório dos aeroportos que levou a cada um dos acordos de diferimento. O relatório KPMG prevê igualmente uma análise do mercado para cada um dos acordos de diferimento. A metodologia utilizada pela KPMG para efeitos da análise de mercado baseia-se numa comparação entre um cenário de referência ([35]) (ou seja, diferimento das taxas aeroportuárias) com um cenário alternativo ([36]) (ou seja, sem concessão de diferimento à LOT). A fim de verificar a justificação económica dos acordos de diferimento, foram comparados cenários alternativos e de referência com base no valor presente atual e líquido. A comparação entre os dois cenários mostra que o diferimento da cobrança de taxas aeroportuárias foi, em todos os casos, economicamente racional e mais vantajoso para os aeroportos do que o cenário alternativo de dar início ao processo de insolvência.

Restabelecimento da viabilidade a longo prazo

(118) A Polónia argumentou que a LOT está agora em melhores condições para restabelecer a viabilidade do que durante as anteriores tentativas infrutíferas de reestruturação. Em primeiro lugar, recebeu a aeronave B787, há muito aguardada, que é um dos principais pilares do seu plano de reestruturação. Em segundo lugar, abordou as deficiências de tentativas anteriores, centrando-se em problemas por resolver previamente (por exemplo, uma redução mais coerente do emprego). Em terceiro lugar, a conjuntura macroeconómica melhorou. Por último, os resultados financeiros reais da LOT após cinco trimestres de execução do plano de reestruturação são muito mais favoráveis do que o previsto.

([31]) Que representa 26,4 % do montante diferido.

([32]) De acordo com dados do Banco Mundial (http://www.doingbusiness.org), o tempo médio para reclamar créditos na Polónia no período de 2009-2012 foi de 830 dias (mais de dois anos e três meses), caindo para 685 dias em 2013.

([33]) De acordo com o Banco Mundial, na Polónia os processos de insolvência demoram em média três anos (http://www.doingbusiness.org). Estas conclusões são confirmadas por uma pesquisa realizada com recurso a uma amostra de 94 insolvências e publicada em 2009, revelando que a duração média de um processo de insolvência é de 3,5 anos (dados de: D. Baran, Efektywność postępowań upadłościowych [Eficiência dos processos de insolvência] [em:] E. Mączyńska (ed.), Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa, [Meandros da insolvência das empresas. Maldição ou segunda oportunidade?], Varsóvia, 2009, p. 145).

([34]) Trata-se, nomeadamente, dos bancos de cobertura ([…]) e locadores ([…]). Alguns dos credores privados não cobraram juros à LOT (a maior parte dos locadores, […]). Além disso, alguns dos credores privados da LOT (p. ex., […]) também deram o seu aval para diferir o pagamento das suas dívidas, sem qualquer garantia para além do reconhecimento de dívida por parte da LOT.

([35]) No caso do cenário de referência, presume-se que o diferimento é concedido, que as partes continuam a cooperar e que o crédito é reembolsado em conformidade com as condições estabelecidas no acordo de diferimento. Tem igualmente em conta as perspetivas de cooperação a longo prazo, a manutenção da base de receitas, o caráter temporário das dificuldades da LOT e as suas perspetivas para o futuro, os tipos de garantias prestadas pela LOT, bem como outras condições do acordo de diferimento (juros, etc.).

([36]) No caso de se optar pelo cenário alternativo, parte-se do princípio de que o diferimento não é concedido, que o aeroporto dá início ao processo de insolvência, a LOT cessa as suas atividades no aeroporto e o aeroporto é obrigado a procurar outras transportadoras para a substituir. Parte também do pressuposto que a dívida dos aeroportos (como parte das obrigações comerciais) se classifica na última categoria de dívidas a reembolsar, a seguir a dívidas prioritárias como: os custos do processo de insolvência, as obrigações para com trabalhadores, incluindo a segurança social, e, por último, as obrigações fiscais (tal como previsto na legislação polaca em matéria de insolvência). Tem também em conta a duração média de um processo de insolvência (cerca de 3,5 anos — a KPMG teve em conta a duração do processo de insolvência da LLC Nowy Przewoznik Sp. z o.o., que exercia as suas atividades sob a marca comercial Centralwings, e que durou mais de 3,5 anos — teve início em maio de 2009 e terminou em fevereiro de 2013), o montante médio recuperado, a perda de receitas e as perspetivas de substituição da LOT por outras transportadoras (tendo em conta três possíveis subcenários de 3, 4 e 5 anos).

(119) A situação de liquidez da LOT melhorou. Não só não perdeu liquidez em agosto de 2013, como previsto no plano de reestruturação, mas obteve fontes adicionais de financiamento, como, por exemplo, a […] da Boeing […]. Com efeito, os fluxos de caixa reais resultantes de operações realizadas em 2013 foram melhores do que o previsto.

(120) Do mesmo modo, o impacto financeiro efetivo da introdução do B787 acabou por ser melhor do que o previsto. Teve um impacto positivo, não apenas no segmento de longo curso mas em toda a rede de voos. Não se espera que a aeronave resolva os problemas estruturais de longa data da LOT por si só, mas sim em combinação com as outras medidas de reestruturação. Prevê-se que o tráfego nas rotas que a aeronave B787 irá assegurar (América do Norte, Norte e Sudeste Asiático) cresça entre 6,5 % e 10,6 % ao ano e, por conseguinte, a aeronave não será subutilizada.

(121) Em 2013, as medidas relacionadas com a receita geraram [> 100] % do potencial financeiro previsto assumido no plano de reestruturação. Em agosto de 2013, a LOT introduziu com êxito a restauração paga e não se deparou com uma resposta negativa do cliente. De acordo com estudos de mercado, os passageiros não se opõem aos serviços pagos. O aumento das receitas acessórias é coerente com a atual tendência do mercado, em que as companhias aéreas tradicionais avançam para um modelo de negócio híbrido que engloba alguns aspetos das transportadoras de baixo custo e, por conseguinte, não deve desgastar a marca da LOT nem desencorajar os clientes.

(122) Os resultados financeiros reais para 2013 foram muito melhores do que os previstos no plano de reestruturação. A LOT identificou fontes potenciais de novas melhorias. Isto indica que o lucro previsto para a atividade principal em 2014 é alcançável.

(123) A Polónia apresentou uma análise de sensibilidade que demonstra que, no que se refere aos parâmetros fundamentais da base de referência, mesmo com desvios maiores do que os previstos no plano de reestruturação, a LOT mantém a liquidez em todo o horizonte da projeção financeira para o período 2014-2018. É pouco provável que ocorra um aumento acentuado do preço dos combustíveis, o qual é, de resto, já assumido a um nível muito conservador (acima do máximo histórico de 10 anos e 12,1 % superior ao preço de mercado à data da notificação). Quanto às receitas previstas da sublocação das aeronaves, a LOT preparou um cenário alternativo de frota que prevê uma maior utilização de algumas das aeronaves. A Polónia apresentou projeções financeiras que demonstram que, ainda que este cenário se aplique, a LOT regressará a uma situação de viabilidade. A Polónia indicou ainda que, em 2013, a empresa obteve [> 100] % dos benefícios de reestruturação programados (em vez dos 85 % previstos no plano).

Prevenção de distorções indevidas da concorrência (medidas compensatórias)

(124) A Polónia esclareceu ainda a forma como a LOT calcula a rendibilidade das rotas (ver secção 7.3.4). Sublinhou que a metodologia está em conformidade com a norma do setor.

Auxílios limitados ao mínimo necessário, contribuição própria

(125) A Polónia forneceu provas que demonstram que o Ex-Im Bank procedeu a auditorias jurídicas da LOT antes de aceitar conceder a garantia e explicou que, em 2012, cerca de 30 % das operações de financiamento de aeronaves a nível mundial foram concluídas com a participação da ECA. A Polónia informou também a Comissão que um dos proponentes ofereceu financiamento à LOT sem a garantia da ECA. Além disso, o risco da LOT foi avaliado pelo mercado de capitais dos EUA, onde, em 2013, a locação foi refinanciada com êxito por investidores privados.

(126) Além disso, a Polónia salientou que uma locação financeira é um modo aceitável de contribuição própria de acordo com a prática decisória da Comissão e reiterou que é uma forma típica de financiar a aquisição de aeronaves. De acordo com a Polónia, a locação financeira de aeronaves novas, em termos idênticos aos concedidos à LOT — consultar considerandos 77 a 80 *supra* —, (incluindo o tipo de garantia utilizado) é um modo de financiamento comum no setor dos transportes aéreos e foi recentemente utilizado por muitas outras companhias aéreas europeias como, por exemplo, a Ryanair, a KLM, a Norwegian Air, a Czech Airlines, a Austrian Airlines e a Alitalia.

V. **OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS**

(127) A Comissão recebeu observações de sete partes interessadas: A Ryanair, o International Airlines Group («IAG»), duas partes que não quiseram divulgar a sua identidade, o sindicato «NSZZ *Solidarność 80*» da PPL («o sindicato»), a própria PPL e a associação empresarial «Empregadores da Polónia».

(128) A Ryanair reiterou a sua alegação, originalmente expressa na denúncia, de que a LOT já tinha recebido auxílios estatais sob a forma de diferimento de taxas aeroportuárias concedido pelos aeroportos públicos da Polónia. Além disso, a Ryanair manifestou dúvidas em relação ao retorno da LOT à viabilidade, argumentando que as anteriores tentativas de reestruturação falharam, que as vantagens da introdução da aeronave B787 são demasiado otimistas e que a LOT pode não ser capaz de reduzir os seus custos salariais devido à possível pressão dos sindicatos.

(129) Segundo o IAG, a rede de longo curso da LOT também deve ser reestruturada. Mais especificamente, o IAG considera que não há procura suficiente para a capacidade que a LOT oferece no mercado dos EUA. O IAG cita o exemplo da Malév, que tentou em vão suportar serviços diretos de Budapeste para Nova Iorque. Quanto à locação financeira da aeronave B787, o IAG observou que as análises do Ex-Im Bank e do banco comercial mutuante deviam ter sido apresentadas previamente aos atuais problemas de liquidez ou antes dos auxílios estatais.

(130) A primeira parte que não quis revelar a sua identidade alegou que o plano de reestruturação da LOT não é credível nem exequível e não logrará restabelecer a viabilidade da LOT a longo prazo. Recordou que as previsões de retorno do capital aplicado são demasiado otimistas e observou que a LOT tenciona aumentar a sua capacidade num momento em que o mercado polaco está a sofrer de excesso de capacidade. Considerou igualmente que as taxas aeroportuárias diferidas constituem auxílios estatais. Por outro lado, salientou que a avaliação da rendibilidade das rotas propostas como medidas compensatórias baseada exclusivamente na variabilidade do custo é inadequada a longo prazo. De acordo com a parte interessada, a longo prazo todas as rotas devem ser medidas com base naquilo que a LOT designa por Margem 2 (Margin 2). Exprimiu igualmente a opinião de que a locação financeira da aeronave B787 não deveria ser aceite como fonte de contribuição própria, pois o plano não prova a confiança do mercado no restabelecimento da viabilidade da LOT.

(131) A segunda parte interessada que não quis revelar a sua identidade observou que, graças aos auxílios estatais, a LOT aumentou a sua capacidade no mercado de voos fretados polaco, o que, alegadamente, conduziu à deterioração da posição concorrencial da parte interessada e violou as regras comunitárias em matéria de auxílios estatais. A parte também manifestou dúvidas quanto ao restabelecimento da viabilidade da LOT, alegando, entre outros aspetos, que os benefícios do B787 são sobrestimados e que as previsões financeiras parecem irrealistas. Também colocou em causa a rendibilidade das rotas propostas como medidas compensatórias. Por último, considera que a locação financeira não deve ser tida em conta como contribuição própria, uma vez que não envolvia praticamente qualquer risco para os bancos financiadores.

(132) Além disso, esta parte interessada levantou igualmente a questão das taxas aeroportuárias diferidas ([37]). Chamou também a atenção da Comissão para várias outras operações da LOT que, alegadamente, constituíram auxílios estatais. Essas operações incluem:

a) a venda de bens imóveis, a saber: i) a venda, em 2011, do edifício de escritórios da LOT, juntamente com terras, na Rua 17 Stycznia, n.º 39 («sede»), à empresa estatal *Powszechny Zakład Ubezpieczeń S*.A./PB1, («PZU», «PZU/PB1») no montante de […] milhões de PLN (aproximadamente […] milhões de euros) e ii) a venda, em 2012, de bens imóveis da LOT na Rua 17 Stycznia, n.º 39, ao grupo público TF Silesia num montante de […] milhões de PLN (aproximadamente […] milhões de euros);

b) a venda de filiais da LOT a empresas estatais, a saber: a venda, em 2010, da LOT Services, acima do preço de mercado, mesmo estando a empresa insolvente, a venda da LOT AMS, ainda que estivesse «numa situação financeira muito má», a venda, em dezembro de 2012, da Petrolot, a venda, em setembro de 2012, da Eurolot, a venda, nos anos 2009-2010, da LOT Cargo S.A. («LOT Cargo») e da Casinos Poland.

(133) O sindicato alega, em primeiro lugar, que o auxílio à reestruturação violará o princípio do «auxílio único», uma vez que a LOT já tinha recebido auxílios estatais sob a forma de um certo número de medidas, sobretudo através do diferimento das taxas aeroportuárias. O sindicato chamou a atenção da Comissão para diversas outras operações da LOT que, alegadamente, constituíram auxílios estatais. Essas operações incluem:

a) a venda de bens imóveis pela LOT a outras empresas estatais (isto é, a venda da sede da LOT, a venda dos imóveis na Rua 17 Stycznia, n.º 39, a venda de um investimento imobiliário, juntamente com os ativos imobilizados do terminal de carga («terminal de carga») e a venda de um investimento imobiliário, juntamente com os ativos imobilizados das instalações de restauração («instalações de restauração»);

b) a venda das filiais da LOT a outras empresas estatais, a um preço fixado acima do valor de mercado [ou seja: a venda da LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. («LOT Catering»), LOT AMS, Petrolot e Eurolot];

c) a concessão de empréstimos à LOT por empresas públicas cujas atividades não dizem respeito principalmente a atividades de crédito (ou seja: dois empréstimos concedidos por empresas pertencentes ao grupo PZU, em dezembro de 2009 e fevereiro de 2010, num montante total de […] PLN (cerca de […] euros); empréstimos concedidos pela TF Silesia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. («OLPP») e Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. («PKN Orlen») num montante total de […] PLN (cerca de […] euros);

([37]) Referiu, em especial, que a LOT beneficiou de uma isenção dos 13 % da taxa de juro legal oficial polaca que deveria ter sido autorizada pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério das Finanças.

d) a prestação de outros serviços: alegadamente, a PKN Orlen e a sua filial Petrolot forneceram combustível a preço reduzido à LOT.

(134) Por outro lado, os sindicatos expressaram o ponto de vista de que o plano de reestruturação não restabeleceria a viabilidade da LOT a longo prazo e que a locação não é um sinal de confiança do mercado no restabelecimento da viabilidade.

(135) A PPL, proprietária do Aeroporto Chopin de Varsóvia, declarou que as suas ações não são imputáveis ao Estado, uma vez que as suas decisões são tomadas de forma autónoma. Os acordos concluídos com a LOT para diferir o pagamento de taxas aeroportuárias estavam em conformidade com o mercado e eram inteiramente racionais do ponto de vista económico. A PPL declarou que acordos análogos, embora em menor escala, foram celebrados com outras companhias aéreas e tinham sido propostos às transportadoras de baixo custo. A LOT é um parceiro estratégico da PPL e tem um impacto significativo sobre o desenvolvimento a longo prazo do Aeroporto Chopin de Varsóvia. A possível insolvência da LOT diminuiria o tráfego para/a partir de Varsóvia e teria um impacto negativo na economia polaca.

(136) A associação empresarial «Empregadores da Polónia» espera que a Comissão aprove o auxílio à reestruturação. Considera que a LOT está em vias de recuperar a viabilidade, o que é confirmado por melhorias a nível dos resultados financeiros reais. Na sua opinião, a insolvência da LOT teria um impacto negativo na conectividade, o que, por sua vez, afetaria negativamente os passageiros, pessoas em viagens de negócios e o setor do turismo.

VI. **COMENTÁRIOS DA POLÓNIA SOBRE AS OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS**

(137) A Polónia abordou o conjunto das alegações exprimidas pelas partes interessadas.

(138) No que diz respeito à eventual violação do princípio do «auxílio único»:

a) no que diz respeito ao diferimento das taxas aeroportuárias, a Polónia reiterou os seus argumentos relativos à inexistência de imputabilidade e ao cumprimento do critério do credor privado;

b) no que respeita a outras operações da LOT que, alegadamente, constituem um auxílio estatal, a Polónia forneceu explicações pormenorizadas. A Polónia sublinhou, em especial, que algumas destas operações já tinham sido autorizadas pela Comissão, enquanto outras não são imputáveis ao Estado (por exemplo, ativos comprados por empresas privadas) ou são, de outro modo, conformes com o princípio do investidor numa economia de mercado. Neste último caso, a Polónia facultou elementos de prova (por exemplo, avaliações independentes) em apoio da sua alegação.

(139) Em especial, remetendo para as operações relativas a bens imóveis, a Polónia explicou que:

a) A venda e a relocação da sede da LOT teve lugar com base num acordo assinado a 10 de maio de 2011 entre a LOT e a PZU/PB1. A PB1 é uma empresa indiretamente detida na totalidade pela PZU. O Estado detém uma participação minoritária na PZU ([38]). O preço de venda foi de […] PLN (cerca de […] euros).

b) A venda de bens imóveis na Rua 17 Stycznia, n.º 39, teve lugar com base num acordo assinado a 31 de julho de 2012 entre a LOT e a TF Silesia. O Tesouro Público é o único acionista da TF Silesia. O preço de venda foi de […] PLN (cerca de […] euros).

c) A venda do terminal de carga teve lugar com base num acordo assinado a 25 de novembro de 2011 entre a LOT e a LS Airport Services S.A. («LS Airport Services»). O Tesouro Público é o único acionista da LS Airport Services. O preço de venda foi de […] PLN (cerca de […] euros).

d) A venda das instalações de restauração teve lugar com base num acordo assinado a 8 de dezembro de 2011 entre a LOT e a LOT Catering. O Fundo Económico Regional («FER»), inteiramente detido pelo Tesouro Público, é o único acionista da LOT Catering. O preço de venda foi de […] PLN (cerca de […] euros).

(140) A Polónia explicou que, no que se refere à operação de venda e relocação financeira relativa à sede da LOT, a LOT recebeu 9 propostas de aquisição, de entre as quais a oferta da PZU/PB1 foi escolhida como a mais vantajosa. De acordo com a Polónia, os recursos das empresas pertencentes ao grupo PZU não são recursos estatais e as suas decisões não são imputáveis ao Estado; por conseguinte, não existe auxílio estatal. Além disso, a Polónia explicou que o valor dos bens imóveis foi objeto de uma avaliação prévia independente ([39]).

([38]) A Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. está cotada na bolsa de valores de Varsóvia desde 12 de maio de 2010. No dia da operação (ou seja, 10 de maio de 2011), o Tesouro Público detinha 35 % das ações, estando os restantes 65 % em circulação (detidas principalmente pelos fundos de pensões e fundos especulativos).

([39]) A avaliação da Emmerson, datada de abril de 2011, revelou que o valor dos bens imóveis era de […] PLN (cerca de […] euros). Este valor é cerca de 10 % mais elevado do que o preço acordado, uma vez que a Emmerson partiu do princípio de que a taxa de locação obtida pelo proprietário seria cerca de 10 % superior à finalmente decidida e paga pela LOT à PZU. Por esta razão, havia motivos para o preço de venda também ser aproximadamente 10 % inferior.

(141) Além disso, a Polónia explicou que, no caso da venda de imóveis situados na Rua 17 Stycznia, n.º 39, do terminal de carga e das instalações de restauração o procedimento de concurso fracassou, uma vez que não foram apresentadas quaisquer propostas. No entanto, em ambos os casos, o valor dos bens imóveis foi objeto de uma avaliação prévia independente ([40]).

(142) Quanto aos contratos de empréstimo, a Polónia explicou que:

a) As empresas pertencentes ao grupo PZU concederam à LOT dois empréstimos: o primeiro no montante de […] PLN (cerca de […] euros), a 14 de dezembro de 2009, e o segundo no montante de […] PLN (cerca de […] euros), a 17 de fevereiro de 2010. O Estado detém uma participação minoritária na PZU;

b) Um empréstimo no montante de […] PLN (cerca de […] euros) foi concedido à LOT pela PKN Orlen a 28 de junho de 2012. O Estado detém uma participação minoritária na PKN Orlen ([41]);

c) Um empréstimo no montante de […] PLN (cerca de […] euros) foi concedido à LOT pela TF Silesia a 30 de março de 2009. O Tesouro Público é o único acionista da TF Silesia;

d) Um empréstimo no montante de […] milhões de PLN (cerca de […] milhões de euros) foi concedido à LOT pela OLPP a 9 de março de 2012. A PERN Przyjaźń S.A. («PERN»), inteiramente detida pelo Tesouro Público, é a única acionista da OLPP.

(143) De acordo com a Polónia, os recursos das empresas pertencentes ao grupo PZU e à PKN Orlen não são recursos estatais e a sua decisão não é imputável ao Estado, uma vez que o Estado detém uma participação minoritária no capital dessas empresas; por conseguinte, não existe auxílio estatal.

(144) No caso dos empréstimos que foram concedidos pelas empresas públicas (ou seja, a TF Silesia e a OLPP), caso os seus recursos sejam considerados recursos estatais e as suas decisões imputáveis ao Estado, então, de acordo com a Polónia, ambos os empréstimos foram concedidos em condições de mercado: a garantia fornecida foi forte ([42]) e as taxas de juro aplicadas eram semelhantes às aplicadas pelos credores privados ([43]).

(145) No que se refere à venda das filiais da LOT, a Polónia explicou que:

a) a venda da LOT Services, LOT Catering, LOT AMS e LOT Cargo estava sujeita à decisão da Comissão no processo SA. 33337 ([44]), pelo qual a Comissão concluiu que todas estas operações não implicaram um auxílio estatal;

b) 33,3 % das ações detidas pela LOT na Casinos Poland foram vendidas à Vicco Investment Sp. z o.o. ([45]) («Vicco») com base num acordo concluído a 8 de abril de 2013 num montante de […] milhões de PLN (cerca de […] milhões de euros). A Vicco é uma empresa privada. Por conseguinte, os seus recursos não são recursos estatais e as suas decisões não são imputáveis ao Estado. De acordo com a Polónia, o valor da operação correspondia ao preço de mercado proposto por um proponente privado, selecionado através de um processo aberto e competitivo;

([40]) No que se refere aos imóveis na Rua 17 Stycznia, n.º 39, as avaliações foram realizadas por: i) uma avaliadora de imóveis, Marzena Niemczyk (licença n.º 4519), da Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., avaliação datada de 26 de julho de 2012; ii) Colliers International Poland Sp. z o.o., relatório datado de 12 de junho de 2012; e iii) Deloitte Advisory Sp. z o.o., relatório datado de 18 de julho de 2012.
No que se refere ao terminal de carga, a avaliação foi efetuada por uma avaliadora imobiliária, Marzena Niemczyk (licença n.º 4519), da Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., avaliação que data de 31 de julho de 2011; além disso, foi elaborado um relatório separado sobre a justificação económica para a venda dos bens imóveis pela KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k., datado de 7 de novembro de 2011.
No que diz respeito às instalações de restauração, a avaliação foi efetuada por uma avaliadora imobiliária, Marzena Niemczyk (licença n.º 4519), da Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., avaliação datada de 31 de julho de 2011; além disso, foi elaborado um relatório separado sobre a justificação económica para a venda de imóveis pela KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k., datado de 7 de novembro de 2011.

([41]) A Polski Koncern Naftowy Orlen S.A. está cotada na bolsa de valores de Varsóvia desde 26 de novembro de 1999. A 31 de dezembro de 2012, o Tesouro Público detinha 27,5 % das suas ações, estando os restantes 72,5 % em circulação (detidos sobretudo pelos fundos de pensões e de investimento).

([42]) Ou seja, no caso do empréstimo concedido pela TF Silesia: a hipoteca/penhora registada sobre os ativos da LOT, a atribuição dos direitos do contrato de seguro, a promissória e a sujeição voluntária a execução; no caso do empréstimo concedido pela OLPP: uma penhora registada e a sujeição voluntária a execução.

([43]) Ou seja, no caso do empréstimo concedido pela TF Silesia: WIBOR 3M + [4,5-5,5] pontos percentuais por ano; no caso do empréstimo concedido pela OLPP: aplicou-se uma taxa de juro de [8-10] % por ano. Para efeitos de comparação: a taxa de juro do empréstimo concedido à LOT pela PKN Orlen no primeiro semestre de 2012 foi de [8-10] % por ano.

([44]) Ver nota de rodapé 8.

([45]) Ou seja, SPV constituída pela Century Casinos Europe GmbH (antiga acionista na Casinos Poland Sp. z o.o.). A Century Casinos Europe GmbH é uma empresa privada cotada na bolsa de valores dos Estados Unidos da América e da Áustria.

c) 49 % das ações detidas pela LOT na Petrolot foram vendidas à PKN Orlen, com base num acordo celebrado a 21 de dezembro de 2012, num montante de […] PLN (cerca de […] euros). A PKN Orlen é uma empresa privada. Por conseguinte, os seus recursos não são recursos estatais e as suas decisões não são imputáveis ao Estado, tal como descrito no considerando 142 *supra*. De acordo com a Polónia, o valor da operação correspondeu ao valor de mercado determinado por uma avaliação prévia independente ([46]);

d) 37,90 % das ações detidas pela LOT na Eurolot foram vendidas à TF Silesia, com base num acordo celebrado a 27 de fevereiro de 2013, num montante de [> 118] de PLN (cerca de [> 29] euros). De acordo com a Polónia, a venda de ações na Eurolot teve lugar no âmbito de um processo concorrencial, através de negociações realizadas com base num convite público à negociação ([47]). As ações foram adquiridas pela TF Silesia, inteiramente detida pelo Tesouro Público, que era o único proponente. O preço da operação foi baseado numa avaliação prévia independente ([48]).

(146) No que se refere às operações relativas ao fornecimento de combustível a preços reduzidos à LOT pela PKN Orlen e pela sua filial Petrolot, a Polónia explicou que a PKN Orlen e a Petrolot são empresas privadas, que os seus recursos não são recursos estatais e que as suas decisões não são imputáveis ao Estado e que, por conseguinte, essas operações não implicam um auxílio estatal ([49]).

(147) No que diz respeito a outras observações das partes interessadas, a Polónia argumenta que a LOT está atualmente em melhor posição para ser bem-sucedida do que no passado. O enquadramento macroeconómico melhorou, com previsões de que as economias da Polónia e da UE cresçam mais rapidamente do que o anteriormente esperado. O tráfego aéreo deverá aumentar, especialmente na Europa Central e Oriental. A LOT extraiu ensinamentos de anteriores tentativas frustradas de reestruturação e abordou insuficiências por resolver anteriormente (por exemplo, redução do emprego numa escala sem precedentes que provocou poupanças no valor de […] milhões de PLN em 2013). A redução do número de postos de trabalho tem sido realizada sem resistência significativa dos sindicatos. Além disso, a LOT recebeu finalmente a aeronave B787, cuja falta foi identificada como uma das razões para as dificuldades sentidas no passado. A Polónia apresentou informações pormenorizadas sobre as vantagens económicas da exploração da aeronave B787 e o seu impacto sobre a reestruturação. Em especial, com base em cálculos da LOT, as vantagens económicas em termos de custos/receitas da aeronave B787 são de longe melhores do que as da sua antecessora na frota da LOT, a aeronave B767. Durante seis meses de exploração em 2013, a aeronave B787 gerou um resultado financeiro mais elevado ([…] milhões de PLN) do que a sua antecessora, a aeronave B767, num período comparável de 2012.

(148) Referindo-se à alegada insuficiência de procura nas rotas de longo curso, a Polónia apresentou provas que demonstram que dispõe de um dos maiores mercados em crescimento para a América do Norte, maior do que alguns aeroportos centrais estabelecidos da Europa Ocidental e maior do que Praga e Budapeste combinadas. A Polónia argumenta que, contrariamente ao exemplo húngaro, a LOT tem uma base mais sólida para criar um nicho de mercado de longo curso que beneficie do tráfego étnico e dos fluxos de tráfego substanciais dos mercados da Europa de Leste, como a Ucrânia, a Bielorrússia e a Rússia.

(149) Relativamente à locação financeira da aeronave B787 como fonte de contribuição própria e sinal de confiança do mercado na LOT, a Polónia esclareceu que os mutuantes comerciais e o Ex-Im Bank realizaram auditorias jurídicas profissionais e exaustivas antes de prorrogar o financiamento da LOT. A avaliação foi efetuada imediatamente antes da entrega da aeronave em novembro de 2012 e os credores estavam plenamente informados acerca da situação financeira da LOT. Nessa altura, não sabiam que a LOT iria receber um auxílio estatal, pois a Polónia só notificou o auxílio de emergência a 14 de dezembro de 2012.

([46]) Conforme elaborada pela Deloitte Advisory Sp. z o.o., a 8 de maio de 2012. De acordo com a avaliação, o valor de mercado dos 49,0 % de ações da Petrolot Sp. z o.o. foi estimado em cerca de […] milhões de PLN.

([47]) Foi publicado um anúncio de convite à negociação no diário «*Rzeczpospolita*» a 24 de julho de 2012, posteriormente alterado com um anúncio no mesmo diário a 21 de agosto de 2012.

([48]) O perito determinou que o valor de mercado de 37,9 % da Eurolot rondava 118,0 a 124,0 milhões de PLN. O valor de mercado de 37,9 % do capital próprio da Eurolot S.A. foi estimado através de dois métodos: i) o método dos fluxos de caixa atualizados (DCF) — valor estimado de 124,0 milhões de PLN, e ii) o método do valor líquido ajustado dos ativos — valor estimado de 118,0 milhões de PLN. A Polónia apresentou elementos de prova documentais, elaborados pela Deloitte Advisory Sp. z o.o.: i) relatório sobre o teste do investidor privado para a aquisição de ações da Eurolot, datado de 14 de janeiro de 2013; ii) relatório sobre a avaliação da Eurolot, datado de 14 de janeiro de 2013; iii) relatório de auditoria financeira, fiscal e legal, datado de 15 de janeiro de 2013.

([49]) Além disso, a Polónia explicou que a fixação dos preços e condições de pagamento relativos aos combustíveis são propostas pelos fornecedores tendo em conta as condições do mercado, por exemplo, o volume declarado do produto a adquirir. A LOT, cuja base principal se situa em Varsóvia, é o maior cliente da Orlen/Petrolot neste mercado. Mais de […] % do combustível da LOT é adquirido na Polónia, sendo o restante dividido entre outras estações internacionais. Os descontos de volume para grandes clientes constituem um elemento das normais relações de mercado entre fornecedores e contratantes. Os preços dos combustíveis na Polónia mantêm-se acima de outras estações que a LOT utiliza, pese embora o volume de combustível comprado no estrangeiro seja muito menor.

(150) A Polónia forneceu esclarecimentos pormenorizados sobre a metodologia utilizada pela LOT para calcular a rendibilidade das rotas. A Polónia também destacou dados pesquisados que indicam que a maioria das transportadoras tem vindo a utilizar uma metodologia semelhante à adotada pela LOT.

(151) No que diz respeito ao restabelecimento da viabilidade a longo prazo e, em especial, à alegada sobrevalorização do retorno do capital aplicado, a Polónia informou a Comissão de que a LOT efetuou uma análise do retorno do capital aplicado de 73 companhias aéreas mundiais ao longo dos últimos 6 anos, tendo constatado que o retorno do capital aplicado previsto anda em torno da mediana das companhias aéreas europeias e muito abaixo das transportadoras aéreas europeias mais eficientes no decurso do último exercício. Nesta base, a Polónia alega que o retorno do capital aplicado presumido não deve ser considerado irrealista.

(152) Referindo-se ao alegado excesso de capacidade do mercado, a Polónia sublinha que ao longo dos últimos três anos, a capacidade das companhias de aviação da Polónia, medida pelo número de lugares oferecidos, cresceu 6,2 % ao ano em média, enquanto a procura total em termos de passageiros cresceu 7,3 % ao ano. Neste contexto, a Polónia observa que em 2014 a LOT irá propor […] % menos de lugares de/para a Polónia do que antes da reestruturação, ao passo que se prevê que os concorrentes venham a aumentar a sua oferta em mais de 30 %.

(153) No que diz respeito à alegada expansão da LOT no mercado de voos fretados, a Polónia informou que a LOT tem diminuído a sua quota neste segmento de [> 3] % em 2012 para [< 1,5] % em 2013 (um decréscimo face aos [> 15] % em 2010). A LOT não planeia continuar a sua presença no mercado de voos fretados após a reestruturação.

VII. **APRECIAÇÃO DO AUXÍLIO**

7.1. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO ESTATAL

(154) O artigo 107.º, n.º 1, do TFUE estabelece que os auxílios concedidos pelos Estados-Membros ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções, e que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, são incompatíveis com o mercado interno.

7.1.1 **AUXÍLIO À REESTRUTURAÇÃO**

(155) O auxílio à reestruturação será concedido pelo Ministério do Tesouro Público, pelo que é evidente que tal implica a utilização de recursos estatais e é imputável ao Estado.

(156) O auxílio à reestruturação será concedido apenas a uma determinada empresa, ou seja, a LOT, em condições que a empresa não teria sido capaz de obter no mercado, tendo em conta a sua difícil situação financeira. A Polónia confirma-o no plano de reestruturação, que indica que os auxílios estatais são a única fonte possível de financiamento que permitirá à empresa prosseguir as suas atividades e aplicar as medidas de reestruturação. Por conseguinte, a Comissão conclui que a medida proporciona ao beneficiário uma vantagem seletiva.

(157) Por outro lado, o auxílio é suscetível de reforçar a posição concorrencial da LOT no setor dos transportes aéreos. Empresas de diferentes Estados-Membros são concorrentes no setor dos transportes aéreos na UE, em especial desde a entrada em vigor da terceira fase da liberalização dos transportes aéreos («terceiro pacote»), a 1 de janeiro de 1993 ([50]). Por conseguinte, o auxílio falseia ou ameaça falsear a concorrência e afeta as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

(158) Com base nestas considerações, a Comissão conclui que a medida notificada constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

7.1.2 **Diferimento das taxas aeroportuárias e outras operações**

Diferimento das taxas aeroportuárias

(159) No que diz respeito à imputabilidade, a Comissão observa que todos os aeroportos que concederam diferimentos à LOT são controlados direta ou indiretamente pelo Estado polaco, conforme descrito no considerando 103 *supra*. Considerando que, em conformidade com a jurisprudência assente ([51]), «o simples facto de uma empresa pública se encontrar sob controlo estatal não é suficiente para se poder imputar ao Estado as medidas por ela adotadas», a Comissão tem de examinar, no âmbito do presente inquérito, a intensidade do controlo exercido

([50]) O «terceiro pacote» incluía três medidas legislativas: i) Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas (JO L 240 de 24.8.1992, p. 1); ii) Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias (JO L 240 de 24.8.1992, p. 8); e iii) Regulamento (CEE) n.º 2409/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, sobre tarifas aéreas de passageiros e de carga (JO L 240 de 24.8.1992, p. 15).

([51]) Processo C-482/99, *República Francesa/Comissão* (*Stardust Marine*) Col. 2002, I-4397, n.º 52.

pelo Estado sobre a gestão dos aeroportos. Além disso, a Comissão tem de verificar se existem quaisquer outros indicadores que revelem o envolvimento do Estado na concessão dos diferimentos das taxas aeroportuárias à LOT ou se tais decisões foram tomadas de forma autónoma pelos aeroportos sem qualquer interferência do Estado.

(160) A Comissão observa que o relatório da KPMG, apresentado pela Polónia, descreve o processo decisório conduzido por cada um dos aeroportos em cada acordo de diferimento, incluindo o início do processo de cobrança de dívidas, avisos de pagamento e as negociações relativas aos termos e condições dos diferimentos. O relatório da KPMG refere igualmente as partes implicadas nas negociações (por exemplo, os departamentos jurídicos, financeiros e de cobrança de dívidas dos aeroportos). O relatório da KPMG não indica qualquer interferência do Estado na concessão de diferimentos de taxas aeroportuárias à LOT.

(161) No entanto, no que se refere à PPL, a empresa que gere o Aeroporto Chopin de Varsóvia, a Comissão observa que esta está sujeita ao direito público e é inteiramente detida pelo Tesouro Público, que nomeia o seu Diretor-Geral. A PPL está sujeita a um elevado nível de supervisão das autoridades públicas ([52]), conforme referido nos considerandos 103 e 105 *supra*. Além disso, o aeroporto de Varsóvia é o principal aeroporto polaco, gere cerca de dez milhões de passageiros por ano e tem uma importância fulcral para a conetividade da Polónia com o resto do mundo. No que diz respeito aos aeroportos regionais, a Comissão observa que estes são sociedades de direito privado, direta ou indiretamente controladas pelo Estado e, em particular, em todos os casos, a PPL é um dos seus acionistas públicos ([53]), tal como descrito no considerando 103 *supra*. Além disso, o funcionamento dos aeroportos regionais tem um impacto importante sobre a economia local e, por conseguinte, é improvável que as autoridades locais não estejam de alguma forma envolvidas em importantes decisões operacionais dos aeroportos, que controlam.

(162) Tendo em conta o impacto que as decisões relativas ao diferimento das taxas aeroportuárias poderão ter sobre a LOT e sobre as atividades de todos os aeroportos a nível local ou nacional, que a LOT é o principal cliente da PPL e as fortes ligações entre a PPL e o Estado e, por último, o facto de a PPL ser regulada pelo direito público, é altamente improvável que essas decisões possam ter sido tomadas sem qualquer participação do Estado. Por conseguinte, a Comissão conclui que, mesmo que não possa ser demonstrado de forma precisa que a Polónia incitou a PPL a diferir as taxas aeroportuárias devidas pela LOT, deve considerar-se que as autoridades públicas estiveram envolvidas nessas decisões, de uma forma ou de outra. Em síntese, a Comissão conclui que existem elementos suficientes para considerar que os diferimentos de taxas aeroportuárias são imputáveis ao Estado. Dado que os diferimentos implicam uma perda potencial de recursos de empresas públicas, essas medidas são concedidas através de recursos dos Estados.

(163) No entanto, a fim de determinar se estas medidas conferem uma vantagem económica à LOT para efeitos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, a Comissão deve determinar se a PPL e os aeroportos regionais (ao diferirem as taxas aeroportuárias) adotaram um comportamento comparável ao de um credor privado numa situação semelhante. Se for esse o caso, não se pode considerar que a LOT obteve uma vantagem que não teria obtido em condições normais de mercado e as medidas não constituem, portanto, um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE («o teste do operador numa economia de mercado»).

(164) Em especial, a Comissão salienta que, em conformidade com a jurisprudência assente ([54]), o contexto em que os diferimentos foram concedidos à LOT, ou seja, a crise económica e outros acontecimentos extraordinários, como descrito no considerando 108 *supra*, devem ser tidos em conta aquando da avaliação da sua conformidade com o mercado.

(165) A Comissão observa igualmente que a LOT é o principal cliente dos aeroportos da Polónia e gera uma parte considerável das suas receitas, tal como descrito no considerando 109 *supra*. Por conseguinte, os aeroportos têm um particular interesse em prosseguir a sua cooperação com a LOT.

(166) Além disso, a Comissão avaliou as informações sobre a comparação entre as vantagens e desvantagens das possíveis opções para a cobrança da dívida da LOT pelos aeroportos apresentadas pela Polónia, ou seja, o diferimento das taxas aeroportuárias, a instauração de processos judiciais ou a declaração de insolvência. Em especial, no que se refere ao prazo, a Comissão observa que o prazo de diferimento médio concedido pelos

([52]) O ministro responsável pela pasta dos transportes: i) pode impor à PPL obrigações, se necessárias para fins de defesa nacional, no caso de uma catástrofe natural, etc., ii) pode modificar ou revogar uma decisão do Diretor-Geral da PPL se esta for contrária à lei, iii) dá o seu consentimento em relação à alienação de ativos imobilizados que façam parte de sistemas ativos que garantam o tráfego do aeroporto.

([53]) Nos anos 2009-2013, a PPL detinha: aproximadamente 30 % das ações do aeroporto de Gdansk, 77 % das ações do aeroporto de Cracóvia, cerca de 45 % das ações do aeroporto de Poznan, cerca de 16 % do aeroporto Katowice e cerca de 20 % do aeroporto de Wrocław.

([54]) Processo C-482/99 *República francesa/Comissão* (*Stardust Marine*) Col. 2002, I-4397, n.º 71 («*…para averiguar se o Estado adotou ou não o comportamento de um investidor prudente numa economia de mercado, há que tomar como referência o contexto da época em que as medidas de apoio financeiro foram tomadas…*»).

aeroportos à LOT foi de cerca de 6,5 meses. Tal parece ser vantajoso para os aeroportos quando comparado com o tempo médio para reclamar créditos na Polónia (superior a dois anos) ou com a duração média de um processo de insolvência na Polónia (em média três anos). É também vantajoso quando comparado com o mais longo período de diferimento concedido à LOT, que foi de aproximadamente um ano. Além disso, a Comissão observa que, quando as decisões de diferimento foram tomadas, a LOT ainda tinha ativos que poderiam ter sido utilizados como garantia ([55]). Os diferimentos foram assim mais vantajosos para os aeroportos do que apresentar um pedido de declaração de insolvência, caso em que os créditos dos aeroportos teriam sido reembolsados na última categoria de credores, eventualmente, numa percentagem muito menor do que no caso dos diferimentos, conforme referido nos considerandos 110 e 114 *supra*.

(167) No que se refere aos termos e condições dos diferimentos, a Comissão observa que a taxa de juro cobrada pelos aeroportos parece refletir as condições do mercado, dado que foi fixada num nível comparável ao da taxa de juro média ([56]) cobrada pelos empréstimos concedidos no setor da indústria no período em causa, sendo que, ao mesmo tempo, os aeroportos não eram obrigados a aplicar a taxa de juro legal. Além disso, a Comissão constata que a maior parte do montante diferido foi garantida por ativos da LOT. Nos restantes casos, a LOT apresentou notas promissórias em branco e/ou reconheceu a sua dívida para com um dado aeroporto, o que melhorou significativamente a posição dos aeroportos em caso de cobrança de dívidas, conforme referido nos considerandos 112 e 113 *supra*.

(168) Além disso, a Comissão observa que os credores privados da LOT também permitiram diferir o pagamento de dívidas em termos e condições semelhantes, incluindo uma taxa de juro inferior à taxa de juro legal ou sem juros e, em alguns casos, também sem garantia, como descrito no considerando 115 *supra*.

(169) Por último, a Comissão reconhece que todas as taxas aeroportuárias diferidas foram integralmente reembolsadas pela LOT, como descrito no considerando 116 *supra*.

(170) No que diz respeito ao relatório da KPMG apresentado pela Polónia, a Comissão observa que este analisa o caráter mercantil de cada um dos acordos de diferimento, tal como descrito no considerando 117 *supra*. Em especial, a metodologia utilizada pela KPMG, que compara o cenário de referência em que os diferimentos das taxas aeroportuárias foram concedidos à LOT com o cenário alternativo em que nenhum diferimento das taxas aeroportuárias é concedido à LOT e em que são iniciados processos de insolvência contra a LOT, baseia-se em dados objetivamente verificáveis (estatísticas, exemplos concretos, etc.). Os cenários foram comparados em três subcenários diferentes que contribuem para fornecer um resultado objetivo. A fim de verificar a justificação económica dos acordos de diferimento, foram comparados cenários alternativos e de referência com base no valor presente atual e líquido. A comparação entre os dois cenários confirma que o diferimento da cobrança de taxas aeroportuárias foi, em cada caso, economicamente racional e mais vantajoso para os aeroportos do que o cenário alternativo de dar início ao processo de insolvência. O relatório da KPMG baseia-se em métodos de avaliação geralmente utilizados e não suscita dúvidas quanto à metodologia e critérios utilizados. Com base nestas considerações, a Comissão considera que os resultados do relatório fornecem uma confirmação fiável da conformidade dos acordos de diferimento com o mercado.

(171) A Comissão observa que, mesmo assim, um credor que contemple a possibilidade de diferir o pagamento dos seus créditos não pode ser comparado a um investidor, uma vez que os termos e condições comerciais desses casos são diferentes, ou seja, um investidor pretende realizar lucro, avalia cuidadosamente os riscos, exige uma garantia satisfatória e, à falta desta, pode cancelar o investimento, etc., ao passo que um credor se encontra numa situação diferente. Os seus créditos já existem e não se encontram garantidos. O credor só pode, portanto, escolher entre reclamar o reembolso do crédito em tribunal ou resolver a questão de forma amigável e, consequentemente, pode estar disposto a aceitar termos de reembolso de dívidas diferentes, por vezes menos vantajosos, daqueles aceites por um investidor. Em especial, o credor pode aceitar determinadas concessões do devedor que facilitam a execução fiscal (por exemplo, através do reconhecimento da dívida, da sujeição voluntária à execução fiscal, etc.) ou o estabelecimento de uma garantia, se possível. O credor pode, consequentemente, ter interesse em permitir um diferimento do pagamento da dívida, se tal puder posteriormente ajudar, por exemplo, a proceder à sua execução ([57]).

(172) Tendo em conta estas considerações, a Comissão conclui que os aeroportos públicos agiram enquanto credores numa economia de mercado aquando da concessão de diferimentos das taxas aeroportuárias à LOT. Por conseguinte, essas operações não concederam à LOT uma vantagem que não teria obtido em condições normais de mercado. Daqui resulta que os diferimentos das taxas aeroportuárias aqui considerados não constituem auxílios estatais.

([55]) Em especial, todos os diferimentos concedidos à LOT pela PPL estavam cobertos por garantias. Na maioria dos casos, a garantia era constituída por hipotecas e/ou penhoras registadas sobre ativos da LOT.
([56]) Baseado em dados do Banco Nacional polaco.
([57]) Processo T-198/01, *Technische Glaswerke Ilmenau GmbH/Comissão (Technische Glaswerke Ilmenau GmbH)* Col. 2004, II-2717, n.º 99.

Outras operações

(173) No que diz respeito às operações da LOT relativas a bens imóveis, tendo em conta os esclarecimentos prestados pela Polónia, a Comissão chegou às seguintes conclusões.

(174) No que diz respeito à venda da sede da LOT à PZU/PB1, a Comissão conclui que o adquirente é uma empresa privada, como referido nos considerandos 139 e 140 *supra*, e por conseguinte os seus recursos não constituem recursos estatais. Assim, esta operação não constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(175) No que diz respeito i) à venda de bens imóveis situados na Rua 17 Stycznia, n.º 39, à TF Silesia, ii) à venda do terminal de carga à LS Airport Services, e iii) à venda das instalações de restauração à LOT Catering, a Comissão observa que o adquirente era uma empresa direta ou indiretamente controlada pelo Estado. No caso da TF Silesia e da LS Airport Services, ambas as empresas são diretamente controladas pelo Tesouro Público. No que diz respeito à LOT Catering, o seu único acionista, o FER, também é inteiramente detido pelo Tesouro Público, tal como descrito no considerando 139 *supra*. Todas as empresas são sociedades de direito privado sujeitas ao Código das Sociedades Comerciais. O Código exige o consentimento da assembleia de acionistas para a venda ou compra de bens imóveis no caso das sociedades de responsabilidade limitada, bem como, sob certas condições, no caso das sociedades anónimas ([58]). Por conseguinte, tendo em conta que o Tesouro Público exerce direta ou indiretamente direitos de voto plenos nas assembleias de acionistas da TFS, da LS Airport Services e da LOT Catering, o Estado esteve necessariamente implicado no processo de tomada de decisão sobre as operações em questão. À luz destas considerações, a Comissão conclui que as decisões da TF Silesia, da LS Airport Services e da LOT Catering são imputáveis ao Estado. Uma vez que estas empresas são empresas públicas, os seus recursos constituem recursos estatais.

(176) Em todos estes casos, o valor dos bens imóveis foi objeto de uma avaliação independente em conformidade com indicadores de mercado geralmente aceites e as normas de avaliação (incluindo a tomada em consideração de operações comparativas e das condições locais de mercado). Os avaliadores de ativos possuíam qualificações e experiência adequadas. A Comissão observa que estas avaliações foram realizadas antes de as operações terem lugar. A Comissão observa, assim, que as operações em causa preenchem os requisitos de uma avaliação por peritos independentes, tal como estipulado na Comunicação da Comissão no que respeita a auxílios estatais no âmbito da venda de terrenos e imóveis públicos ([59]). Com base nestas considerações, a Comissão conclui que os resultados dessas avaliações constituem uma aproximação adequada dos preços de mercado dos imóveis *supra* mencionados.

(177) A Comissão conclui, por conseguinte, que as operações respeitantes à venda de bens imóveis pela LOT acima descritas não conferiram à LOT uma vantagem que não teria obtido em condições normais de mercado e, consequentemente, não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Empréstimos

(178) No que se refere aos empréstimos concedidos à LOT, tendo em conta os esclarecimentos prestados pela Polónia, a Comissão chegou às seguintes conclusões.

(179) No que se refere aos empréstimos concedidos à LOT pelo grupo PZU e PKN Orlen, conforme referido nos considerandos 142 e 143 *supra*, a Comissão indica que estas são empresas privadas. Por conseguinte, as suas decisões não são imputáveis ao Estado e os seus recursos não são recursos estatais. Esses empréstimos não constituem, por conseguinte, um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

(180) No que respeita ao empréstimo concedido à LOT pela TF Silésia, tal como já concluído no considerando 175 *supra*, as decisões da TF Silesia são imputáveis ao Estado e os seus recursos constituem recursos estatais.

(181) No que respeita ao empréstimo concedido à LOT pela OLPP, a Comissão observa que o seu único acionista, ou seja, a PERN, é inteiramente detido pelo Tesouro Público, tal como descrito no considerando 142 *supra*. Por conseguinte, o Tesouro Público exerce direitos de voto plenos na assembleia-geral desta empresa e nomeia todos os membros do seu conselho de administração. Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que as decisões da OLPP são imputáveis ao Estado e que os seus recursos constituem recursos estatais.

(182) Tendo em conta o que precede, relativamente aos empréstimos concedidos à LOT pela TF Silesia e pela OLPP, a Comissão estava obrigada a avaliar se esses empréstimos foram concedidos em condições de mercado. Considerando que, no caso dos empréstimos em causa, as garantias prestadas eram fortes e as taxas de juro aplicadas eram semelhantes às aplicadas pelos credores privados, tal como descrito no considerando 144 *supra*, a Comissão conclui que os empréstimos foram concedidos em condições de mercado.

([58]) A LOT Catering e a TF Silesia são sociedades de responsabilidade limitada e a LS Airport Services é uma sociedade anónima.
([59]) JO C 209 de 10.7.1997, p. 3.

(183) Por conseguinte, a Comissão conclui que os empréstimos concedidos à LOT não constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

Venda de filiais

(184) No que diz respeito à venda de filiais pela LOT, tendo em conta os esclarecimentos prestados pela Polónia, a Comissão chegou às seguintes conclusões.

(185) No que diz respeito à venda da LOT Services, LOT Catering, LOT AMS e LOT Cargo, a Comissão observa que estas operações foram objeto da decisão da Comissão no processo SA 33337 ([60]), pela qual a Comissão concluiu que essas operações não implicaram um auxílio estatal. Essa decisão não foi objeto de recurso e tornou-se definitiva.

(186) No que diz respeito às observações das partes interessadas de que a LOT vendeu as ações dessas filiais acima do preço de mercado e, em especial que o preço de venda da LOT AMS e da LOT Services não refletia o fato de que: i) a LOT AMS era uma empresa em condições financeiras particularmente graves; e ii) a antecessora da LOT Services, a empresa denominada LOT Ground Services SP. z o.o. («LOT Ground Services») foi objeto de processos de insolvência, tal como descrito no considerando 132 *supra*, a Comissão observa que as operações acima referidas foram já objeto do inquérito da Comissão.

(187) Em especial, no que diz respeito à LOT AMS, o preço de venda das ações baseou-se em três anteriores avaliações independentes que foram descritas e apreciadas na Decisão SA 33337 ([61]) da Comissão. Do mesmo modo, as operações relativas à LOT Cargo foram também descritas e avaliadas na Decisão SA 33337 ([62]) da Comissão. No que diz respeito à LOT Ground Services e à LOT Services, a Comissão verificou se a LOT Services era a sucessora legal da LOT Ground Services e chegou à conclusão de que a primeira só assumiu parte dos ativos da sociedade liquidada ([63]). Tendo em conta o que precede, a Comissão não vê qualquer razão para alterar a apreciação que emitiu na decisão em matéria de auxílios estatais no processo SA 33337.

(188) No que diz respeito à venda da Casinos Poland à Vicco, tal como descrito no considerando 145 *supra*, a Comissão observa que a Vicco é uma empresa privada. Por conseguinte, as decisões da Vicco não são imputáveis ao Estado e os seus recursos não constituem recursos estatais.

(189) No que diz respeito à venda da Petrolot à PKN Orlen, tal como descrito no considerando 145 *supra*, a Comissão concluiu já no considerando 179 *supra*, que a PKN Orlen é uma empresa privada e, consequentemente, as suas decisões não são imputáveis ao Estado e os seus recursos não constituem recursos estatais.

(190) No que diz respeito à venda da Eurolot à TF Silesia, tal como descrito no considerando 145 *supra*, a Comissão concluiu já que as suas decisões são imputáveis ao Estado e que os seus recursos constituem recursos estatais. No entanto, a Comissão observa igualmente que a operação foi precedida de um convite público à negociação. Além disso, o valor das ações da Eurolot foi estabelecido com base em relatórios de avaliação elaborados antes da realização da operação. As avaliações foram efetuadas com base em metodologias comummente utilizadas e aceites [ou seja, o método dos fluxos de caixa atualizados (DCF) e o método do valor líquido ajustado dos ativos] e com base em pressupostos credíveis. Com base no que precede, a Comissão conclui que os resultados dessas avaliações constituem uma aproximação adequada dos preços de mercado da participação da LOT na Eurolot. Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que a presente operação está conforme às condições do mercado.

(191) Por conseguinte, a Comissão conclui que a venda de filiais pela LOT não constitui um auxílio estatal.

Prestação de serviços

(192) No que diz respeito ao abastecimento de combustível à LOT pela PKN Orlen e pela sua filial, a Petrolot, a preços alegadamente reduzidos, tal como descrito no considerando 146 *supra*, a Comissão regista que a PKN Orlen e a sua filial Petrolot são empresas privadas. Por conseguinte, dado que os recursos da PKN Orlen não são recursos estatais, a Comissão conclui que as operações relativas a fornecimento de combustível à LOT não constituem um auxílio estatal.

([60]) Ver nota de rodapé 8.
([61]) Ver considerandos 29 a 34 e 57 a 60 da Decisão SA 33337 da Comissão, ver nota de rodapé 8.
([62]) Ver considerandos 17 a 22 e 44 a 50 da Decisão SA 33337 da Comissão, ver nota de rodapé 8.
([63]) Tendo em conta as informações fornecidas pela Polónia no âmbito do inquérito no processo SA 33337, a LOT Services assumiu parte dos ativos (equipamento de manutenção) e de alguns trabalhadores (através de uma empresa externa de recrutamento) da sociedade liquidada LOT Ground Services. Tal não estava relacionado com a assunção das atividades da LOT Ground Services.

7.2 LEGALIDADE DO AUXÍLIO À REESTRUTURAÇÃO

(193) Em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE ([64]), os auxílios não serão executados antes de a Comissão ter tomado, ou de se poder considerar que tomou, uma decisão que os autorize («cláusula suspensiva»).

(194) Até à data, a Polónia não executou o auxílio à reestruturação a favor da LOT. Por conseguinte, a Comissão conclui que a cláusula suspensiva foi respeitada.

7.3 COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO À REESTRUTURAÇÃO

(195) O artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE estipula que o auxílio estatal pode ser autorizado quando se destina a facilitar o desenvolvimento de certos setores económicos e sempre que o auxílio não prejudique as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum.

(196) A Comissão considera que a presente medida constitui um auxílio à reestruturação que tem de ser apreciado à luz das orientações, a fim de determinar se é compatível com o mercado interno nos termos do artigo 107.º, n.º 3, do TFUE.

7.3.1 **Empresa em dificuldade**

(197) De acordo com o ponto 12, alínea a), e o ponto 14 das orientações, só as empresas em dificuldade são elegíveis para beneficiar de auxílios à reestruturação. A fim de poder ser considerada uma empresa em dificuldade, uma empresa deve preencher os critérios enumerados no ponto 10 ou no ponto 11 das orientações.

(198) Nos termos do ponto 10, uma empresa é considerada em dificuldade quando:

a) no caso de uma sociedade de responsabilidade limitada, mais de metade do seu capital subscrito tiver desaparecido e mais de um quarto desse capital tiver sido perdido durante os últimos 12 meses;

b) relativamente a todas as formas de sociedades, a empresa preencha, nos termos do direito nacional, as condições para ser objeto de um processo coletivo de insolvência.

(199) Na decisão de início do procedimento, a Comissão observou que a LOT, enquanto sociedade de responsabilidade limitada, cumpria os critérios enumerados no ponto 10, alínea a), das orientações, uma vez que, a partir de 31 de dezembro de 2012, tinha perdido mais de metade do seu capital subscrito (169,7 %) e mais de um quarto deste durante os últimos 12 meses (89,3 %) ([65]).

(200) Devido ao lucro líquido registado em 2013, parece que a LOT não cumpre atualmente o segundo subcritério do ponto 10, alínea a). No entanto, o lucro líquido alcançado em 2013 só foi possível graças ao auxílio de emergência. Sem este auxílio, não teria havido qualquer lucro em 2013, uma vez que a empresa não teria sobrevivido. Por conseguinte, a Comissão considera que a LOT era uma empresa em dificuldade, na aceção do ponto 10, alínea a), quando o processo de reestruturação teve início e que ainda o é presentemente.

(201) Além disso, em dezembro de 2012, a LOT encontrava-se à beira da insolvência e foi obrigada a solicitar um auxílio de emergência a fim de evitar a insolvência — ver considerando 17 *supra*. A Polónia confirmou que, na ausência do auxílio de emergência, a empresa teria entrado em falência a curto prazo.

(202) Por conseguinte, a Comissão considera que a LOT era uma empresa em dificuldade desde o início do processo de reestruturação, na aceção do ponto 10, alíneas a) e c), das orientações.

(203) Além disso, a Comissão examinou igualmente se a LOT cumpre os critérios do ponto 11 das orientações.

(204) O ponto 11 das orientações prevê que, mesmo quando nenhuma das circunstâncias previstas no ponto 10 estiver presente, uma empresa pode ainda ser considerada como estando em dificuldade e enumera os sinais habituais que indicam que tal é o caso, tais como: diminuição do volume de negócios, aumento das existências, excesso de capacidade, endividamento crescente, subida dos encargos com juros e valor líquido dos ativos em queda ou nulo.

([64]) JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

([65]) Segundo as demonstrações financeiras da LOT para o exercício de 2012, o capital subscrito da empresa em 31.12.2012 ascendia a 447,7 milhões de PLN, dos quais 759,8 milhões de PLN perdidos pela LOT até 31.12.2012, dos quais 400 milhões de PLN foram perdidos em 2012.

(205) As demonstrações financeiras da empresa mostram os seguintes sinais de uma empresa em dificuldade (consultar quadro 1 *supra*):

— diminuição do volume de negócios: em 2013, as receitas das vendas diminuíram para 3 147 milhões de PLN, o nível mais baixo desde 2010, ano em que atingiram 2 958,8 milhões de PLN,

— aumento das existências: após uma diminuição inicial de 252,1 milhões de PLN em 2010 para 198,5 milhões de PLN em 2012, as existências atingiram 216,6 milhões de PLN em 2013,

— excesso de capacidade: a empresa reduziu o emprego e a frota e planeia novas reduções, um sinal de que se confronta com excesso de capacidade,

— endividamento crescente: os passivos de curto e longo prazo aumentaram de 1 606,9 milhões de PLN em 2010 para 3 223 milhões de PLN em 2013,

— subida dos encargos com juros: os encargos com juros aumentaram de 60,2 milhões de PLN em 2010 para 123,8 milhões de PLN em 2013,

— valor líquido dos ativos em queda ou nulo: os ativos líquidos diminuíram de 500,1 milhões de PLN em 2010, para – 265,5 milhões de PLN em 2012 e – 258,1 milhões de PLN em 2013.

Além disso, a empresa registou prejuízos em todos os exercícios financeiros a partir de 2008. Esta tendência só foi invertida em 2013 quando a LOT registou lucro líquido depois de ter beneficiado do auxílio de emergência. A Comissão considera que uma empresa que tenha registado perdas dessa ordem de grandeza durante vários anos é suscetível de estar em dificuldade.

(206) Além disso, de acordo com a opinião do auditor sobre as demonstrações financeiras relativas ao exercício de 2013, existe incerteza substancial no que respeita à capacidade da empresa de prosseguir as suas atividades devido a um capital próprio negativo e a passivos correntes que excedem os ativos correntes. Em processos anteriores ([66]), a Comissão concluiu que, quando uma empresa tem um capital próprio negativo, *a priori*, existe um pressuposto de que os critérios do ponto 10, alínea a), das orientações estão preenchidos, o que seria o caso da LOT desde 2012. O Tribunal Geral também concluiu ([67]) que uma empresa com capitais próprios negativos é uma empresa em dificuldade.

(207) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que a LOT é igualmente uma empresa em dificuldade na aceção do ponto 11 das orientações.

(208) A LOT foi criada em 1929 (registada sob a sua forma atual em 2001), e tem funcionado no setor do transporte aéreo de passageiros desde então, pelo que não pode ser considerada uma empresa recentemente criada na aceção do ponto 12 das orientações.

(209) O ponto 13 das orientações estabelece que uma empresa que pertença ou que esteja em vias de ser adquirida por um grupo de empresas de maiores dimensões não pode, em princípio, beneficiar de auxílios à reestruturação, salvo se puder demonstrar que as dificuldades da empresa são intrínsecas e não resultam de uma afetação arbitrária dos custos no âmbito do grupo e que essas dificuldades são demasiado graves para serem resolvidas pelo próprio grupo.

(210) A LOT é a empresa-mãe de um grupo de empresas, mas as suas dificuldades são intrínsecas à sua atividade e não resultam de uma afetação arbitrária dos custos no âmbito do grupo LOT. Os fatores que deram origem às dificuldades da empresa são descritos no considerando 20 *supra*.

(211) As filiais do grupo LOT são demasiado pequenas e não geram excedentes de tesouraria suficientes para resgatar a empresa-mãe. As suas receitas combinadas para o ano de 2013 representaram apenas cerca de 2,5 % das receitas da LOT e registaram um prejuízo líquido combinado de 2 milhões de PLN. Além disso, o próprio grupo LOT parece encontrar-se em dificuldade, uma vez que registou uma perda líquida consolidada de 164 milhões de PLN para o exercício encerrado a 31 de dezembro de 2011 (devido à imaterialidade das filiais, a LOT não foi obrigada a preparar demonstrações financeiras consolidadas desde então) e perdas acumuladas de 270 milhões de PLN desde essa data. Por conseguinte, as dificuldades da empresa são demasiado graves para serem resolvidas pelo próprio grupo.

([66]) Decisão da Comissão relativa ao processo C 38/2007, *Arbel Fauvet Rail*, (JO L 238 de 5.9.2008, p. 27).
([67]) Processos apensos T-102/07 *Freistaat Sachsen/Comissão* e T-120/07 *MB Immobilien e MB System/Comissão*, Col. 2010, II-585, n.os 95 a 106.

(212) Com base no que precede, a Comissão conclui que a LOT é uma empresa em dificuldade e é elegível para auxílio à reestruturação.

7.3.2 **O princípio do «auxílio único»**

(213) Segundo o ponto 73 das orientações, se a empresa em questão já beneficiou de auxílios estatais de emergência ou à reestruturação, incluindo eventuais auxílios não notificados, e se tiverem decorrido menos de dez anos desde a concessão do auxílio de emergência ou do final do período de reestruturação ou desde que o plano de reestruturação deixou de ser executado (consoante a data que for mais recente), a Comissão não autorizará a concessão de auxílios de emergência ou à reestruturação suplementares.

(214) A Comissão analisou, no contexto do presente inquérito, se as taxas aeroportuárias diferidas objeto de denúncia por parte da Ryanair, referidas na secção 1.2 *supra* e alvo de observações de outras partes interessadas, conforme referido nos considerandos 130, 132, 133 e 135 *supra*, tiveram um impacto sobre o cumprimento do princípio do «auxílio único» pela Polónia. Tendo chegado à conclusão de que as taxas aeroportuárias diferidas não constituem auxílios estatais — ver considerando 172 *supra* —, daí decorre que essas operações não têm qualquer impacto sobre o cumprimento pela Polónia do princípio do «auxílio único».

(215) O mesmo é válido para as outras operações indicadas pelas partes interessadas que, alegadamente, constituem um auxílio estatal, a saber, no que diz respeito: i) à venda de bens imóveis, ii) à concessão de empréstimos, iii) à venda de filiais e iv) à prestação de outros serviços, conforme referido nos considerandos 132 e 133 *supra*, uma vez que a Comissão chegou à conclusão de que estas não constituíam auxílios estatais — consultar os considerandos 177, 183, 191 e 192 *supra*.

(216) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que nem o diferimento das taxas aeroportuárias, nem as operações indicadas pelas partes interessadas constituem um auxílio estatal. Além disso, a Polónia confirmou que a empresa não tinha beneficiado de qualquer auxílio de emergência ou à reestruturação nos últimos dez anos. Por conseguinte, a Comissão considera que o princípio do «auxílio único» foi respeitado.

7.3.3 **Restabelecimento da viabilidade a longo prazo**

(217) A fim de se poder considerar uma medida compatível nos termos dos pontos 34 a 37 das orientações, o plano de reestruturação deve permitir restabelecer a viabilidade a longo prazo da empresa dentro de um período razoável e com base em hipóteses realistas quanto às condições de exploração futuras. O plano de reestruturação deve permitir à empresa cobrir todos os seus custos após a reestruturação e o retorno esperado do capital aplicado deve ser suficiente para permitir à empresa reestruturada enfrentar a concorrência no mercado pelos seus próprios meios. O plano de reestruturação deve descrever as circunstâncias que deram origem às dificuldades, permitindo desse modo avaliar se as medidas de reestruturação propostas são adequadas.

(218) O plano de reestruturação prevê o regresso à viabilidade a longo prazo em 2015 (ver quadro 4). A empresa deverá gerar lucros líquidos, o que significa que estaria em condições de cobrir todos os seus custos após a conclusão do processo de reestruturação, incluindo os custos de amortização e os encargos financeiros. Prevê-se que o retorno esperado do capital aplicado varie entre [5-6] % e [10-12] % no período pós-reestruturação. Dado que a taxa de rendimento das obrigações de dívida pública a dez anos da Polónia, comummente tida como uma aproximação de uma remuneração de um investimento isento de risco, é de cerca de 3,4 %, o retorno esperado do capital aplicado oferece um prémio de risco adequado, e pode ser considerado suficiente para permitir à LOT defrontar a concorrência pelos seus próprios meios. Por outro lado, uma vez que a mediana do retorno do capital aplicado das companhias aéreas europeias ascendeu a 6,9 % no último exercício (10,3 % se só forem tidas em conta as transportadoras rentáveis) e que as transportadoras europeias mais eficientes registaram um retorno do capital aplicado de 13,4 %, a meta fixada pela LOT não parece irrealista nem excessiva após um processo de reestruturação bem-sucedido.

(219) O plano de reestruturação descreve em pormenor as circunstâncias que conduziram às dificuldades da LOT e prevê as medidas que visam superar estas dificuldades, que são descritas em pormenor no Capítulo III *supra*.

(220) A Comissão procedeu à revisão dos principais pressupostos subjacentes às projeções financeiras constantes do plano de reestruturação e avaliou as medidas de reestruturação, bem como as questões suscitadas pelas partes interessadas no que diz respeito ao restabelecimento da viabilidade a longo prazo. Em consequência, a Comissão considera que a LOT está agora em melhor posição para prosperar do que em 2009-2012.

(221) Em primeiro lugar, em 2013 a LOT começou a operar a aeronave B787, há muito aguardada, que é um elemento fundamental da nova estratégia e um catalisador importante dos benefícios da reestruturação. O atraso na entrega da aeronave B787 foi considerado pela Polónia uma das razões fundamentais das dificuldades financeiras da

empresa no passado e da sua incapacidade para restabelecer a viabilidade. A nova estratégia da LOT baseia-se na utilização de B787 em nichos de rotas de longo curso e no reforço efetivo da rede da Polónia e da Europa central, construída em torno do Aeroporto Chopin de Varsóvia, que foi recentemente modernizado e está em expansão ([68]).

(222) Os primeiros resultados efetivos da utilização de B787 confirmam o pressuposto de que a sua introdução resultará em benefícios significativos de reestruturação. Em junho-novembro de 2013 o lucro gerado pela frota de B787 era […] milhões de PLN superior ao lucro gerado pelo seu predecessor B767 num período comparável de 2012. Este foi superior ao previsto no plano de reestruturação. Partindo do princípio de que as aeronaves são utilizadas durante a totalidade dos 12 meses (o que não aconteceu em 2013, em que estiveram em terra durante metade do ano), o impacto financeiro anual previsto de [135-165] milhões de PLN afigura-se exequível. As novas aeronaves também levaram a poupanças significativas: o custo do combustível foi inferior em [> 15] % e o custo direto total foi inferior em [> 25] %.

(223) A Polónia forneceu igualmente dados quantitativos que confirmam que a introdução da aeronave B787 teve um impacto positivo, não apenas no segmento de longo curso, mas na totalidade da rede de voos, incluindo segmentos de curta e média distância que fornecem ligações aos voos de longo curso. O lucro obtido pela LOT com as ligações servidas pela aeronave B787, medido com recurso à Margem 2 ([69]) (isto é, incluindo o efeito da contribuição em toda a rede de voos), ascendia a [> 100] milhões de PLN no período de junho-novembro de 2013 e foi [> 100] % superior ao período correspondente de 2012, em que a empresa utilizou a antiga aeronave B767.

(224) No que diz respeito à potencial subutilização da aeronave B787 mencionada na decisão de início do procedimento, a Polónia esclareceu que até 2013 a LOT tinha operado 5 aeronaves B767 nas rotas da Polónia para os EUA e Canadá. Atualmente, dispõe de seis aeronaves B787 que podem ser utilizadas nas mesmas rotas e numa rota suplementar para Pequim. Após o período de reestruturação, a LOT pretende abrir novas rotas de longo curso para a Ásia. De acordo a IATA, os voos transatlânticos da Polónia deverão crescer 6,5 % por ano em 2013-2017 e o tráfego de passageiros da Europa Central e Oriental para a Ásia 9,1 %-10,6 % por ano. A Polónia apresentou dados que demonstram que tem um dos maiores mercados locais em crescimento para a América do Norte, maior do que alguns aeroportos centrais da Europa Ocidental bem estabelecidos (Munique, Viena, Copenhaga e, em alguns itinerários, Zurique) e maior do que a dimensão do mercado atual de Praga e Budapeste combinadas. Isto dá mais garantias de que a aeronave B787 pode ser utilizada de forma eficaz e eficiente.

(225) Em segundo lugar, a LOT abordou as deficiências de tentativas de reestruturação anteriores ao concentrar-se nos problemas por resolver, como, por exemplo, a reestruturação do emprego inconsistente. Em novembro de 2013 a LOT já tinha feito uma redução sem precedentes do pessoal de terra em 35 %, estando previstas novas reduções. A empresa reforçou também o acompanhamento da execução do plano de reestruturação.

(226) As medidas relacionadas com a receita atingiram [> 100] % do seu potencial financeiro previsto em 2013. Em agosto de 2013, a empresa introduziu serviços de restauração paga, os quais não obtiveram uma resposta negativa do cliente. De acordo com o estudo de mercado da LOT, os passageiros em classe económica não são suscetíveis de se opor a outros serviços pagos, à exceção da taxa de bagagem (que a LOT não tenciona introduzir). Os passageiros do mercado polaco, em que as LCC detêm mais de 50 % da quota, estão habituados a serviços pagos.

(227) Parece existir um potencial de crescimento das receitas acessórias. As receitas acessórias da LOT correspondem a cerca de […] % do total das receitas e são mais baixas do que a média das transportadoras tradicionais (3,1 % e a crescer) e muito mais baixas do que as da Aer Lingus (13-14 %) que a LOT vê como referencial estratégico (devido à dimensão e ao modelo de negócio semelhantes). A LOT criou uma unidade específica responsável pelo aumento das receitas acessórias. Dado que as companhias tradicionais avançam para um modelo de negócio misto que combina mais receitas acessórias com elementos tradicionais de transportadoras de rede, afigura-se justificado considerar que a evolução da LOT na mesma direção não mina a sua estratégia (de permanecer uma transportadora de referência), nem desencoraja os clientes.

([68]) Após a modernização do segundo terminal de passageiros, a capacidade do aeroporto deverá aumentar para mais de 20 milhões de passageiros, o dobro da sua dimensão atual.

([69]) Para uma definição de Margem 2, ver o considerando 248.

(228) No que respeita ao prosseguimento da execução do plano de reestruturação, a 31 de dezembro de 2013 a LOT já tinha realizado 69 % da melhoria prevista em 2014. Para atingir o objetivo fixado para o exercício com fim a 31 de dezembro de 2014 (lucro da atividade principal de 71 milhões de PLN), a LOT deve melhorar o seu desempenho financeiro em 75 milhões de PLN, o que representa um objetivo realista.

(229) Em especial, a LOT identificou fontes para a melhoria exigida, como, por exemplo, benefícios das medidas de reestruturação já aplicadas que têm impacto financeiro recorrente ([> 100] milhões de PLN em 2013); a inexistência do custo pontual de manter em terra as aeronaves B787 durante a primeira metade de 2013 ([> 25] milhões de PLN); receitas adicionais da aeronave B787, quando utilizada durante todo o ano em vez de um semestre, como em 2013 ([> 50] milhões de PLN); poupança em custos de combustível ([> 75] milhões de PLN). Mesmo que só uma parte destas melhorias potenciais seja efetivamente realizada, a LOT deverá contudo atingir o seu objetivo financeiro para 2014.

(230) Em terceiro lugar, a conjuntura macroeconómica, que prejudicou as tentativas de reestruturação anteriores, melhorou. Após a recessão em 2009 e 2012, a economia da UE parece estar a ganhar terreno, uma vez que as previsões apontam para um crescimento de 1,6 % em 2014 e de 2,0 % em 2015. Na Polónia, a economia deverá crescer 3,2 % em 2014, ou seja, mais rapidamente do que estava previsto aquando da preparação do plano de reestruturação (2,2 %), e 3,4 % em 2015 ([70]). Com base em dados históricos referidos pela LOT, a procura de serviços de transporte aéreo de passageiros está fortemente correlacionada com o crescimento económico. A IATA prevê que o tráfego mundial de passageiros irá crescer 5,4 % por ano no período 2013-2017. Segundo a Associação das Companhias Aéreas Europeias, na época de verão de 2014, a Europa Central e Oriental registará o maior crescimento (um aumento de 7 % dos voos) de todas as regiões europeias. A Polónia representa cerca de 25 % de todo o tráfego aéreo da Europa Central e Oriental.

(231) Em consequência, no exercício encerrado a 31 de dezembro de 2013, o primeiro ano completo do período de reestruturação, a LOT registou um lucro líquido de 26 milhões de PLN (face a uma perda prevista de 196 milhões de PLN). De acordo com a análise da empresa, os primeiros lucros desde 2007 deveram-se, em grande medida, à implementação das medidas de reestruturação e não a fatores externos.

(232) A liquidez da LOT também melhorou significativamente. Os fluxos de caixa reais da exploração em 2013 foram 285 milhões de PLN superiores ao previsto. Embora o plano de reestruturação partisse do princípio de que a LOT necessitaria de um auxílio à reestruturação em agosto de 2013, até à data a LOT geriu a situação sem o mesmo e ainda gerou fontes de financiamento adicionais, tais como […] da Boeing no valor de […] milhões de USD e receitas líquidas da venda e relocação do sexto B787 no valor de […] milhões de USD ([71]). Em consequência, embora a empresa ainda necessite do auxílio para sobreviver, a margem de segurança da liquidez aumentou, o que reforça a alegação de restabelecimento da viabilidade.

(233) Na decisão de início do procedimento, a Comissão pôs em causa alguns pressupostos subjacentes às projeções financeiras, por exemplo, um desvio relativamente pequeno dos parâmetros-chave subjacentes às projeções financeiras da base de referência [por exemplo: receita unitária média por passageiro (rendimento) — 1 %, número de passageiros — 1 %, taxa de câmbio PLN/USD — 10 %], um preço fixo dos combustíveis ao longo de um horizonte de projeção de seis anos, um rácio de execução das medidas de reestruturação de 85 %, o montante das receitas previstas a partir da sublocação de aeronaves.

(234) A Polónia forneceu uma análise de sensibilidade atualizada, que assumiu desvios mais amplos para os parâmetros-chave da base de referência: rendimento — 4 %, número de passageiros — 3,5 %, desvalorização do PLN face ao USD — 55 %. De acordo com esta análise, espera-se que a LOT mantenha em todos os cenários a sua viabilidade ao longo do horizonte de projeção 2014-2018. Não obstante, a Polónia salientou que os níveis de referência são conservadores. O rendimento previsto é justificado por valores históricos e foi confirmado pelos resultados efetivos (em 2013, o rendimento cresceu mais rapidamente do que previsto). O número de passageiros, assumido já em níveis significativamente reduzidos devido à reestruturação e às medidas de compensação, é inferior ao que seria justificado tendo em conta companhias aéreas equiparáveis e as previsões de crescimento para o mercado polaco. Por último, de acordo com previsões das instituições financeiras citadas pela LOT, prevê-se que a taxa de câmbio PLN/USD se mantenha abaixo do nível previsto no plano de reestruturação até ao final do horizonte das previsões, isto é, até 2016.

([70]) *Previsões Económicas Europeias, primavera de 2014*, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf.

([71]) Em […] a LOT assinou um acordo com a Boeing para concluir as negociações decorrentes da aeronave B787 […] […]. O acordo prevê […] com um impacto estimado de tesouraria de […] milhões de USD. Além disso, os termos do acordo de venda e relocação financeira do sexto B787 são mais favoráveis do que a locação operacional inicialmente prevista no plano de reestruturação. O valor presente dos fluxos de caixa adicionais ascende a […] milhões de USD.

(235) O preço de referência do combustível previsto no plano de reestruturação é superior ao máximo histórico de 10 anos da LOT e 12,1 % acima do preço de mercado à data da notificação, ou seja, bastante mais elevado do que os preços que a Comissão analisou em casos precedentes relativos à reestruturação de companhias aéreas ([72]) (por exemplo, o preço máximo do combustível analisado no caso da Czech Airlines era 5 % superior aos preços de mercado e 4,5 % no caso da Air Malta). A LOT pode atualmente cobrir o preço do combustível […] % abaixo do nível de referência até 2015, o que significa que pode garantir que o preço não ultrapassará o nível coberto até ao final do período de reestruturação. Além disso, de acordo com uma análise de sensibilidade, mesmo se este preço de referência bastante conservador aumentasse 15 %, a LOT manteria a liquidez em todo o horizonte de projeção financeira.

(236) No que respeita às receitas que se prevê serem geradas mediante a sublocação da aeronave, a LOT sublocou um B787 a operadores turísticos e está atualmente a elaborar um acordo final com o locatário da segunda aeronave. A LOT considera elevada a probabilidade de concluir o acordo. De acordo com as observações de uma parte interessada, o B787 é uma aeronave altamente comercializável. Assim, o pressuposto relativo à sublocação de dois B787 afigura-se viável.

(237) A LOT continua a procurar compradores ou locatários para […] aeronaves E170. No entanto, preparou um cenário alternativo de frota, partindo da continuidade da utilização da aeronave, a fim de assegurar que a viabilidade é restabelecida mesmo que estas tentativas não sejam bem-sucedidas. A Comissão estudou a forma como o cenário alternativo, se implementado, iria afetar as projeções financeiras. Verificou-se que o total de saídas de caixa em 2014-2018 seria [64-78] milhões de PLN superior ao cenário de referência. Esta variação negativa permanece dentro da margem de segurança prevista no plano de reestruturação. Mesmo no pior cenário esperava-se que a LOT gerasse fluxos de caixa acumulados de [> 150] milhões de PLN em 2014-2018.

(238) Além disso, a LOT previu novas medidas de reestruturação (não incluídas no plano de reestruturação) para mitigar os potenciais efeitos negativos do cenário alternativo de frota. O impacto financeiro estimado destas medidas adicionais ascende a [> 50] milhões de PLN por ano, e é de longe superior à lacuna financeira possível de [64 a 78] milhões de PLN em 2014-2018. De acordo com as projeções financeiras do cenário alternativo de frota, combinadas com medidas de reestruturação adicionais, a situação da tesouraria da LOT deverá até ser ligeiramente melhor do que se previa no plano de reestruturação.

(239) No que se refere ao rácio de execução do plano de reestruturação, com base na análise que precede, a Comissão considera realista o rácio de execução de 85 % pressuposto no que se refere às medidas de reestruturação. Além disso, observa que em 2013 a LOT atingiu 137 % dos benefícios de reestruturação programados.

(240) A Comissão considera, pois, que a análise de sensibilidade atualizada demonstra que as medidas de reestruturação propostas são capazes de restabelecer a viabilidade da empresa a longo prazo.

(241) Além disso, a Comissão constata que a duração do plano de reestruturação é limitada a três anos e um trimestre, indo do último trimestre de 2012 até ao final de 2015, o que se afigura adequado no presente caso, tendo em conta as medidas de reestruturação previstas no plano, o calendário segundo o qual estas devem ser aplicadas e os primeiros resultados dessas medidas. O prazo é mais curto do que nos casos de reestruturações de companhias aéreas anteriormente aprovadas ([73]), em que o período de reestruturação foi de cinco anos.

(242) Por último, a Comissão observa que o plano de reestruturação notificado data de 14 de junho de 2013, ao passo que o processo de reestruturação teve início no final de 2012. De facto, a reestruturação de uma empresa em dificuldade exige geralmente uma multitude de medidas, algumas das quais podem ser adotadas de imediato e outras que poderão necessitar de mais tempo para serem definidas e aplicadas. Por conseguinte, seria contraproducente impor que, para serem consideradas como parte integrante de um mesmo processo de reestruturação, as medidas anteriormente adotadas não pudessem ser aplicadas até que as últimas se encontrem definidas no que se refere a todos os seus pormenores. Tal embargo à aplicação de medidas que poderiam ser adotadas rapidamente aumentaria as dificuldades da empresa e a necessidade de mais auxílios estatais.

(243) Por conseguinte, a Comissão conclui que as medidas de reestruturação propostas são capazes de restabelecer a viabilidade a longo prazo da empresa dentro de um período razoável e com base em pressupostos realistas.

([72]) Decisão da Comissão C(2012) 6352 final, de 19 de setembro de 2012, relativa ao processo SA.30908 (JO L 92 de 3.4.2013, p. 16); Decisão da Comissão C(2012) 4198 final, de 27 de junho de 2012, relativa ao processo SA.33015 (JO L 301 de 30.10.2012, p. 29).
([73]) Ver nota de rodapé 72.

7.3.4 **Prevenção de distorções indevidas da concorrência (medidas compensatórias)**

(244) De acordo com os pontos 38 a 42 das orientações, devem ser tomadas medidas compensatórias para garantir que os efeitos negativos do auxílio sobre as trocas comerciais são atenuados tanto quanto possível. O auxílio não deve distorcer indevidamente a concorrência. Isto significa, normalmente, uma limitação da presença da empresa nos seus mercados no final do período de reestruturação. As medidas compensatórias devem ser proporcionais aos efeitos de distorção causados pelo auxílio e, em especial, à dimensão e ao peso relativo da empresa no seu mercado ou mercados. O encerramento das atividades deficitárias não pode ser considerado uma medida compensatória válida. O grau das medidas de compensação deve ser estabelecido numa base casuística e tendo em conta o objetivo de restauração da viabilidade da empresa a longo prazo. Além disso, de acordo com o ponto 7 das orientações, a Comissão irá solicitar medidas compensatórias que minimizem o impacto sobre os concorrentes.

(245) Segundo o ponto 56 das orientações, as condições da autorização do auxílio podem ser menos exigentes no que diz respeito à obtenção de contrapartidas em regiões assistidas. Nesta medida, a Comissão observa que a LOT está localizada numa zona assistida nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea a), do TFUE.

(246) A Comissão observa que a LOT é uma empresa relativamente pequena, que enfrenta a concorrência de antigas transportadoras e companhias aéreas de baixo custo. A sua quota no total das atividades de transporte aéreo de passageiros europeu está estimada em menos de 1 %. Tem uma posição relativamente mais forte (embora esta esteja a enfraquecer) em matéria de rotas internacionais com destino a/provenientes da Polónia, com uma quota estimada em 27 %. Por conseguinte, a Comissão considera que são necessárias medidas compensatórias. No entanto, a dimensão relativamente pequena e a limitada importância no mercado da LOT permitem à Comissão considerar que os efeitos de distorção do auxílio serão limitados. Este aspeto deverá igualmente ser tido em conta na apreciação das medidas compensatórias.

(247) A título de medidas compensatórias a LOT planeia encerrar 19 ligações e reduzir a frequência em cinco ligações (ver mais pormenores na secção 3.4). A proposta de medidas de compensação corresponde a uma redução de capacidade de [13,5-16,5] % em termos de lugares disponíveis por quilómetro em relação ao anterior período de reestruturação de novembro de 2011 a outubro de 2012. A LOT alega que nenhuma das ligações em causa era deficitária antes da reestruturação.

(248) A LOT calcula a rendibilidade das rotas utilizando duas medidas: A «Margem 1» e a «Margem 2». A Margem 1 toma em consideração as receitas e os custos variáveis de uma rota como, por exemplo, vendas, tráfego de passageiros e custos do voo. A Margem 2 também tem em conta a denominada «contribuição» (o impacto financeiro de uma rota em toda a rede de voos da LOT) e os custos indiretos atribuíveis a uma rota (por exemplo, locação, amortizações, custos fixos com pessoal, *marketing* e publicidade). Todas as rotas em causa eram rentáveis quando usada a Margem 1.

(249) É prática da Comissão considerar as rotas rentáveis caso tenham registado uma margem de contribuição positiva no ano anterior ao seu encerramento ([74]). A margem de contribuição (que corresponde à «Margem 1» da LOT) tem em conta as receitas das vendas e os custos variáveis (por exemplo, os custos do voo, dos passageiros e da distribuição) imputáveis a cada rota. A margem de contribuição é a medida mais adequada, uma vez que toma em consideração todos os custos diretamente ligados à rota em questão. As rotas com uma margem de contribuição positiva não só cobrem os custos variáveis da rota, como também contribuem para os custos fixos da empresa.

(250) É uma prática comercial normal prosseguir as operações que cobrem os custos variáveis no curto a médio prazo. Os custos fixos não se alteram, em princípio, com o volume de operações e têm de ser suportados independentemente de uma ligação ser explorada ou não. Por conseguinte, é mais benéfico para uma companhia aérea manter essa ligação, desde que cubra, pelo menos, parte dos custos fixos, do que abandoná-la. Isto foi implicitamente reconhecido por uma das partes interessadas, que alegou que a medição da rendibilidade com base apenas no custo variável é inadequada no caso de questões de *longo prazo*.

(251) Com base no que precede, a Comissão conclui que as rotas em causa constituem medidas compensatórias adequadas, uma vez que não eram atividades deficitárias antes da reestruturação.

(252) No que respeita à alegação da parte interessada segundo a qual, devido aos auxílios estatais, a LOT aumentou a sua capacidade no mercado polaco de voos fretados, a Comissão observa, em primeiro lugar, que, até ao momento, a LOT apenas recebeu auxílios de emergência que foram inteiramente utilizados para reembolsar dívidas em atraso e para cobrir um défice de tesouraria resultante das suas atividades de exploração no período de emergência. Por conseguinte, a LOT não tinha qualquer auxílio estatal excedente à sua disposição para financiar a alegada expansão no mercado de voos fretados. Os futuros auxílios à reestruturação também não são programados para serem utilizados para esse efeito, mas sim exclusivamente para financiar as medidas de reestruturação.

([74]) Ver a decisão da Comissão no processo SA.30908, ver a nota de rodapé 72, nos considerandos 130 e 131.

(253) Em segundo lugar, a LOT não aumentou a sua capacidade no mercado polaco de voos fretados. Pelo contrário, reduziu a sua presença no crescente mercado polaco de voos fretados, de [> 3] % em 2012 para [< 1,5] % em 2013 (historicamente, a LOT tinha uma posição muito mais forte, com [> 15] % da quota de mercado em 2010). As atividades da LOT no mercado de voos fretados são temporárias e são efetuadas unicamente com o objetivo de assegurar a utilização eficaz da sua frota, tal como previsto no plano de reestruturação. A LOT não tenciona prosseguir a sua presença no mercado de voos fretados findo o período de reestruturação.

(254) Em terceiro lugar, a atividade de voos fretados da LOT é residual, constituindo apenas [< 1] % da sua atividade. As orientações exigem a redução da capacidade no mercado principal, ou seja, no caso da LOT, em serviços de voo regulares.

(255) Em resumo, o nível global de redução da capacidade resultante de medidas compensatórias postas em prática pela LOT corresponde a [13,5-16,5] % e é superior ao nível que a Comissão aceitou nos *supra*citados casos de reestruturação de companhias aéreas, isto é, nos casos da Czech Airlines e da Air Malta. É igualmente importante salientar que a redução de capacidade real registada pela LOT em 2013 foi 1,6 pontos percentuais mais elevada do que o previsto.

(256) Além disso, a Comissão observa que a LOT cancelou um conjunto de rotas que operam a partir dos aeroportos inteiramente coordenados ([75]) de Frankfurt, Munique, Dusseldorf, Viena, Zurique, Helsínquia, Paris, Nice, Roma, Amesterdão e Estocolmo. Como resultado, foram libertadas faixas horárias nesses aeroportos, o que cria novas oportunidades de negócio para as companhias aéreas concorrentes explorarem rotas de e para esses aeroportos e para aumentarem a sua presença nos mesmos.

(257) Tendo em conta o que precede, as medidas compensatórias propostas são suficientes para assegurar que os efeitos desfavoráveis do auxílio estatal sobre as trocas comerciais são reduzidos ao mínimo. Consequentemente, as medidas compensatórias propostas estão em conformidade com os pontos 38 a 42 das orientações.

7.3.5 **Auxílios limitados ao mínimo necessário, contribuição própria**

(258) De acordo com os pontos 43 a 45 das orientações, o auxílio deve ser limitado ao mínimo estritamente necessário para permitir que a reestruturação tenha lugar. Espera-se que o beneficiário contribua de forma significativa para o plano de reestruturação através dos seus fundos próprios, incluindo a venda de ativos que não sejam indispensáveis para a sobrevivência da empresa ou através de um financiamento externo obtido em condições de mercado. Essa contribuição deve ser real, isto é, efetiva, com exclusão de todos os potenciais benefícios, nomeadamente a nível de fluxos de caixa, e constitui um sinal de que os mercados acreditam na exequibilidade do retorno da empresa a uma situação de viabilidade. Para as grandes empresas, como a LOT, a percentagem de contribuição própria deve ser de, pelo menos, 50 % dos custos de reestruturação.

(259) A contribuição própria declarada da LOT eleva-se a [1 200-1 600] milhões de PLN e corresponde a cerca de [60-67] % dos custos de reestruturação. É constituída por: i) locação financeira do B787 no montante de […] milhões de PLN e ii) venda de ativos imobilizados que deverão gerar […] milhões de PLN.

(260) A locação financeira foi concedida por um banco privado americano […] para financiar a aquisição de cinco aeronaves B787. É assegurada, nomeadamente, pela garantia do Ex-Im Bank e mediante penhoras sobre a aeronave.

(261) De acordo com as orientações, uma contribuição própria pode provir de «financiamento externo obtido em condições de mercado». A presente locação financeira satisfaz este requisito. Em primeiro lugar, foi concedida por um banco privado. Em segundo lugar, a LOT escolheu a oferta da […] no âmbito de um processo de concurso comercial, de um conjunto de 24 propostas recebidas do mercado. Em terceiro lugar, a locação financeira de aeronaves é uma forma recorrente de financiamento (incluindo o tipo de garantias) no setor das companhias aéreas, também utilizada pelos concorrentes da LOT. De acordo com as informações fornecidas pela Polónia, nos últimos três anos várias companhias aéreas da UE adquiriram aeronaves com garantias da ECA, incluindo a Air France, a British Airways, a Lufthansa, a Norwegian e a KLM. Em 2012, cerca de 30 % das operações de financiamento de aeronaves a nível mundial foram concluídas com a participação da ECA. Por último, o financiamento cobre apenas uma parte do preço de aquisição de uma aeronave ([75-90] %), devendo o restante ser pago pela LOT.

(262) Por outro lado, as orientações preveem que a contribuição própria «… constitui um sinal de que os mercados acreditam na exequibilidade do retorno a uma situação de viabilidade». Dada a elevada qualidade das garantias e, aparentemente, o pouco ou nenhum risco de incumprimento, a Comissão exprimiu reservas na decisão de início do procedimento, quanto a se a presente locação pode ser considerada uma prova de que os mercados acreditam no restabelecimento da viabilidade da LOT a longo prazo.

([75]) A definição de aeroportos inteiramente coordenados é dada no artigo 2.º, alínea g), do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1). Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 4, do Regulamento (CEE) n.º 95/93, estes aeroportos passam por limitações de capacidade, pelo menos durante determinados períodos.

(263) A Polónia forneceu esclarecimentos e provas adicionais em resposta a esta preocupação. Antes de conceder a garantia o Ex-Im Bank procedeu a auditorias jurídicas e analisou a capacidade financeira e operacional da LOT. Concluiu que a LOT tinha um modelo empresarial viável e estaria em condições de reembolsar o contrato de locação a longo prazo.

(264) Além disso, o facto de 24 empresas privadas terem oferecido diferentes modalidades de financiamento para a mesma operação indica que, apesar das garantias de elevada qualidade, consideraram que o financiamento da LOT comportava determinados riscos (caso contrário, todos os proponentes teriam oferecido a mesma taxa de juro sem risco). Um credor racional numa economia de mercado avaliaria o risco e tomaria em consideração a viabilidade da LOT, posto que este é um dos principais fatores que influenciam a capacidade de o devedor pagar a locação.

(265) Além disso, um dos proponentes oferecia financiamento sem a garantia da ECA, o que mostra que o mercado estava pronto a oferecer o financiamento, mesmo na ausência de qualquer intervenção da ECA. Com base na análise realizada por um consultor externo, a LOT escolheu a oferta da […] como sendo a mais competitiva.

(266) O risco da LOT foi igualmente avaliado pelo mercado de capitais dos EUA, onde, em 2013, a locação foi refinanciada com êxito a partir do financiamento inicial com base num mecanismo de empréstimo a uma estrutura de financiamento mediante a emissão de obrigações. As obrigações foram adquiridas por investidores privados que aceitaram os riscos associados e, por conseguinte, tacitamente, exprimiram a sua convicção de que as obrigações contratuais serão liquidadas.

(267) É uma prática de mercado normal os locadores minimizarem os riscos mediante a procura da garantia de melhor qualidade e, eventualmente, uma caução. O facto de […] ter concedido um financiamento com base na garantia da ECA não constitui, portanto, uma prova de que os mercados não acreditavam na viabilidade da LOT. Em contrapartida, um locador não fornecerá financiamento exclusivamente pelo facto de a garantia ser boa se estiver convencido de que o locatário não será capaz de reembolsar a locação. Em qualquer caso, o locador corre um certo grau de risco de crédito, dado que sofreria perdas em caso de incumprimento por parte do locatário (ou seja, a perda imediata das receitas de locação, que continua até que a aeronave possa ser relocada a um novo cliente, bem como os custos incorridos na reconfiguração da aeronave para outro operador e os custos incorridos na execução das garantias e da caução).

(268) Tendo em conta o que precede, a locação financeira pode ser considerada um sinal de que os mercados acreditam no retorno da LOT à viabilidade. A Comissão observa, a este respeito, que já tinha aceite uma locação financeira enquanto fonte válida de contribuição própria nos casos de reestruturação da Czech Airlines e da airBaltic ([76]).

(269) No que diz respeito à segunda fonte de contribuição própria notificada, a saber, a venda de ativos imobilizados, a Polónia informou que até à data foram alcançadas receitas no montante de […] PLN. Além disso, a Polónia apresentou avaliações de peritos independentes que confirmam o valor de mercado de bens imóveis adicionais no montante de […] PLN. A análise destas avaliações pela Comissão não revelou qualquer erro. As avaliações utilizam metodologias aceites e baseiam-se em pressupostos credíveis. Por conseguinte, a Comissão considera que os resultados das avaliações constituem uma aproximação adequada dos preços de mercado dos ativos a vender. Quanto ao valor dos ativos remanescentes ([77]) previstos como contribuição própria, ou este não foi confirmado por uma avaliação independente ou as outras provas fiáveis ou avaliações não estão atualizadas. Por conseguinte, a Comissão considera uma contribuição própria num montante de 30 650 928 PLN (ou seja, as receitas efetivamente obtidas e as receitas previstas sustentadas por avaliações de peritos independentes) como aceitável em relação à venda destes ativos.

(270) Com base nestas considerações, a Comissão conclui que a contribuição própria num montante de [1 200-1 600] PLN satisfaz os critérios das orientações. Este montante corresponde a cerca de [60-67] % dos custos totais de reestruturação e está bem acima do limiar de 50 % exigido às grandes empresas. A locação financeira representa, por si só, [60-67] % dos custos totais de reestruturação e seria, portanto, suficiente para atingir o limiar exigido.

(271) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que a medida notificada preenche as condições de compatibilidade das orientações.

VIII. **CONCLUSÃO**

(272) A Comissão conclui que a medida notificada constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, compatível com o mercado interno, com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, em conjugação com as orientações.

([76]) Ver Decisão da Comissão SA.30908 e nota de rodapé 72, nos considerandos 119 e 145; Decisão da Comissão C(2014) 4552 final, de 9 de julho de 2014, sobre o processo SA.34191, ainda não publicada, no considerando 212.

([77]) Trata-se de: imóveis situados em Bledzewo k/Sierpca woj. mazowieckie; imóveis em Varsóvia, situados em ul. Płocka 47 e duas garagens situadas no aeroporto de Cracóvia.

(273) A Comissão conclui também que os diferimentos de taxas aeroportuárias mencionados no considerando 90 e as outras operações mencionadas nos considerandos 132 e 133 não constituem um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

(274) Por último, a Comissão observa que a Polónia concordou em que a presente decisão fosse adotada e notificada em língua inglesa,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal que a Polónia está a planear conceder à LOT Polish Airlines S.A., num montante de 804,29 milhões de PLN, é compatível com o mercado interno na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado.

Artigo 2.º

As seguintes medidas não constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

1. Os diferimentos das taxas aeroportuárias concedidos à LOT pelos aeroportos públicos entre maio de 2009 e abril de 2013;
2. As seguintes operações imobiliárias:
   a) a venda e a relocação da sede da LOT, com base num acordo assinado a 10 de maio de 2011 entre a LOT e a PZU/PB1 pelo preço de venda de […] PLN (cerca de […] euros);
   b) a venda de imóveis na Rua 17 Stycznia, n.º 39, com base num acordo assinado a 31 de julho de 2012 entre a LOT e a TF Silesia pelo preço de venda de […] PLN (cerca de […] euros);
   c) a venda do terminal de carga com base num acordo assinado a 25 de novembro de 2011 entre a LOT e a LS Airport Services pelo preço de venda de […] PLN (c. […] euros;
   d) a venda das instalações de restauração, com base num acordo assinado a 8 de dezembro de 2011 entre a LOT e a LOT Catering pelo preço de venda de […] PLN (cerca de […] euros).
3. Os seguintes acordos de empréstimo:
   a) dois empréstimos concedidos à LOT por empresas detidas pelo grupo PZU: o primeiro no montante de […] PLN (cerca de […] euros) a 14 de dezembro de 2009 e o segundo no montante de […] PLN (cerca de […] euros) a 17 de fevereiro de 2010.
   b) um empréstimo no montante de […] PLN (cerca de […] euros) concedido à LOT pela PKN Orlen a 28 de junho de 2012.
   c) um empréstimo no montante de […] PLN (cerca de […] euros) concedido à LOT pela TF Silesia a 30 de março de 2009.
   d) um empréstimo no montante de […] milhões de PLN (cerca de […] milhões de euros) concedido à LOT pela OLPP a 9 de março de 2012.
4. A venda das seguintes filiais da LOT:
   a) a venda de 33,3 % das ações da LOT na Casinos Poland à Vicco, com base num acordo celebrado a 8 de abril de 2013, por um montante de […] milhões de PLN (cerca de […] milhões de EUR).
   b) a venda de 49 % das ações da LOT na Petrolot à PKN Orlen, com base num acordo celebrado a 21 de dezembro de 2012, por um montante de […] PLN (cerca de […] EUR).
   c) a venda de 37,90 % das ações da LOT na Eurolot à TF Silesia, com base num acordo celebrado a 27 de fevereiro de 2013, por um montante de [> 118] milhões de PLN (cerca de [> 29 milhões] de EUR).
5. As operações relativas ao fornecimento de combustível à LOT pela PKN Orlen e pela sua filial Petrolot.

Artigo 3.º

A República da Polónia é a destinatária da presente Decisão.

Feito em Bruxelas, em 29 de julho de 2014.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Vice-Presidente