II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA (UE) 2015/119 A COMISIEI

din 29 iulie 2014

privind ajutorul de stat SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N) pe care Polonia intenționează să îl pună în aplicare pentru LOT Polish Airlines S.A., precum și privind măsura SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP) pusă în aplicare de Polonia pentru LOT Polish Airlines S.A.

[notificată cu numărul C(2014) 5429]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf ([1]),

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

având în vedere decizia Comisiei de inițiere a procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene cu privire la ajutorul SA.36874 (2013/C, ex 2013/N) ([2]),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ([3]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

I. **PROCEDURA**

1.1. PROCEDURA SA.36874 — NOTIFICAREA AJUTORULUI DE RESTRUCTURARE

(1) Prin scrisoarea din 20 iunie 2013, Polonia a notificat Comisiei un ajutor de restructurare în favoarea LOT Polish Airlines S.A. (denumită în continuare „LOT" sau „întreprinderea"), în valoare de 804,29 de milioane PLN (aproximativ 200 de milioane EUR). Notificarea a fost precedată de acordarea unui împrumut de salvare în valoare de 400 de milioane PLN la 20 decembrie 2012, pe care Comisia l-a declarat compatibil la 15 mai 2013 ([4]), sub rezerva angajamentului Poloniei de a comunica Comisiei un plan de restructurare a întreprinderii până la 20 iunie 2013.

([1]) Începând de la 1 decembrie 2009, articolele 87 și 88 din Tratatul CE devin articolele 107 și, respectiv, 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE"). În ambele cazuri, dispozițiile sunt, în esență, identice. În sensul prezentei decizii, trimiterile la articolele 107 și 108 din TFUE trebuie înțelese ca trimiteri la articolele 87 și, respectiv, 88 din Tratatul CE, atunci când este cazul. TFUE a introdus, de asemenea, unele modificări de terminologie, cum ar fi înlocuirea termenului „Comunitate" cu „Uniune" și a sintagmei „piață comună" cu „piață internă". În prezenta decizie se utilizează terminologia din TFUE.

([2]) Decizia Comisiei C(2013) 7044 final din 6 noiembrie 2013 privind cazul SA.36874 (JO C 37, 7.2.2014, p. 55).

([3]) A se vedea nota de subsol 2.

([4]) Decizia C(2013) 2747 final a Comisiei din 15 mai 2013 privind cazul SA.35900 (JO C 204, 18.7.2013, p. 4).

(2) Prin scrisoarea din 6 noiembrie 2013, Comisia a informat Polonia cu privire la decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ([5]) (denumit în continuare „TFUE") cu privire la ajutorul de restructurare (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii"). Polonia și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii prin scrisorile din 10 ianuarie și 12 februarie 2014. Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisoarea din 8 mai 2014, la care Polonia a răspuns la 20 mai 2014.

(3) Decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([6]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile.

(4) Comisia a primit observații de la șapte părți interesate. Acestea au fost transmise Poloniei, căreia i s-a dat posibilitatea să răspundă. Polonia a transmis comentariile sale prin scrisoarea din 28 martie 2014.

1.2. PROCEDURA SA.36752 — PLÂNGEREA DIN PARTEA RYANAIR

(5) La 23 mai 2013, Comisia a primit o plângere din partea Ryanair în care se afirma că LOT a beneficiat de o linie de credit pe durată nedeterminată pentru plata taxelor de aeroport datorate aeroporturilor deținute de stat, în detrimentul tuturor celorlalte companii aeriene, care constituie, astfel, ajutor de stat. Comisia a înregistrat plângerea cu numărul de caz SA.36752.

(6) Comisia a transmis Poloniei plângerea, împreună cu o cerere de informații, la 19 iunie 2013, iar Polonia a răspuns la 13 august 2013.

(7) Conform considerentului 99 din decizia de inițiere a procedurii, plângerea face obiectul evaluării din partea Comisiei în cadrul prezentei investigații.

1.3. DEROGAREA DE LA REGIMUL LINGVISTIC

(8) Prin scrisoarea din 26 iunie 2014, Polonia a fost de acord să renunțe la dreptul care îi este conferit de articolul 342 din TFUE și de articolul 3 din Regulamentul nr. 1 ([7]) și să accepte ca adoptarea prezentei decizii și notificarea acesteia să se facă în limba engleză.

II. **DESCRIERE**

2.1. BENEFICIAR

(9) LOT este transportatorul aerian național din Polonia, înființat în 1929. Întreprinderea își are sediul în regiunea *Mazovia*, care este eligibilă pentru ajutoare regionale în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE. Întreprinderea este deținută de Trezoreria Statului (67,97 %), de fondul de investiții deținut de stat Towarzystwo Finansowe „Silesia" Sp. z o.o. („TF Silesia") (25,1 %) și de angajații LOT (6,93 %).

(10) LOT este întreprinderea-mamă a grupului LOT, care (începând cu 31 decembrie 2013) este formată din 4 filiale active pe piețele serviciilor de turism (LOT Travel Sp. z o.o.), ale serviciilor aeroportuare și de handling (GLT-LOT Uslugi LOTniskowe Sp. z o.o., WRO LOT Uslugi LOTniskowe Sp. z o.o.) și ale serviciilor de întreținere a aeronavelor (Central European Engine Services Sp. z o.o.).

(11) În ultimii ani, structura grupului LOT s-a modificat în mod semnificativ, întrucât LOT și-a vândut o serie de filiale, astfel încât să se concentreze asupra activității sale de bază și să genereze numerar. În 2012, Comisia a analizat și a validat din punct de vedere al ajutoarelor de stat vânzarea a trei filiale LOT în perioada 2010-2012: LOT Services Sp. z o.o. (denumită în continuare „LOT Services"), LOT Catering Sp. z o.o. (denumită în continuare „LOT Catering") și LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o.(denumită în continuare „LOT AMS") ([8]). Cel mai recent, în perioada 2012-2013, LOT și-a vândut toate participațiile deținute în Petrolot sp. z o.o. (denumită în continuare „Petrolot"), Eurolot Sp. z o.o. (denumită în continuare „Eurolot") și Casinos Poland Sp. z o.o. (denumită în continuare „Casinos Poland").

(12) La 1 decembrie 2013, LOT avea 1 661 de angajați (în scădere de la 2 130 de angajați la 31 octombrie 2012) ([9]). Cifra sa de afaceri pentru exercițiul financiar încheiat la 31 decembrie 2013 a fost de 3 147 milioane PLN (aproximativ 787 de milioane EUR), prin urmare, LOT este clasificată ca o întreprindere mare.

([5]) JO C 115, 9.5.2008, p. 92.
([6]) A se vedea nota de subsol 2.
([7]) Regulamentul nr. 1 de stabilire a regimului lingvistic al Comunității Economice Europene (JO 17, 6.10.1958, p. 385).
([8]) Decizia C(2012) 8212 final a Comisiei din 20 noiembrie 2012 în cazul SA.33337 (JO C 81, 20.3.2013, p. 4).
([9]) În echivalent normă întreagă.

(13) LOT este membră a Star Alliance și deține o flotă de 47 de aeronave. Înainte de restructurare (în perioada noiembrie 2011 — octombrie 2012), întreprinderea opera zboruri regulate către 70 de destinații din Europa, America de Nord, Orientul Mijlociu și Asia, inclusiv 51 de conexiuni către destinații europene, 11 conexiuni în afara Europei și 8 conexiuni la nivel național.

(14) Polonia estimează că, în 2012, cota LOT din activitățile de transport aerian de pasageri la nivel european era mai mică de 1 %. În calitate de transportator aerian național în Polonia, LOT a deținut o poziție puternică din punct de vedere istoric în statul membru respectiv. Cu toate acestea, în ultimii ani, întreprinderea s-a confruntat cu o concurență în creștere din partea companiilor aeriene low-cost și a companiilor aeriene tradiționale. Astfel, cota sa din activitățile de transport aerian de pasageri în creștere în Polonia a scăzut de la 55 % în 2000 la 27 % în 2013. În 2012, LOT a transportat aproximativ 5 milioane de pasageri, în timp ce, în 2013, primul an întreg din actuala restructurare, LOT a transportat aproximativ 4,7 milioane de pasageri.

(15) Printre principalii concurenți ai LOT se numără Ryanair, Wizzair și Lufthansa. Principala platformă aeroportuară și baza de reședință a LOT se află pe Aeroportul Chopin din Varșovia. De asemenea, întreprinderea asigură zboruri internaționale de pe 5 aeroporturi regionale din Polonia.

(16) Domeniile principale de activitate ale LOT sunt următoarele:

— transport aerian național și internațional de pasageri, bagaje, corespondență și mărfuri;

— închiriere de aeronave;

— furnizarea de servicii legate de transportul aerian

Activitatea de bază a LOT o constituie transportul aerian regulat de pasageri. Majoritatea pasagerilor sunt transportați prin zboruri pe distanțe scurte, care generează, de asemenea, cea mai mare parte a veniturilor din vânzări ale întreprinderii.

(17) În ultimii ani, LOT s-a confruntat cu dificultăți financiare grave, cauzate, în principal, de operațiunile ineficiente, de deteriorarea mediului concurențial și de criza economică și financiară mondială. Întreprinderea a raportat pierderi din activitatea de bază în fiecare exercițiu financiar începând din 2008. În pofida vânzărilor treptate ale filialelor și ale altor active ale sale (care au generat [1 200-1 400] (*) milioane PLN din 2009 ([10]) până în prezent), LOT s-a confruntat constant cu dificultăți legate de fluxul de numerar, care au culminat în decembrie 2012, când întreprinderea s-a aflat în pragul lipsei de lichiditate și a fost obligată să solicite un ajutor de salvare pentru a evita intrarea în insolvență. O selecție a datelor financiare ale întreprinderii este prezentată în tabelul 1 de mai jos.

Tabelul 1

Date financiare selectate ale LOT în perioada 2010-2013 (în milioane PLN)

	2013	2012	2011	2010
Venituri din vânzări	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Pierdere din activitatea principală	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Profit net/pierdere netă	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Listele de inventar	216,6	198,5	230,8	252,1
Active nete	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Datorii ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Cheltuieli privind dobânzile	123,8	87,4	81,4	60,2
Fluxuri de numerar din exploatare	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Surse: Situațiile financiare pentru anii: 2013, 2012, 2011 și 2010.
([1]) Datorii pe termen scurt și pe termen lung.

(*) Informații confidențiale.
([10]) Principalele cesiuni ale întreprinderii între iunie 2009 și aprilie 2013.

(18) În 2012, întreprinderea a raportat un nivel record al pierderilor nete, reprezentând 400 de milioane PLN, fluxuri de trezorerie negative semnificative din operațiuni, datorii în creștere și capital propriu negativ.

2.2. MĂSURA DE AJUTOR

(19) Ajutorul de restructurare notificat urmează să fie acordat de Ministerul de Finanțe sub forma unei participări la capital. Se preconizează că ajutorul va consta în conversia ajutorului de salvare în capital propriu cu o valoare de 423 de milioane PLN, incluzând dobânzile acumulate până la 20 iunie 2013 (valoarea efectivă a dobânzii va fi recalculată la data conversiei) și o creștere suplimentară a capitalului social cu 381,29 de milioane PLN. Prin scrisoarea din 20 iunie 2013, Polonia a notificat Comisiei ajutorul de restructurare, împreună cu planul de restructurare, astfel cum se arată la considerentul 1 de mai sus. Planul de restructurare prevede o perioadă de restructurare cuprinsă între ultimul trimestru al anului 2012 și sfârșitul anului 2015.

III. **PLANUL DE RESTRUCTURARE**

(20) LOT a identificat următorii factori principali ca fiind cauza dificultăților întâmpinate: întârzierile la livrarea și darea în exploatare a aeronavelor B787; criza economică mondială, care a condus la reduceri ale costurilor de călătorie din partea clienților corporativi și instituționali; creșterea puterii companiilor aeriene low-cost și consolidarea pieței; perturbarea prețurilor pe piața internă ca urmare a activității pe termen scurt a concurentului local low-cost OLT Express; scăderea cererii pe piața transportului de mărfuri; creșterea prețului combustibilului pentru aeronave; fluctuațiile cursului de schimb valutar; puterea mare de negociere a furnizorilor; politica de decontare mai strictă a operatorilor de cărți de credit; bariere legislative care limitează opțiunile de privatizare; lipsa unei strategii pe termen lung și a unei administrări stabile; flota neoptimizată și utilizarea ineficientă a resurselor; sindicate puternice și eficiența scăzută a forței de muncă; gestionarea ineficientă a veniturilor; produs necompetitiv pe rutele pe distanțe lungi și incapacitatea de a atrage trafic la prețuri ridicate; cota mică a veniturilor suplimentare cu marjă ridicată; canale de vânzări ineficiente; capitalizare insuficientă, investiții insuficiente și lipsa de stabilitate financiară; gestionarea ineficientă a riscurilor.

(21) Pentru a aborda acești factori, în ultimul trimestru al anului 2012 LOT a început punerea în aplicare a unui plan de restructurare care vizează restabilirea viabilității pe termen lung până la sfârșitul anului 2015.

3.1. MĂSURILE DE RESTRUCTURARE

(22) Planul de restructurare prevede punerea în aplicare a unei serii de măsuri de restructurare, care pot fi împărțite în următoarele domenii principale: (i) modernizarea rețelei și a flotei de zbor; (ii) gestionarea veniturilor; (iii) produs, distribuție și venituri suplimentare; (iv) eficiență organizațională și optimizare internă; (v) optimizarea relațiilor comerciale externe; (vi) alte inițiative de sprijin. Fiecare dintre domenii este descris în detaliu în continuare.

3.1.1. **Modernizarea rețelei și a flotei de zbor**

Modernizarea flotei

(23) Modernizarea flotei este o piatră de temelie a planului de restructurare și se preconizează că va conduce la o reducere semnificativă a costurilor de exploatare. Structura actuală a flotei LOT este considerată a fi prea diversificată, perimată și costisitoare. Cea mai importantă modificare constă în înlocuirea aeronavelor B767 utilizate în prezent cu noile aeronave B787 pentru rutele pe distanțe lungi. De asemenea, LOT intenționează să restructureze flota rămasă, cu scopul de a limita numărul de tipuri și subtipuri de avioane și de a asigura utilizarea eficientă a acestora. Modernizarea flotei nu va crește numărul de locuri oferite și, prin urmare, nici capacitatea întreprinderii. Inventarul flotei a fost redus de la 59 de aeronave în decembrie 2012 la 47 de aeronave în prezent și se planifică reducerea sa în continuare la 38 de aeronave la sfârșitul perioadei de restructurare.

Aeronavele Boeing 787

(24) LOT a comandat opt aeronave Boeing B787, dintre care șase au fost livrate până la 30 aprilie 2014. Livrarea ultimelor două aeronave este planificată să aibă loc după sfârșitul perioadei de restructurare. Patru aeronave B787 sunt prevăzute pentru a fi utilizate în timpul perioadei de restructurare, iar celelalte două sunt prevăzute pentru a fi subînchiriate la un preț de […].

(25) LOT consideră că introducerea noilor aeronave B787 este un factor esențial pentru restabilirea viabilității. Potrivit întreprinderii, aeronavele B787 oferă avantaje de cost importante în comparație cu aeronavele B767. Printre avantaje se numără:

— reducerea consumului de combustibil pe oră de zbor și pe kilometru-loc disponibil cu aproximativ 8-11 %, ceea ce, în combinație cu un timp de călătorie mai scurt, conduce la un consum de combustibil cu aproximativ 15 % mai mic pe zbor;

— viteză de croazieră mai mare, concretizată într-un timp de călătorie mai scurt (în medie cu 5 % față de rețeaua LOT de zboruri pe distanță lungă), ceea ce creează posibilitatea de a optimiza timpul de lucru al echipajelor ([11]);

— costuri de întreținere tehnică mai mici cu aproximativ 30 %;

— îmbunătățirea eficienței transportului de marfă, însemnând într-o creștere a veniturilor de aproximativ 15 %;

— standardizarea flotei, spre deosebire de flota diversificată utilizată în prezent, care constă din aeronave B767 configurate și echipate în mod diferit.

(26) Se estimează că introducerea aeronavelor B787 va îmbunătăți rezultatul financiar al LOT cu aproximativ [135-165] milioane PLN pe an (începând cu 2015), în comparație cu rezultatul generat de flota de aeronave B767.

Aeronavele Boeing 737-400

(27) Numărul de aeronave B737-400 a fost redus de la 9 la 3 unități, în conformitate cu planul de restructurare. De asemenea, planul prevede că, din sezonul […] […] restul aeronavelor B737-400 vor fi înlocuite cu o nouă generație de aeronave cu fuzelaj îngust (B737NG sau A319/A320). Cu toate acestea, înlocuirea nu a avut loc în intervalul de timp preconizat deoarece LOT a convenit ulterior o prelungire a contractului de închiriere pentru aeronavele B737-400 rămase, pentru o perioadă suplimentară de […] ani, până la […]. Rata de leasing va fi redusă treptat de la […] USD pe lună/aeronavă la […] pe lună/aeronavă în ultimul an al acordului.

Aeronavele Embraer 170

(28) Întreprinderea intenționa să retragă toate cele zece aeronave Embraer 170 (denumite în continuare „E170") din flota sa și să le înlocuiască cu aeronave Bombardier Q400 (denumite în continuare „DH 4"). În special, planul de restructurare prevedea vânzarea sau subînchirierea celor […] aeronave E170 începând cu sezonul […], iar restul de […] urmau să fie retrase începând cu sezonul […]. Primele […] aeronave nu au fost vândute/subînchiriate până în prezent. Întreprinderea caută în continuare în mod activ cumpărători sau locatari pentru aeronave, însă a pregătit și un scenariu alternativ privind flota, care presupune utilizarea continuă a aeronavelor pentru a reduce la minimum impactul retragerii cu întârziere asupra viabilității financiare. Scenariul alternativ va fi aplicat în cazul în care LOT nu reușește să vândă sau să subînchirieze aeronavele Embraer și/sau să negocieze rate de leasing suficient de scăzute pentru aeronavele DH4.

Aeronavele Embraer 175

(29) LOT preconiza retragerea a […] din cele 14 aeronave Embraer 175 (denumite în continuare „E175") din flota sa în sezonul de iarnă din 2014. Reducerea flotei de aeronave E175 s-a bazat pe presupunerea că LOT va închiria aparate suplimentare DH4 pentru înlocuirea aeronavelor retrase. Întrucât s-a dovedit că aparatele suplimentare DH4 nu sunt disponibile pentru închiriere, LOT are în vedere utilizarea întregii flote de aeronave E175 până la sfârșitul perioadei de restructurare.

(30) S-au pus în aplicare noi măsuri de restructurare a flotei pentru a atenua impactul potențial al scenariului alternativ privind flota asupra viabilității financiare. În primul rând, astfel cum s-a menționat la considerentul 27 de mai sus, au fost reduse ratele de leasing operațional pentru cele trei aparate B737-400, reducere care se preconizează că va conduce la economii de până la […] milioane USD (aproximativ […] milioane PLN) pe durata perioadei de închiriere prelungite. În al doilea rând, LOT intenționează să obțină avantaje suplimentare în valoare de […] milioane PLN pe an din creșterea eficienței activității de transport de marfă (numai în 2013 activitatea de transport de marfă a contribuit la îmbunătățirea EBIT cu […] milioane PLN comparativ cu planul).

Rețeaua de zbor

(31) Întreprinderea intenționează să închidă cinci zboruri care nu au îndeplinit criteriile de rentabilitate: […].

([11]) De exemplu, reducerea timpului de deplasare de la New York la Varșovia la mai puțin de 8 ore va face posibilă reducerea numărului necesar de piloți de la 3 la 2, sub rezerva respectării anumitor condiții.

(32) LOT estimează că închiderea rutelor neprofitabile va îmbunătăți rezultatul financiar cu aproximativ [2,2-2,6] milioane PLN pe an.

3.1.2. **Gestionarea veniturilor**

(33) Măsurile de restructurare în domeniul gestionării veniturilor se vor axa pe modificări ale structurii tarifare.

(34) Conform planului de restructurare, pentru zborurile cu un factor de încărcare mai mare de [76-94] %, LOT intenționează să crească ponderea pasagerilor care călătoresc la clase superioare cu [9-11] % la clasa care este cu un nivel al tarifelor peste nivelul actual și cu [4-6] % la clasa care este cu două niveluri ale tarifelor peste nivelul actual. De asemenea, definirea tarifelor pentru clienții persoane juridice pe rutele pe distanțe scurte va fi modificată ([12]). Se estimează, de asemenea, că veniturile LOT vor crește prin stabilirea unor tarife mai agresive pentru rutele pe distanțe lungi. Beneficiile estimate prin punerea în aplicare a acestei măsuri sunt evaluate la […] milioane PLN în 2015.

(35) Analiza gradului de ocupare la clasa business a arătat că […] locuri au rămas neocupate în 2012. Prin urmare, întreprinderea va introduce posibilitatea pasagerilor de a trece la o clasă superioară înainte de zbor, contra cost. Se estimează că această măsură va acoperi 10 % din locurile care ar fi rămas neocupate și va îmbunătăți rezultatul financiar cu aproximativ […] milioane PLN în 2015.

(36) Structura tarifară în cadrul programului de promovare denumit„Primul minut” oferit în prezent de LOT va fi modificată pentru a elimina prețurile extrem de mici care au fost aplicate în trecut fără o justificare economică. Aceasta ar trebui să contribuie la o creștere suplimentară a veniturilor.

(37) Clasa business va fi eliminată pe rutele interne. Măsura vizează îmbunătățirea eficacității gradului de ocupare a locurilor la bordul unei aeronave. În prezent, 3 locuri la bordul aeronavei DH4 sunt rezervate pentru pasagerii de la clasa business, deși acestora nu le sunt furnizate servicii suplimentare. Se preconizează că eliberarea locurilor respective va îmbunătăți rezultatul financiar cu aproximativ […] milioane PLN în 2015.

(38) Auditul intern în cadrul LOT a arătat că, din cauza unei deficiențe a sistemului de control intern, în trecut au fost oferite tarife favorabile fără justificare. Această practică va fi interzisă. Beneficiile care se așteaptă să fie obținute din punerea în aplicare a măsurii sunt estimate la […] milioane PLN în 2015.

(39) În total, ca urmare a măsurilor de gestionare a veniturilor, întreprinderea se așteaptă să îmbunătățească rezultatele din vânzări cu aproximativ [62-76] milioane PLN în 2015.

3.1.3. **Produs, distribuție și venituri suplimentare**

(40) Obiectivul principal al acestui domeniu de restructurare este de a crește veniturile din servicii suplimentare cu marje de profit ridicate care nu sunt direct legate de vânzarea biletelor. Cota de venituri suplimentare din veniturile totale ale LOT este sub nivelul întreprinderilor similare și este cu mult mai mică decât cea a companiilor low-cost. LOT a identificat un potențial de creștere în acest domeniu.

(41) Inițiativele-cheie din această categorie includ introducerea unui serviciu de tip „SkyBar” (catering plătit) pe rutele pe distanțe scurte, servicii la bord limitate pentru pasagerii de la clasa economică și introducerea unei serii suplimentare de servicii plătite, de exemplu, duty free, bagaje suplimentare, spațiu suplimentar pentru picioare, selectarea locurilor, prioritate la îmbarcare, asigurare, închiriere de mașini și rezervare la hotel.

(42) Un alt obiectiv al acestui domeniu de restructurare constă în reducerea costurilor de vânzare. Ponderea costurilor de vânzare din costurile totale ale LOT se ridică la […] % și este semnificativ mai mare decât a altor companii aeriene tradiționale analizate de către întreprindere.

(43) În prezent, LOT generează doar aproximativ […] % din totalul vânzărilor prin intermediul site-ului LOT.com. Acest procent poate fi comparat cu o vânzare medie online de 40 % în cazul altor transportatori convenționali și de 80 % în cazul companiilor low-cost. Canalul de vânzări online a fost identificat ca având un potențial ridicat de creștere viitoare datorită costurilor sale relativ scăzute și unui grad ridicat de control asupra procesului de vânzare. Întreprinderea va continua să își dezvolte vânzările online, cu o rată estimată a creșterii vânzărilor online în raport cu vânzările totale de cel puțin […] % pe an.

([12]) Până în prezent s-a aplicat un tarif diferit pasagerilor dacă zborul lor de întoarcere avea loc mai devreme de 3 zile de la plecare, iar, în cazul noilor tarife, un pasager este considerat a fi un pasager business dacă zborul său de întoarcere are loc înainte de prima duminică după sosire.

(44) În ceea ce privește rețeaua LOT de agenți de vânzări, va fi pus în aplicare un nou program motivațional, […]. De asemenea, LOT își va reorganiza rețelele naționale și internaționale ale birourilor de vânzări situate în aeroporturi și în centrele urbane. Având în vedere costul ridicat al unor astfel de activități, întreprinderea a decis să reducă acest canal de distribuție la minimul necesar.

(45) LOT intenționează să își dezvolte potențialul de generare a veniturilor în domeniul marketingului, de exemplu, prin oferirea de spațiu publicitar (în interiorul sau în afara aeronavei) pentru campanii publicitare ale terților.

(46) Întreprinderea intenționează, de asemenea, să crească vânzările către clienții corporativi. În acest scop, Comisia va participa la licitații pentru furnizarea de servicii de transport destinate marilor instituții și întreprinderi, prin filiala LOT Travel (agent IATA), oferind nu numai propriile servicii, ci și serviciile alt companii aeriene, vânzarea de asigurări prin mijloace electronice, servicii hoteliere și bilete de tren. De asemenea, LOT speră să atragă mai mult trafic din partea întreprinderilor prin promovarea programului „LOT for Business", adresat sectorului IMM-urilor.

(47) În total, se preconizează că măsurile de restructurare descrise la considerentele 41-46 vor îmbunătăți rezultatul financiar al LOT cu aproape [76-94] milioane PLN în 2015.

3.1.4. **Eficiență organizațională și optimizare internă**

(48) Cele mai importante măsuri în acest domeniu de restructurare includ (i) reducerea costurilor legate de combustibil; (ii) reducerea costurilor cu forța de muncă; și (iii) vânzarea de active fixe.

(49) Costul combustibilului reprezintă […] % din costurile totale ale întreprinderii. LOT intenționează să introducă un nou program informatic cu scopul de a optimiza profilul de zbor. Profilul de zbor va fi legat, de asemenea, de introducerea unui indice al costului dinamic, care oferă posibilitatea de a opta între reducerea la minimum a consumului de combustibil și realizarea timpului de zbor programat. Întregul program ar trebui să aducă o creștere suplimentară cu […] milioane PLN a rezultatului financiar în 2015.

(50) Planul de restructurare prevede o reducere a forței de muncă cu 833 de angajați echivalent normă întreagă („ENI"), respectiv cu 39 % în comparație cu nivelul de ocupare a forței de muncă la 31 octombrie 2012. Se preconizează că reducerea va afecta toate tipurile de angajați: personalul de la sol (reducere cu […] echivalent normă întreagă), precum și personalul din carlingă și din cabină (reducere de […] echivalent normă întreagă). Scopul reducerii este de a adapta nivelul forței de muncă la dimensiunea redusă a rețelei și a flotei de zbor, precum și de a crește eficiența muncii. Impactul reducerii forței de muncă asupra rezultatului financiar înregistrat de întreprindere în 2015 este estimat la […] milioane PLN.

(51) LOT a modificat, de asemenea, politica de remunerare pentru echipajul din carlingă și din cabină (în temeiul noilor regulamente, salariul fiecărui pilot și al fiecărui membru al echipajului din cabină va fi strict corelat cu timpul efectiv petrecut în aer), care se estimează că va genera economii de până la […] milioane PLN pe an, și a prevăzut concedieri suplimentare la nivelul administrației, cu un beneficiu anual estimat de […] milioane PLN. De asemenea, LOT a decis să centralizeze politica de achiziții în cadrul întreprinderii, cu obiectivul de a economisi până la […] milioane PLN pe an.

(52) Întreprinderea intenționează să vândă active imobilizate (terenuri, clădiri și proprietăți imobiliare), care se preconizează că vor genera venituri cu caracter excepțional în valoare de […] milioane PLN, precum și economii anuale în valoare de […] milioane PLN.

(53) Alte măsuri care urmează a fi puse în aplicare în acest domeniu de restructurare (de exemplu, reducerea costurilor de marketing, călătorii de afaceri, degivrare, formare, articole de papetărie, curățenie etc.) au un potențial financiar mai mic.

(54) În total, toate măsurile avute în vedere în acest domeniu de restructurare ar trebui să îmbunătățească rezultatul financiar al LOT cu peste [156-190] milioane PLN în 2015.

3.1.5. **Optimizarea relațiilor comerciale externe**

(55) Întreprinderea intenționează să renegocieze contractele comerciale încheiate cu toți furnizorii săi principali, cu scopul de a reduce costurile și de a optimiza sfera serviciilor furnizate.

(56) În primul rând, LOT planifică să renegocieze relațiile comerciale cu „Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze" (Întreprinderea de Stat Aeroporturile Poloneze) (denumită în continuare „PPL"), care gestionează Aeroportul Chopin din Varșovia. Întrucât tarifele oficiale la Aeroportul Chopin din Varșovia sunt considerate a fi mai mari decât media ([13]) pe aeroporturile comparabile, întreprinderea intenționează să renegocieze taxele de aeroport, ținând seama de numărul mare de operațiuni efectuate de LOT pe aeroportul său principal.

(57) În al doilea rând, LOT intenționează să renegocieze relațiile comerciale cu „Polska Agencja Żeglugi Powietrznej" (Agenția poloneză de servicii de navigație aeriană) (denumită în continuare „agenția"). […]

(58) În al treilea rând, LOT și-a declarat intenția de a renegocia contractele cu LOT AMS, care asigură reparații și servicii tehnice. Renegocierea va viza, în principal, stabilirea unor metode de optimizare a procesului de întreținere, reparare și amenajare.

(59) În cele din urmă, LOT va continua negocierile cu Eurolot cu scopul de a […].

(60) Ca urmare a optimizării relațiilor comerciale externe, întreprinderea intenționează să îmbunătățească rezultatul financiar cu peste [54-66] milioane PLN în 2015.

3.1.6. **Alte inițiative de sprijin**

(61) Alte inițiative de sprijin avute în vedere în planul de restructurare includ, de exemplu, (i) modificarea culturii organizaționale și a sistemului de gestionare; (ii) îmbunătățirea gestionării fluxului de numerar; (iii) punerea în aplicare a unui noi politici de gestionare a riscurilor pentru protejarea întreprinderii împotriva fluctuațiilor bruște a prețurilor combustibilului; și (iv) îmbunătățirea procesului de achiziție, inclusiv introducerea unor noi instrumente informatice de sprijin. Efectele acestor măsuri sunt dificil de cuantificat și nu au fost luate în calcul în proiecțiile financiare.

3.1.7. **Rezumatul măsurilor de restructurare**

(62) Impactul financiar estimat al punerii în aplicare a tuturor măsurilor de restructurare prevăzute în planul de restructurare în anul 2015 (ultimul an al perioadei de restructurare) este rezumat în tabelul de mai jos:

Tabelul 2

Impactul financiar estimat al măsurilor de restructurare în 2015

Domeniu de restructurare	milioane PLN
Modernizarea rețelei și a flotei de zbor	[132,8-167,6] ([1])
Gestionarea veniturilor	[62-76]
Produs, distribuție și venituri suplimentare	[76-94]
Optimizarea eficienței și a organizării interne	[156-190]
Optimizarea relațiilor comerciale externe	[54-66]
Alte inițiative de sprijin	—

Surse: Planul de restructurare.

([1]) Punerea în aplicare a măsurilor de modernizare a rețelei și a flotei de zbor are o influență pozitivă asupra altor domenii de restructurare și o parte a impactului său financiar este inclusă în potențialul financiar al acestora din urmă. Prin urmare, impactul măsurilor de modernizare a rețelei și a flotei de zbor nu ar trebui să fie cumulat cu impactul celorlalte măsuri de restructurare.

([13]) Potrivit întreprinderii, Aeroportul Chopin din Varșovia percepe tarife între 2 % și 47 % mai mari (inclusiv taxe de aterizare și eventual de decolare, taxe de mediu, taxe pentru utilizarea platformelor sau a punților de îmbarcare pentru pasageri, taxe de parcare și alte taxe de infrastructură legate de operațiunile aeriene efectuate) decât aeroporturile comparabile din UE.

3.1.8. **Punerea în aplicare a restructurării până în prezent**

(63) În trecut, LOT a avut deja tentative de restructurare finanțate din resurse proprii (vânzarea de filiale, terenuri, clădiri, bunuri imobile și active financiare). Cel mai recent, în perioada 2009-2012, întreprinderea a pus în aplicare un program de restructurare care prevedea, printre altele, o reducere a forței de muncă și a flotei, alte măsuri de reducere a costurilor, vânzarea de active conexe și restructurarea datoriilor. Deși programul a avut ca rezultat o oarecare îmbunătățire a rezultatului financiar și a fluxurilor de numerar ale LOT, acesta s-a dovedit a fi insuficient, în special în ceea ce privește reducerea costurilor, și nu a permis restabilirea rentabilității. În același timp, vânzarea activelor efectuată pentru finanțarea tentativelor de restructurare a limitat în mod semnificativ sursele interne de finanțare ale LOT care ar fi putut fi utilizate pentru a finanța planul de restructurare actual.

(64) Planul de restructurare comunicat Comisiei la 20 iunie 2013 a menționat că tentativele anterioare de restructurare au avut loc într-un context al pieței mai favorabil. În 2012, cea de a doua fază a crizei financiare a avut un efect negativ asupra companiilor aeriene. De asemenea, s-au înregistrat tendințe negative privind prețurile combustibilului și cursul de schimb valutar. Consolidarea în creștere a pieței și puterea crescută a companiilor low-cost și a celor din afara Europei au făcut și mai dificil ca o companie aeriană tradițională mică, cum este LOT, să funcționeze cu succes în mod independent.

(65) În 2013, în urma primului an complet de punere în aplicare a planului de restructurare, performanțele financiare ale LOT s-au îmbunătățit. În special, întreprinderea a raportat un profit net pentru prima dată din 2007. De asemenea, rezultatele financiare efective au fost mult mai bune decât cele prevăzute în planul de restructurare (profit net de 26 de milioane PLN comparativ cu pierderea planificată de 196 de milioane PLN). Fluxurile de numerar generate de operațiuni au crescut considerabil în comparație cu 2012, în principal datorită rezultatelor financiare mai bune.

(66) În pofida îmbunătățirii performanței financiare, situația LOT a rămas dificilă. Întreprinderea are în continuare capitaluri proprii negative și pierderi generate de activitatea principală semnificative (de exemplu, transportul aerian). Datoria sa a crescut, în principal din cauza unor obligații decurgând din contractul de leasing pentru achiziționarea de aeronave noi (prevăzute în planul de restructurare).

(67) În ceea ce privește modernizarea flotei, toate aeronavele B787 au fost livrate cu întârziere. În plus, primele două aeronave au avut probleme tehnice și au fost reținute la sol între ianuarie și iunie 2013. LOT a suportat pierderi extraordinare deoarece a fost nevoită să finanțeze aeronavele de înlocuire. La […], LOT a semnat un acord cu Boeing care prevede […].

(68) De asemenea, LOT a continuat să pună în aplicare noua sa strategie de abordare a contextului diferit al pieței. Strategia are ca obiectiv realizarea stabilității financiare prin construirea unei fidelizări a clienților pe termen lung, transformarea într-unul dintre cei mai rentabili transportatori din Europa, restabilirea creșterii economice și, în sfârșit, prin vânzarea întreprinderii către investitori privați.

(69) În special, LOT se va concentra pe furnizarea de zboruri directe din Polonia către principalele destinații de afaceri din Europa și din lume, precum și către cele mai importante centre comunitare poloneze din America de Nord. De asemenea, întreprinderea dorește să atragă clienți din Europa Centrală și de Est oferindu-le zboruri pe distanțe lungi din centrul de operare din Varșovia. Întreprinderea nu este interesată de rutele turistice directe deservite de companiile aeriene low-cost. LOT a identificat potențial de creștere pe rutele pe distanțe lungi către/dinspre Polonia și și-a declarat intenția de a se extinde pe această piață după restructurare, folosind noile aeronave B787, care sunt considerate un pilon principal pentru restructurare și pentru noua strategie.

(70) În ceea ce privește vânzarea preconizată a întreprinderii către investitori privați, Polonia și-a modificat legislația cu scopul de a facilita privatizarea întreprinderii. În conformitate cu noua lege, investitorilor din Uniune li se va permite să achiziționeze o participație majoritară în LOT.

3.2. PREZENTARE GENERALĂ A COSTURILOR DE RESTRUCTURARE ȘI A SURSELOR DE FINANȚARE

(71) Costurile totale de restructurare a LOT se ridică la [2 000-2 400] milioane PLN și cuprind: (i) achiziționarea a 5 aeronave B787– […] milioane PLN; (ii) costul retragerii aeronavelor B737-400 și Embraer — […] milioane PLN; (iii) acoperirea parțială a pierderilor din exploatare și a deficitului de finanțare — […] milioane PLN; (iv) costurile de restructurare a forței de muncă — […] milioane PLN; și (v) rambursarea împrumutului pentru salvare (cu dobânzi acumulate) — 423 milioane PLN.

(72) Costurile de restructurare sunt prevăzute a fi acoperite din: (i) o contribuție proprie în valoare de [1 200-1 600] milioane PLN și care constă într-un contract de leasing financiar pentru 5 aeronave B787 și vânzarea de active imobilizate; (ii) ajutorul de stat în valoare de 804 milioane PLN. Contribuția proprie reprezintă [60-67] % din costurile de restructurare. Costurile de restructurare și sursele de finanțare sunt rezumate în tabelul de mai jos.

Tabelul 3

Costuri de restructurare și surse de finanțare (în milioane PLN)

Costuri de restructurare	**[2 000-2 400]**
Achiziționarea a 5 aeronave B787	[…]
Retragerea aeronavei B737-400 și Embraer	[…]
Acoperirea parțială a pierderilor din exploatare și a deficitului de finanțare	[…]
Restructurarea forței de muncă	[…]
Rambursarea împrumutului pentru salvare (inclusiv dobânzile acumulate)	423
Surse de finanțare	**[2 000-2 400]**
Leasing financiar pentru 5 aeronave B787	[…]
Vânzarea activelor imobilizate	[…]
Contribuție proprie totală	[1 200-1 600]
Ajutoare de stat	804

Surse: Planul de restructurare.

Costuri de restructurare

(73) LOT a semnat un contract cu Boeing pentru a achiziționa un total de opt aeronave B787. Conform planului de restructurare, cheltuielile suportate de întreprindere în legătură cu achiziționarea primelor cinci unități în valoare de […] milioane PLN sunt considerate costuri de restructurare.

(74) Ca parte a măsurilor de modernizare a flotei, întreprinderea intenționează să retragă 6 aeronave B737-400, […] E170 și […] E175. Aceasta va suporta costurile de închiriere și de întreținere în timpul perioadei de retragere, înainte ca aeronavele să fie returnate, vândute sau subînchiriate. Costul total de retragere este estimat la […] milioane PLN.

(75) La începutul perioadei de restructurare, întreprinderea va genera pierderi și fluxuri negative de lichidități. Pentru a acoperi pierderile și a-și asigura lichiditățile, aceasta va avea nevoie de […] milioane PLN.

(76) Planul de restructurare prevede o reducere a forței de muncă de 833 de persoane în echivalent normă întreagă. LOT estimează un cost total al reducerii forței de muncă care se va ridica la aproximativ […] milioane PLN și va cuprinde următoarele componente: (i) un program de disponibilizare voluntară ([…] milioane PLN); (ii) procesul de concediere colectivă ([…] milioane PLN); (iii) indemnizații pentru angajați stabiliți în străinătate și supuși legislației locale ([…] milioane PLN); și (iv) alte concedieri, de exemplu, pensionare anticipată ([…] milioane PLN).

Surse de finanțare

(77) În toamna anului 2012, întreprinderea a obținut un contract de leasing financiar de la banca comercială americană […] pentru achiziționarea a 5 aeronave B787, pe care l-a notificat ca sursă a unei contribuții proprii. LOT a ales oferta […] din 24 de oferte comerciale obținute de pe piață. Alegerea a fost realizată pe baza unei analize a valorii actualizate nete și a ratei medii ponderate a dobânzii.

(78) Perioada de rambursare a leasingului financiar este de 12 ani de la data livrării aeronavei. Întreprinderea este obligată să achite o sumă inițială la data livrării aeronavei și ratele de leasing trimestriale exigibile în avans, la o rată a dobânzii egală cu LIBOR la 3 luni + […] %, în cazul primei aeronave, și rate fixe între […] % și […] % în cazul următoarelor patru aeronave. Structura contractului de leasing financiar este bazată pe un vehicul investițional („SPV"), o întreprindere cu sediul în Statele Unite, care servește drept intermediar între […] și LOT ([14]).

(79) Împrumutul a fost securizat cu următoarele garanții: (i) o garanție la export din partea Export Import Bank din Statele Unite (denumită în continuare „Ex-Im Bank"), furnizată în conformitate cu dispozițiile înțelegerii sectoriale privind aeronavele de mare capacitate („LASU") ([15]); (ii) un gaj asupra aeronavei; (iii) transferul drepturilor care decurg din contractele de asigurare; și (iv) o garanție asupra acțiunilor vehiculului cu scop special.

(80) Garanția Ex-Im Bank este limitată ca durată și ca sumă, și anume aceasta se referă la achiziționarea a 5 aeronave B787 sub forma unui leasing financiar cu o durată de 12 ani. Garanția acoperă o parte din prețul de achiziție al unei aeronave ([75-90] %). Restul trebuie acoperit de LOT. Furnizarea garanției de către Ex-Im Bank s-a bazat pe o analiză economică de tip due diligence a LOT, în cadrul căreia a fost evaluată situația sa financiară și capacitatea sa de a-și îndeplini obligațiile care decurg din contractul de leasing.

(81) Cealaltă sursă a contribuției proprii, în afară de contractul de leasing, este vânzarea de active fixe, care se estimează că va genera venituri de […] milioane PLN.

(82) Ajutorul de stat constă din transformarea împrumutului pentru salvare în fonduri proprii în valoare de 423 de milioane PLN și o participare suplimentară la capital în valoare de 381,29 de milioane PLN, astfel cum este descris la considerentul 19.

3.3. RESTABILIREA VIABILITĂȚII PE TERMEN LUNG

(83) Planul de restructurare prevede restabilirea viabilității pe termen lung în 2015. Previziunile financiare pentru perioada 2013-2018 au fost elaborate în cadrul unui scenariu negativ, al unui scenariu de bază și al unui scenariu optimist. Se preconizează că întreprinderea va raporta profituri de pe urma activității de bază, va genera fluxuri pozitive de numerar din exploatare și rentabilitate a capitalului angajat („ROCE") începând cu 2014. Realizarea de profit net este planificată începând cu 2015. Tabelul de mai jos prezintă datele financiare proiectate selecționate conform scenariului de bază.

Tabelul 4

Informații financiare estimate selectate în cadrul scenariului de bază (cifre în milioane PLN).

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Venituri din vânzări	[2 900-3 400]	[2 900-3 400]	[2 650-3 150]	[3 300-3 800]	[4 050-4 550]	[4 300-4 800]
Profit/pierdere din activitatea principală	[între – 157 și – 130]	71,0	[113-137]	[200-240]	[210-250]	[175-215]
Profit net/pierdere netă	196,1	[între – 20 și – 16]	[67-80]	[155-190]	[180-220]	[140-170]

([14]) Un vehicul investițional este instituit separat pentru fiecare aeronavă de către Wells Fargo Delaware Trust Company, o întreprindere care se ocupă exclusiv cu acest tip de tranzacții și care a fost selectată de LOT. Vehiculul investițional rămâne proprietarul aeronavei și oferă servicii specializate pentru toate părțile participante la tranzacție.

([15]) Orientările privind finanțarea aeronavelor utilizate în mod obișnuit în industria aeronautică până în 2007, când au fost înlocuite cu înțelegerea sectorială privind aeronavele, convenită sub auspiciile OCDE. Având în vedere că LOT a inițiat achiziționarea aeronavelor B787 înainte de 2007, normele LASU erau încă valabile.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fluxuri de numerar din exploatare	[între – 175 și – 145]	[170-206]	[300-360]	[360-440]	[370-450]	[335-415]
ROCE	[între – 4,4 și – 3,6] %	[2,7-3,3]	[5-6] %	[9-11] %	[10-12] %	[8-10] %

Surse: Planul de restructurare.

(84) Previziunile financiare se bazează pe o serie de ipoteze privind flota, rețeaua de zbor, organizarea internă, parametrii operaționali și financiari, indicatorii macroeconomici, prețul combustibilului și nivelul de punere în aplicare a măsurilor de restructurare. Principalele ipoteze sunt rezumate în continuare:

— punerea în aplicare a măsurilor de restructurare (în ceea ce privește impactul financiar potențial): 85 % din potențial;

— prețul combustibilului: 1 153 USD/t pe durata întregii perioade de proiecție;

— cursul de schimb PLN/USD: 3,22;

— coeficientul de încărcare: sub [67-83] % în sezoanele de iarnă și de aproximativ [7694] % în sezoanele de vară;

— numărul de pasageri transportați ('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];

— creșterea venitului unitar pe pasager la scara întregii rețele de zboruri LOT: în medie 2,5 % pe an (luând în considerare efectul creșterii numărului de operațiuni de zbor pentru rutele pe distanțe lungi în perioada 2016-2018, precum și gradul de ocupare din ce în ce mai mare la clasele business și premium economy).

3.4. MĂSURI COMPENSATORII

(85) Ca măsură compensatorie, LOT propune închiderea a 19 zboruri și reducerea frecvenței pentru 5 zboruri ([16]). Măsura propusă corespunde unei reduceri a capacității cu [13,516,5] % în ceea ce privește kilometrii-loc disponibili comparativ cu perioada noiembrie 2011–octombrie 2012. Potrivit întreprinderii, niciunul dintre zborurile descrise respective nu a fost generator de pierderi înainte de restructurare, astfel cum se prevede la punctul 40 din Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate ([17]) (denumite în continuare „orientările").

(86) De asemenea, LOT intenționează să închidă 5 zboruri ([18]), care reprezintă o nouă reducere a capacității cu [1,4-1,7] %, dar care nu sunt considerate măsuri compensatorii deoarece au fost evaluate de LOT ca fiind generatoare de pierderi înainte de restructurare

(87) Nu există intenția de a crește capacitatea pe rutele pe distanțe lungi în perioada de restructurare.

(88) Ca urmare a modificărilor introduse în rețeaua LOT, întreprinderea va elibera, de asemenea, un număr de sloturi.

3.5. DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII

(89) Comisia a inițiat procedura oficială de investigare la 6 noiembrie 2013. În decizia de inițiere a procedurii, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la principiul „prima și ultima dată", la restabilirea viabilității pe termen lung, la măsurile compensatorii și la contribuția proprie.

([16]) Zboruri care vor fi închise: […]; zboruri care vor face obiectul unei reduceri a frecvenței: […].
([17]) Liniile directoare comunitare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate (JO C 244, 1.10.2004, p. 2).
([18]) […].

Principiul „prima și ultima dată”

(90) Comisia și-a exprimat îndoieli privind faptul că LOT nu a beneficiat de niciun ajutor de salvare sau restructurare cu încălcarea principiului „prima și ultima dată” ca urmare a amânărilor la plata taxelor de aeroport acordate LOT de aeroporturile deținute de stat ([19]). Chestiunea a fost adusă în atenția Comisiei ca urmare a unei plângeri depuse de Ryanair în care se afirmă că întreprinderea a primit o linie de credit pe durată nedeterminată pentru plata taxelor de aeroport datorate aeroporturilor deținute de stat, în detrimentul tuturor celorlalte companii aeriene (a se vedea secțiunea 1.2 de mai sus).

(91) În special, Comisia și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește argumentul invocat de Polonia conform căruia resursele aeroporturilor deținute de stat nu sunt resurse de stat. De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la măsura în care amânările la plata taxelor de aeroport acordate LOT de aeroporturile deținute de stat au fost într-adevăr acordate în condițiile pieței, având în vedere faptul că perioadele de amânare au fost lungi, dobânda a fost adesea scăzută, iar garanțiile au fost adesea slabe ([20]). De asemenea, se pare că nu toate datoriile amânate au fost rambursate în cele din urmă.

Restabilirea viabilității pe termen lung

(92) Comisia și-a exprimat scepticismul cu privire la faptul că planul de restructurare va restabili viabilitatea LOT și a solicitat Poloniei să justifice mai bine această afirmație. Comisia a luat act de faptul că LOT a avut tentative de restructurare anterioare, care nu au reușit să restabilească rentabilitatea, deși au fost realizate într-un mediu de afaceri aparent mai favorabil.

(93) De asemenea, situația lichidității LOT a generat preocupare. Întreprinderea a fost în lipsă de lichidități în decembrie 2012 și s-a preconizat că se va confrunta din nou cu lipsa numerarului în august 2013 (în pofida faptului că beneficiază de ajutor de salvare). Cu toate că previziunile nu s-au materializat, marja de siguranță a rămas redusă, întrucât LOT și-a epuizat sursele interne de finanțare în urma vânzării de active și nu a avut acces la finanțare externă (cu excepția celei din contractul de leasing), având în vedere situația sa financiară dificilă.

(94) Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că problemele structurale de lungă durată ale LOT vor fi soluționate în mare măsură prin introducerea noilor aeronave B787. LOT a planificat să obțină aproximativ 30 % din impactul financiar total estimat al restructurării din exploatarea aeronavei B787. Comisia a evidențiat că exploatarea aeronavelor B787 prevăzute ar avea un impact direct doar asupra segmentului de piață pe distanțe lungi (care în 2012 reprezenta doar [< 25] % din veniturile LOT provenind din zborurile regulate) și că ar putea exista o cerere insuficientă pentru a asigura utilizarea eficientă a aeronavelor noi.

(95) Ipoteza conform căreia peste 30 % din beneficiile de restructurare vor fi obținute datorită măsurilor legate de venituri (de exemplu, veniturile adiționale, gestionarea veniturilor) a părut supraestimată, având în vedere că succesul măsurilor depinde parțial de factori externi, cum ar fi, de exemplu, o schimbare în comportamentul consumatorilor. De asemenea, unele dintre măsurile planificate (de exemplu, introducerea serviciilor de catering plătit), asociate în general companiilor low-cost, par să fie în conflict potențial cu strategia LOT de a rămâne un transportator tradițional.

(96) Ipoteza LOT conform căreia rezultatul din activitatea principală se va îmbunătăți, trecând de la o pierdere de [130-157] milioane PLN în 2013 la un profit de [64-78] milioane PLN în 2014, ceea ce înseamnă o ameliorare cu [194-235] milioane PLN în termen de 12 luni, a părut nerealistă, având în vedere situația sa financiară din trecut (întreprinderea nu a raportat profit din activitatea de bază din 2008) și pierderile preliminare importante înregistrate în primele patru luni ale anului 2013.

(97) De asemenea, Comisia a pus sub semnul întrebării mai multe ipoteze care stau la baza previziunii financiare din planul de restructurare, în special:

(a) abateri relativ mici ale parametrilor-cheie (venitul unitar mediu pe pasager — cu 1 %, numărul de pasageri — cu 1 %, cursul de schimb PLN/USD — cu 10 %) de la valoarea de referință estimată în analiza de sensibilitate și de la prețul fix al combustibilului în perioada de proiecție de 6 ani, care pare puțin probabil, având în vedere volatilitatea ridicată a prețurilor, demonstrată în cursul timpului;

([19]) Între 22 mai 2009 și 10 aprilie 2013, LOT a încheiat 23 de acorduri cu aeroporturile deținute de stat pentru a amâna plata taxelor de aeroport în valoare totală de aproximativ [285-349] milioane PLN (aproximativ [70-85] milioane EUR), printre care: 9 acorduri cu aeroportul din Varșovia, 3 acorduri cu aeroporturile din Gdansk, Cracovia, Poznań, Katowice și 2 acorduri cu aeroportul din Wrocław.

([20]) Și anume, perioadele de amânare au fost cu 48-396 de zile mai lungi; dobânda de penalizare a fost, în majoritatea cazurilor, sub nivelul ratei legale prevăzută de legislația poloneză și, în cazul a 3 acorduri, nu a fost percepută nicio dobândă; nivelul garanțiilor a fost adesea scăzut, de exemplu, bilete la ordin în alb și, în cazul a 6 acorduri de amânare, lipsa oricărei garanții.

(b) capacitatea LOT de a genera veniturile planificate din subînchirierea aeronavelor B787 și Embraer în perioada 2013-2018;

(c) realizarea a 85 % din beneficiile de restructurare planificate estimate în conformitate cu scenariul de bază al previziunilor financiare.

Evitarea unor denaturări nejustificate ale concurenței (măsuri compensatorii)

(98) Comisia și-a exprimat rezervele cu privire la metodologia LOT de calculare a rentabilității rutelor. În conformitate cu punctul 40 din orientări, încetarea activităților generatoare de pierderi nu poate fi considerată o măsură compensatorie valabilă. Având în vedere rezerva de mai sus, Comisia nu a dispus de suficiente asigurări că această condiție a fost îndeplinită.

Ajutor limitat la minimum, contribuția proprie

(99) Comisia și-a exprimat îndoieli cu privire la măsura în care contractul de leasing financiar pentru aeronavele B787 susținut de garanția agenției de credit la export („ACE") Ex-Im Bank ar putea fi acceptat ca o sursă validă de contribuție proprie. Având în vedere că, printr-o garanție atât de solidă, locatorul era susceptibil să recupereze integral valoarea datoriei în cazul neîndeplinirii obligațiilor LOT, contractul de leasing nu pare să fi fost un semn al încrederii piețelor în restabilirea viabilității LOT, astfel cum este prevăzut la punctul 43 din orientări.

IV. **OBSERVAȚIILE POLONIEI**

(100) Polonia a prezentat observații și a furnizat elemente de probă în legătură cu toate chestiunile ridicate în decizia de inițiere a procedurii. Aceasta a concluzionat că măsura notificată îndeplinește toate condițiile din orientări. Polonia a prezentat, de asemenea, un raport actualizat privind punerea în aplicare a planului de restructurare care demonstrează că LOT a înregistrat progrese semnificative în procesul de restructurare și că rezultatele financiare reale în anul 2013 au fost mult mai bune decât cele prevăzute.

Principiul „prima și ultima dată"

(101) În ceea ce privește respectarea principiului „prima și ultima dată", Polonia a confirmat că datoriile LOT legate de taxele de aeroport au fost amânate de aeroporturile deținute de stat. În același timp, Polonia și-a menținut opinia potrivit căreia amânările nu constituie ajutor de stat.

(102) Potrivit Poloniei, resursele aeroporturilor nu sunt resurse de stat, iar deciziile aeroporturilor nu sunt imputabile statului. Cu toate acestea, chiar dacă amânările acordate de aeroporturi urmau să fie finanțate din resurse de stat, amânările la plata taxelor de aeroport îndeplinesc cerințele testului creditorului privat și, în consecință, nu constituie ajutor de stat.

(103) În ceea ce privește imputabilitatea, Polonia a confirmat că toate aeroporturile care au aprobat cererea de amânare a plății pentru LOT sunt controlate în mod direct sau indirect de statul polonez. PPL, întreprinderea care administrează aeroportul din Varșovia, este deținută integral de Trezoreria Statului. Aeroporturile regionale din Gdansk, Cracovia, Poznań, Katowice și Wrocław (denumite în continuare „aeroporturi regionale") sunt deținute de PPL, de autoritățile regionale și de o companie de stat.

(104) Cu toate acestea, Polonia și-a reafirmat argumentul conform căruia deciziile luate de aeroporturi nu sunt imputabile statului, întrucât capacitatea statului de a controla aeroporturile nu justifică în mod automat prezumția conform căreia acțiunile acestora sunt imputabile statului. În acest context, Polonia a făcut din nou referire la hotărârea pronunțată în cauza *Stardust Marine* ([21]). Polonia a subliniat că aeroporturile nu fac parte din administrația publică și că acestea își desfășoară activitățile comerciale în mod independent de orice intervenție din partea statului.

(105) În special, Polonia a explicat că PPL are personalitate juridică și funcționează în conformitate cu Legea privind întreprinderea de stat „Aeroporturile poloneze" din 23 octombrie 1987 ([22]) (denumită în continuare „Legea privind PPL"). Conform legii privind PPL, operațiunile PPL sunt efectuate în mod independent, în conformitate cu principiile comerciale raționale și sunt autonome din punct de vedere financiar. PPL nu aparține sectorul finanțelor publice; aceasta nu este finanțată din bugetul de stat și își acoperă costurile de exploatare din venitul propriu provenind din operațiunile sale economice. Operațiunile PPL sunt controlate și supravegheate de ministrul responsabil cu transportul, care are dreptul să modifice sau să revoce deciziile directorului general al PPL numai în cazul în care acestea contravin legii. În opinia Poloniei, ministrul nu are competența de a interveni în procesul de luare a deciziilor privind relațiile comerciale ale PPL.

([21]) Cauza C-482/99 Republica Franceză/Comisia (Stardust Marine), Rec., 2002, p. I-4397.
([22]) Monitorul Oficial din 1987, nr. 33, punctul 185, cu modificările ulterioare.

(106) În ceea ce privește aeroporturile regionale, Polonia a explicat că acestea sunt toate întreprinderi de drept privat ([23]) și sunt supuse dreptului comun al societăților comerciale, și anume Codului polonez al societăților comerciale ([24]) (denumit în continuare „codul"). Acestea sunt societăți de capital, cu personalitate juridică distinctă și active separate, independente de structurile administrației publice. Întreprinderile care administrează aeroporturile regionale din Polonia sunt gestionate de adunarea generală a acționarilor, un consiliu de supraveghere și consiliul de administrație. Reprezentanți ai administrațiilor publice participă la adunările acționarilor și, de asemenea, sunt membri ai consiliilor de supraveghere. Conform codului, consiliul de administrație gestionează afacerile curente ale întreprinderii și ia decizii în mod independent cu privire la aspecte altele decât cele rezervate altor organe ale întreprinderii. Prin urmare, potrivit Poloniei, având în vedere că încheierea de acorduri privind amânarea plăților de către consiliul de administrație nu necesită aprobarea consiliului de supraveghere sau al adunării acționarilor, deciziile cu privire la amânări au fost decizii independente ale aeroporturilor, luate fără nicio intervenție din partea statului.

(107) În ceea ce privește criteriul creditorului privat, Polonia a prezentat mai multe tipuri de argumente pentru a demonstra că amânările la plata taxelor de aeroport au fost aprobate în condițiile pieței.

(108) În primul rând, Polonia a explicat contextul economic în care aeroporturile au hotărât să amâne plata taxelor de aeroport aferente LOT: recesiunea economică gravă din 2009 ([25]), precum și alte evenimente extraordinare (erupția vulcanului Eyjafjallajökull în aprilie 2010). Prin urmare, potrivit Poloniei, atunci când au acordat amânarea plății, aeroporturile au presupus că problemele LOT aveau un caracter temporar.

(109) În al doilea rând, Polonia a subliniat că LOT, ca principal client al aeroporturilor, a generat o parte considerabilă din veniturile acestora, în timp ce amânările au reprezentat doar o fracțiune din cifra de afaceri între aeroporturi și LOT ([26]). Prin urmare, părțile au fost interesate de continuarea cooperării. În cadrul scenariului contrafactual, insolvența LOT ar fi avut un efect negativ asupra operațiunilor aeroporturilor ([27]).

(110) În al treilea rând, Polonia a explicat că, din punctul de vedere al aeroporturilor, este mai bine să amâne o parte din plățile datorate de LOT decât să ajungă în stare de insolvență. Mai ales că, atunci când au fost luate deciziile de amânare, LOT avea încă active care ar fi putut fi utilizate drept garanție. Prin comparație, în caz de insolvență, creanțele aeroporturilor sunt rambursate în ultima categorie de creditori, cu un procent mult mai mic decât în cazul amânării ([28]). De asemenea, în Polonia, procedurile de insolvență durează în medie 3-3,5 ani, durată care depășește cu mult perioada de amânare medie de aproximativ 6,5 luni acordată LOT de către aeroporturi, a se vedea considerentul 114 de mai jos.

(111) În al patrulea rând, potrivit Poloniei, termenii și condițiile amânărilor reflectă pe deplin condițiile de piață, în ceea ce privește: (i) rata dobânzii; (ii) garanțiile; și (iii) perioadele de amânare.

(112) În special, în ceea ce privește rata dobânzii ([29]), Polonia indică faptul că rata dobânzii aplicată în cazul acordurilor de amânare se deosebește de dobânda legală ([30]), care reprezintă o formă de sancțiune pentru întârzierea plății, în timp ce scopul acordurilor de amânare este de a permite unui debitor să ramburseze datoriile într-un interval de timp rezonabil.

(113) În ceea ce privește garanțiile, Polonia subliniază că, pentru două treimi din acordurile de amânare, valoarea amânată a fost garantată cu ipoteci și gajuri asupra activelor LOT. În ceea ce privește majoritatea celorlalte

([23]) Acestea sunt societăți cu răspundere limitată în cazul aeroporturilor regionale din Gdansk, Cracovia și Poznań și societăți pe acțiuni în cazul aeroporturilor regionale din Katowice și Wrocław.
([24]) Codul societăților comerciale din 15 septembrie 2000; text consolidat: Monitorul Oficial 2013, punctul 1030.
([25]) Criza a condus la o scădere gravă a cererii în domeniul transportului aerian însoțită de creșterea costurilor pentru companiile aeriene, a se vedea analiza pieței transportului aerian în Polonia în 2009, Autoritatea aviației civile 2010 și raportul de evaluare a performanței; o evaluare a gestionării traficului aerian în Europa în anul calendaristic 2010, Eurocontrol 2011. o evaluare a gestionării traficului aerian în Europa în anul calendaristic 2010, Eurocontrol 2011.
([26]) În anii 2009-2013, LOT a generat aproximativ 40 % din venituri în cazul aeroportului din Varșovia. Valoarea totală a amânărilor permise de către aeroporturile regionale a fost echivalentă în medie cu 17,7 % din volumul afacerilor dintre întreprindere și aeroporturile respective.
([27]) Acest lucru este deosebit de evident în cazul aeroportul din Varșovia. Întrucât LOT este singurul transportator cu sediul în aeroportul din Varșovia, încetarea activității sale în cadrul aeroportului ar conduce la o scădere considerabilă a cifrei de afaceri a acestuia. Acest aspect este dovedit de Polonia prin date relevante privind scenarii similare care au fost elaborate în ceea ce privește aeroportul din Zürich, aeroportul Zaventem din Bruxelles și aeroportul din Budapesta.
([28]) Nivelul mediu la care au fost rambursate creanțele în cadrul unei proceduri de insolvență la momentul la care au fost acordate amânările la plata taxelor de aeroport era de aproximativ 15 %-17,75 %, conform studiilor realizate în Polonia sau de aproximativ 34 % conform statisticilor Băncii Mondiale.
([29]) De exemplu, rata dobânzii aplicate în acordurile de amânare cu aeroportul din Varșovia a fost de […] % pe an.
([30]) În prezent, dobânda legală în Polonia este stabilită la nivelul de 13 %.

acorduri de amânare, valoarea amânată ([31]) a fost garantată cu bilete la ordin în alb, care accelerează colectarea datoriilor. Doar pentru șase acorduri nu a existat nicio garanție. Cu toate acestea, în fiecare caz, LOT și-a recunoscut datoria față de un anumit aeroport, astfel încât acesta poate cu ușurință să introducă o acțiune în instanță, dacă este necesar.

(114) În ceea ce privește perioadele de amânare, Polonia subliniază că, în medie, perioada de amânare a fost de aproximativ 6,5 luni, ceea ce reprezintă un avantaj în comparație cu durata procedurii contencioase în Polonia (peste doi ani) ([32]) sau cu durata procedurilor de insolvență (în medie 3-3,5 de ani) ([33]).

(115) De asemenea, Polonia a susținut că alți creditori privați ai LOT au permis întreprinderii să amâne plata unor datorii în valoare de sute de milioane de PLN pentru perioade de amânare similare și în condiții similare, inclusiv cu o rată a dobânzii mai mică decât dobânda legală sau fără dobândă și, în unele cazuri, de asemenea, fără garanții ([34]).

(116) În cele din urmă, Polonia a confirmat că toate plățile restante au fost rambursate integral.

(117) De asemenea, pentru a-și susține poziția, astfel cum este subliniat în considerentele 101116 de mai sus, Polonia a transmis un raport întocmit de KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. (denumit în continuare „KPMG”/„raportul KPMG”). Raportul KPMG descrie procesul de luare a deciziilor în cadrul aeroporturilor care a condus la fiecare dintre acordurile de amânare. Raportul KPMG prezintă, de asemenea, o analiză de piață a fiecăruia dintre acordurile de amânare. Metodologia utilizată de KPMG în scopul efectuării analizei de piață se bazează pe compararea unui scenariu de bază ([35]) (și anume, amânarea plății taxelor de aeroport) cu un scenariu alternativ ([36]) (și anume, neaprobarea amânării pentru LOT). Pentru a verifica justificarea economică a acordurilor de amânare, scenariul de bază și scenariul alternativ au fost comparate pe baza valorii curente și a valorii actualizate nete. Compararea celor două scenarii a arătat că amânarea plății taxelor de aeroport a fost, în fiecare caz, justificată din punct de vedere economic și mai avantajoasă pentru aeroporturi decât scenariul alternativ de inițiere a unei proceduri de insolvență.

Restabilirea viabilității pe termen lung

(118) Polonia a argumentat că LOT se află în prezent într-o poziție mai bună pentru a-și restabili viabilitatea față de perioada tentativelor anterioare de restructurare nereușite. În primul rând, întreprinderea a primit mult așteptatele aeronave B787, care sunt principalul pilon al planului său de restructurare. În al doilea rând, LOT a abordat punctele slabe ale tentativelor anterioare, concentrându-se asupra problemelor nesoluționate anterior (de exemplu, o reducere mai coerentă a ocupării forței de muncă). În al treilea rând, mediul macroeconomic s-a îmbunătățit. În cele din urmă, rezultatele financiare reale ale LOT, după cinci trimestre de punere în aplicare a planului de restructurare, sunt mult mai bune decât cele planificate.

([31]) Reprezentând 26,4 % din valoarea amânată.

([32]) Potrivit datelor furnizate de Banca Mondială (http://www.doingbusiness.org), timpul mediu de solicitare a creanțelor în Polonia în anii 2009-2012 a fost de 830 de zile (peste 2 ani și 3 luni), ajungând la 685 de zile în 2013.

([33]) Potrivit Băncii Mondiale, în Polonia, procedurile de insolvență durează în medie 3 ani (http://www.doingbusiness.org). Aceste concluzii sunt susținute de cercetare efectuate pe un eșantion de 94 de cazuri de insolvență și publicate în 2009, arătând că durata medie a procedurilor de insolvență este de 3.5 de ani (datele pentru: D. Baran, Efektywność postępowań upadłościowych [Eficiența procedurii de insolvență] [în:] E. Mączyńska (ed.), Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga Szansa, [Reflecții privind insolvența societăților. Blestem sau o a doua șansă?] Varșovia 2009, p. 145).

([34]) Aceasta privește în special băncile de hedging ([…]) și locatorii ([…]). Unii dintre creditorii privați nu au perceput dobânzi de la LOT (majoritatea locatorilor, […]). De asemenea, unii dintre creditorii privați ai LOT (de exemplu, […]) a fost de acord să amâne plata creanțelor proprii fără nicio garanție în afară de recunoașterea datoriei de către LOT.

([35]) În cazul scenariului de bază, se presupune că amânarea este acordată, că părțile continuă să coopereze și că datoria este rambursată în conformitate cu condițiile stabilite în acordul de amânare. De asemenea, scenariul de bază ia în considerare perspectivele de cooperare pe termen lung, întreținerea bazei de venituri, caracterul temporar al dificultăților cu care se confruntă LOT și perspectivele sale de viitor, tipurile de garanții furnizate de LOT, precum și celelalte condiții din acordul de amânare (dobânzi etc.).

([36]) În cazul scenariului alternativ, se presupune că amânarea nu este acordată, că aeroportul inițiază procedura de insolvență, că LOT își încetează activitatea în aeroport și că aeroportul este obligat să caute alți transportatori care să înlocuiască LOT. De asemenea, scenariul alternativ ia în considerare faptul că datoria aeroporturilor (ca parte a obligațiilor comerciale) se situează în ultima categorie de datorii care urmează a fi rambursate după datoriile privilegiate precum: costurile procedurii de insolvență, obligațiile către angajați, inclusiv cele de securitate socială și, în cele din urmă, obligațiile fiscale (astfel cum se prevede în legislația poloneză privind insolvența). Totodată, scenariul ține cont de durata medie a procedurii de insolvență (aproximativ 3,5 ani — KPMG a luat în considerare durata procedurii de insolvență a LLC Nowy Przewoznik Sp. z o.o., întreprindere care activează sub marca Centralwings, care a durat mai mult de 3,5 ani — a început în mai 2009 și s-a încheiat în februarie 2013), valoarea medie recuperată, pierderea de venituri și perspectiva de a înlocui LOT cu alți transportatori (luând în considerare trei subscenarii posibile, de 3, 4 și 5 ani).

(119) Situația lichidităților LOT s-a îmbunătățit. Întreprinderea nu numai că nu a pierdut lichidități în august 2013, astfel cum a fost prevăzut în planul de restructurare, ci a dobândit noi surse de finanțare, de exemplu, […] de la Boeing […]. În fapt, fluxurile reale de lichidități rezultate din operațiuni în 2013 au fost mai bune decât s-a prevăzut.

(120) De asemenea, impactul financiar real al introducerii aeronavelor B787 s-a dovedit a fi mai bun decât cel preconizat. Aceasta a avut un impact pozitiv nu numai asupra segmentului de zboruri pe distanțe lungi, ci asupra întregii rețele de zboruri. Aeronavele nu vor soluționa problemele structurale pe termen lung ale LOT pe bază de sine stătătoare, ci în combinație cu alte măsuri de restructurare. Traficul pe rutele care urmează să fie deservite de aeronavele B787 (America de Nord, Asia de Nord și de Sud-Est) este prevăzut să crească cu 6,5 %-10,6 % pe an, prin urmare, aeronavele nu vor fi insuficient utilizate.

(121) În 2013, măsurile legate de venituri au generat [> 100] % din potențialul financiar planificat estimat în planul de restructurare. În august 2013, LOT a introdus cu succes serviciul de catering plătit și nu a întâmpinat un răspuns negativ din partea clienților. Conform studiilor de piață, pasagerii nu s-au opus serviciilor plătite. Creșterea veniturilor auxiliare este compatibilă cu o tendință actuală a pieței conform căreia companiile aeriene tradiționale se îndreaptă spre un model de afaceri hibrid care cuprinde unele elemente ale întreprinderilor cu tarife reduse și, prin urmare, nu ar trebui să afecteze marca LOT sau să descurajeze clienții.

(122) Rezultatul financiar real pentru 2013 a fost mult mai bun decât cel preconizat în planul de restructurare. LOT a identificat sursele potențiale de îmbunătățire. Aceasta indică faptul că profitul preconizat din activitatea de bază în 2014 este realizabil.

(123) Polonia a prezentat o analiză a sensibilității care demonstrează că, inclusiv în cazul unor abateri mai mari ale parametrilor cheie de la scenariul de bază decât cele estimate în planul de restructurare, LOT își asigură lichiditățile pe întreaga perioadă a proiecției financiare 2014-2018. Prețul combustibilului, deja estimat la un nivel foarte prudent (peste nivelul istoric maxim al LOT pe 10 ani și cu 12,1 % mai mare decât prețul pieței la momentul notificării), este puțin probabil să crească semnificativ. În ceea ce privește procedura planificată de la subînchiriere a aeronavelor, LOT a pregătit un scenariu alternativ privind flota care prevede utilizarea mai îndelungată a aeronavelor. Polonia a prezentat estimări financiare care demonstrează că, în cazul în care scenariul alternativ este într-adevăr pus în aplicare, LOT și-ar restabili în continuare viabilitatea. De asemenea, Polonia a indicat că în 2013 întreprinderea a realizat [> 100] % din beneficiile de restructurare planificate (față de 85 %, cât s-a estimat în planul de restructurare).

Evitarea unor denaturări nejustificate ale concurenței (măsuri compensatorii)

(124) Polonia a clarificat, de asemenea, modul în care LOT calculează profitabilitatea rutelor (a se vedea secțiunea 7.3.4). Aceasta a subliniat că metodologia este conformă cu standardul industrial.

Ajutor limitat la minimum, contribuția proprie

(125) Polonia a furnizat dovezi care demonstrează că Ex-Im Bank a efectuat o analiză economică de tip due diligence a LOT înainte de a aproba acordarea garanției și a explicat că, în 2012, aproximativ 30 % din operațiunile de finanțare în sectorul aeronavelor din întreaga lume au fost încheiate cu participarea agenției de credit la export. De asemenea, Polonia a informat Comisia că unul dintre ofertanți a oferit finanțare LOT fără garanția din partea agenției de credit la export. De asemenea, riscul LOT a fost evaluat de piața de capital americană pe care contractul de închiriere a fost refinanțat cu succes de către investitori privați în 2013.

(126) De asemenea, Polonia a subliniat că un leasing financiar este o formă acceptabilă de contribuție proprie în conformitate cu practica decizională a Comisiei și a reiterat faptul că aceasta este o formă tipică de finanțare pentru achiziția de aeronave. Potrivit autorităților poloneze, contractul de leasing pentru o aeronavă nouă, în condiții similare celor prevăzute pentru LOT, astfel cum sunt descrise la considerentele 77-80 de mai sus (inclusiv tipul de garanție folosit), este o formă standard de finanțare în sectorul transportului aerian și a fost folosit recent de multe alte companii aeriene europene, de exemplu, Ryanair, KLM, Norwegian Air, Czech Airlines, Austrian Airlines și Alitalia.

V. **OBSERVAȚII TRANSMISE DE PĂRȚILE INTERESATE**

(127) Comisia a primit observații de la șapte părți interesate: Ryanair, International Airlines Group (denumită în continuare „IAG"), două părți interesate care nu au dorit să își divulge identitatea, sindicatul PPL „NSZZ *Solidarność 80*" (denumit în continuare „sindicatul"), PPL însăși și asociația de afaceri „Angajatori din Polonia".

(128) Ryanair și-a reiterat afirmația, exprimată inițial în plângere, potrivit căreia LOT a beneficiat deja de ajutor de stat sub forma unei amânări la plata taxelor de aeroport acordată de aeroporturile deținute de stat din Polonia. De asemenea, Ryanair și-a exprimat îndoiala cu privire la restabilirea viabilității LOT, argumentând că tentativele anterioare de restructurare au eșuat, că avantajele obținute prin introducerea aeronavelor B787 sunt prea optimiste și că LOT ar putea să nu fie în măsură să își diminueze costurile forței de muncă din cauza eventualelor presiuni din partea sindicatelor.

(129) Potrivit IAG, rețeaua de zboruri pe distanțe lungi a LOT ar trebui, de asemenea, să fie restructurată. Mai exact, IAG consideră că nu există o cerere suficientă pentru a susține capacitatea desfășurată de LOT pe piața americană. IAG citează exemplul Malév, care a încercat și nu a reușit să mențină servicii directe de la Budapesta la New York. În ceea ce privește contractul de leasing financiar pentru aeronavele B787, IAG observă că evaluările Ex-Im Bank și ale băncii comerciale cu rol de creditor au fost efectuate probabil înainte de apariția problemei legate de lichidități sau în anticiparea ajutorului de stat.

(130) Prima parte care nu a dorit să își divulge identitatea a afirmat că planul de restructurare a LOT nu este nici credibil, nici posibil și nu va restabili viabilitatea pe termen lung a LOT. Aceasta a subliniat că rentabilitatea capitalului angajat estimată este mult prea optimistă și a observat că LOT intenționează să adauge capacitate în momentul în care piața poloneză se confruntă cu probleme de supracapacitate. De asemenea, aceasta a considerat că amânarea la plata taxelor de aeroport constituie ajutor de stat. Partea a observat că măsurarea profitabilității rutelor propuse ca măsuri compensatorii doar pe baza costurilor variabile este inadecvată pe termen lung. Potrivit părții interesate, pe termen lung toate rutele ar trebui măsurate în funcție de ceea ce LOT numește marja 2. În opinia aceleiași părți interesate, contractul de leasing financiar pentru aeronavele B787 nu ar trebui acceptat ca sursă a contribuției proprii, întrucât acesta nu demonstrează încrederea pieței în restabilirea viabilității LOT.

(131) Cea de-a doua parte interesată care nu a dorit să își dezvăluie identitatea a observat că, datorită ajutorului de stat, LOT și-a mărit capacitatea pe piața poloneză a zborurilor de tip charter, ceea ce se presupune că a deteriorat poziția concurențială a părții interesate și a încălcat normele UE privind ajutoarele de stat. De asemenea, partea interesată și-a exprimat îndoiala cu privire la restabilirea viabilității LOT, susținând, printre altele, că beneficiile aeronavelor B787 sunt supraestimate și că previziunile financiare par să fie nerealiste. Aceasta a contestat, de asemenea, profitabilitatea rutelor propuse ca măsuri compensatorii. În cele din urmă, partea consideră că nu ar trebui să fie luat în considerare contractul de leasing financiar drept contribuție proprie deoarece acesta nu a implicat practic niciun risc pentru băncile finanțatoare.

(132) De asemenea, partea interesată a abordat chestiunea amânării plății taxelor de aeroport ([37]). Aceasta a adus, de asemenea, în atenția Comisiei o serie de alte operațiuni ale LOT care ar constitui ajutor de stat. Operațiunile respective includ:

(a) vânzarea bunurilor imobile, de exemplu: (i) vânzarea în 2011 a clădirii de birouri LOT împreună cu terenul din Str. 17 Stycznia 43 (denumită în continuare „sediul central") către întreprinderea deținută de stat *Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A.*/PB1 (denumită în continuare „PZU", „PZU/PB1") pentru o sumă de […] milioane PLN (aproximativ […] milioane EUR); și (ii) vânzarea în 2012 a bunului imobil al LOT din Str. 17 Stycznia 39 către întreprinderea deținută de stat TF Silesia pentru suma de […] milioane PLN (aproximativ […] milioane EUR);

(b) vânzarea filialelor LOT către întreprinderi deținute de stat; de exemplu: vânzarea în 2010 a serviciilor LOT peste prețul pieței, chiar dacă întreprinderea se afla în stare de insolvabilitate, vânzarea LOT AMS, chiar dacă aceasta era „într-o situație financiară foarte precară", vânzarea în decembrie 2012 a Petrolot, vânzarea în septembrie 2012 a Eurolot, vânzarea în anii 2009-2010 a LOT Cargo S.A. (denumită în continuare „LOT Cargo") și a Casinos Poland.

(133) Sindicatul susține, în primul rând, că ajutorul de restructurare va conduce la încălcarea principiului „prima și ultima dată", întrucât LOT a beneficiat deja de ajutor de stat sub forma anumitor măsuri, în principal, amânarea la plata taxelor de aeroport. De asemenea, sindicatul a adus în atenția Comisiei o serie de alte operațiuni ale LOT care ar constitui ajutor de stat. Operațiunile respective includ:

(a) vânzarea de către LOT a unor bunuri imobile către alte întreprinderi deținute de stat (și anume: vânzarea sediului central al LOT, vânzarea bunului imobil din Str.17 Stycznia 39, vânzarea unei investiții imobiliare împreună cu activele imobilizate ale terminalului de marfă (denumit în continuare „terminalul de marfă") și vânzarea unei investiții imobiliare împreună cu activele imobilizate ale serviciilor de catering (denumite în continuare „servicii de catering");

(b) vânzarea filialelor LOT la un preț superior valorii de piață a altor societăți deținute de stat (și anume: vânzarea LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. („LOT Catering"), LOT AMS, Petrolot și Eurolot;

(c) acordarea de împrumuturi în favoarea LOT din partea unor întreprinderi de stat ale căror activități nu se referă în principal la activitățile de creditare (și anume: două împrumuturi furnizate de întreprinderi care aparțin grupului PZU în decembrie 2009 și februarie 2010, pentru o sumă totală de […] PLN (aproximativ […] EUR); împrumuturile acordate de TF Silesia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. (denumită în continuare „OLPP") și Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. (denumită în continuare „PKN Orlen") pentru o sumă totală de […] PLN (aproximativ […] EUR);

([37]) În special, faptul că LOT a fost scutită de la plata ratei legale a dobânzii de 13 %, aplicabilă în mod oficial la nivelul Poloniei, care ar fi trebuit să fie autorizată de Ministerul Transporturilor și de Ministerul de Finanțe.

(d) furnizarea altor servicii: PKN Orlen și filiala sa Petrolot ar fi furnizat LOT carburant la preț redus.

(134) De asemenea, sindicatul și-a exprimat opinia potrivit căreia planul de restructurare nu ar restabili viabilitatea pe termen lung a LOT și contractul de leasing nu este un semn al încrederii pieței în restabilirea viabilității.

(135) PPL, proprietarul Aeroportului Chopin din Varșovia, a declarat că acțiunile sale nu sunt imputabile statului, întrucât deciziile sale comerciale sunt luate în mod autonom. Acordurile încheiate cu LOT pentru amânarea plății taxelor de aeroport au respectat condițiile pieței și au fost cele mai justificate din punct de vedere economic. PPL a declarat că acorduri similare, deși la o scară mai mică, au fost încheiate cu alte companii aeriene și au fost propuse pentru companiile aeriene cu tarife reduse. LOT este un partener strategic al PPL și are un impact semnificativ asupra dezvoltării pe termen lung a Aeroportului Chopin din Varșovia. Posibila insolvență a LOT ar reduce traficul către/dinspre Varșovia și ar avea un impact negativ asupra economiei poloneze.

(136) Asociația de afaceri „Angajatori din Polonia" preconizează aprobarea de către Comisie a ajutorului de restructurare. Aceasta consideră că LOT este pe cale să își restabilească viabilitatea, aspect confirmat de îmbunătățirea rezultatelor financiare efective. În opinia acesteia, insolvența LOT ar avea un impact negativ asupra conectivității care, la rândul său, ar avea efecte negative asupra pasagerilor, asupra persoanelor care călătoresc în scop de afaceri și asupra sectorului turismului.

VI. **COMENTARIILE POLONIEI PRIVIND OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE**

(137) Polonia a abordat toate observațiile formulate de părțile interesate.

(138) În ceea ce privește posibila încălcare a principiului „prima și ultima dată":

(a) în ceea ce privește amânarea la plata taxelor de aeroport, Polonia și-a reiterat argumentele referitoare la lipsa de imputabilitate și la îndeplinirea criteriului creditorului privat;

(b) în ceea ce privește celelalte tranzacții ale LOT care ar constitui ajutor de stat, Polonia a oferit explicații detaliate. Polonia a arătat, în special, că unele dintre tranzacții au fost deja validate de Comisie, în timp ce altele fie nu sunt imputabile statului (de exemplu, activele cumpărate de întreprinderile private), fie sunt conforme cu principiul investitorului în economia de piață. În cel de al doilea caz, Polonia a furnizat elemente de probă (de exemplu, evaluări independente) în sprijinul afirmației sale.

(139) În mod special, în ceea ce privește operațiunile legate de bunurile imobile, Polonia a explicat că:

(a) Tranzacția de vânzare și de leaseback având ca obiect sediul LOT a avut loc pe baza unui contract semnat la 10 mai 2011 între LOT și PZU/PB1. PB1 este o întreprindere indirect deținută în totalitate de PZU. Statul deține un pachet minoritar de acțiuni în cadrul PZU ([38]). Prețul de vânzare a fost de […] PLN (aproximativ […] EUR).

(b) 17 Stycznia 39 a avut loc pe baza unui contract semnat la 31 iulie 2012 între LOT și TF Silesia. Trezoreria Statului este unicul acționar al TF Silesia. Prețul de vânzare a fost de […] PLN (aproximativ […] EUR).

(c) Vânzarea terminalului de marfă a avut loc pe baza unui contract semnat la 25 noiembrie 2011 între LOT și LS Airport Services S.A. (denumită în continuare „LS Airport Services"). Trezoreria Statului este unicul acționar al LS Airport Services. Prețul de vânzare a fost de […] PLN (aproximativ […] EUR).

(d) Vânzarea serviciilor de catering a avut loc pe baza unui contract semnat la 8 decembrie 2011 între LOT și LOT Catering. Fondul economic regional (denumit în continuare „REF"), deținut integral de Trezoreria Statului, este acționarul unic al LOT Catering. Prețul de vânzare a fost de […] PLN (aproximativ […] EUR).

(140) Polonia a explicat că, în ceea ce privește tranzacția de vânzare și de leaseback având ca obiect sediul LOT, LOT a primit 9 oferte de cumpărare, dintre care oferta PZU/PB1 a fost aleasă ca fiind cea mai avantajoasă. Potrivit Poloniei, resursele întreprinderilor care aparțin grupului PZU nu constituie resurse de stat, iar deciziile lor nu sunt imputabile statului; prin urmare, nu este implicat niciun ajutor de stat. De asemenea, Polonia a explicat că valoarea bunurilor imobile a făcut obiectul unei evaluări prealabile independente ([39]).

([38]) Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. este cotată la Bursa din Varșovia din 12 mai 2010. La data tranzacției (și anume, 10 mai 2011), Trezoreria Statului deținea 35 % din acțiunile acesteia, în timp ce restul de 65 % au făcut obiectul unor pachete minoritare (deținute în cea mai mare parte de fonduri de pensii și de fonduri speculative).

([39]) Evaluarea efectuată de Emmerson din aprilie 2011 a arătat că valoarea bunurilor imobile era de […] PLN (aproximativ […] EUR). Valoarea este cu aproximativ 10 % mai mare decât prețul convenit, întrucât Emmerson a presupus că valoarea chiriei obținute de proprietar ar fi cu aproximativ 10 % mai ridicată decât cea convenită în final și plătită de LOT către PZU. Din acest motiv, a existat, de asemenea, un temei pentru ca prețul de vânzare să fie cu aproximativ 10 % mai mic. În ceea ce privește bunul imobil din Str.

(141) 17 Stycznia 39, a terminalului de marfă și a serviciilor de catering, procedura de ofertare a eșuat, întrucât nu au fost depuse oferte. Cu toate acestea, în fiecare caz, valoarea bunurilor imobile a făcut obiectul unei evaluări prealabile independente ([40]).

(142) În ceea ce privește contractele de împrumut, Polonia a explicat următoarele:

(a) Întreprinderile care aparțin grupului PZU au acordat LOT două împrumuturi: primul în valoare de […] PLN (aproximativ […] EUR) la 14 decembrie 2009 și al doilea în valoare de […] PLN (aproximativ […] EUR) la 17 februarie 2010. Statul deține un pachet minoritar de acțiuni în cadrul PZU.

(b) Un împrumut în valoare de […] PLN (aproximativ […] EUR) a fost acordat LOT de către PKN Orlen la 28 iunie 2012. Statul deține un pachet minoritar de acțiuni în cadrul PKN Orlen ([41]).

(c) Un împrumut în valoare de […] PLN (aproximativ […] EUR) a fost acordat LOT de către TF Silesia la 30 martie 2009. Trezoreria Statului este unicul acționar al TF Silesia.

(d) Un împrumut în valoare de […] milioane PLN (aproximativ […] milioane EUR) a fost acordat în favoarea LOT de către OLPP la 9 martie 2012. PERN Przyjaźń S.A. („PERN"), deținută integral de Trezoreria Statului, este acționarul unic al OLPP.

(143) Potrivit Poloniei, resursele întreprinderilor care aparțin grupului PZU și PKN Orlen nu sunt resurse de stat și deciziile lor nu sunt imputabile statului, întrucât statul deține un pachet minoritar de acțiuni în întreprinderile respective; prin urmare, nu este implicat niciun ajutor de stat.

(144) În cazul împrumuturilor acordate de întreprinderile deținute de stat (de exemplu, TF Silesia, OLPP), dacă resursele lor sunt considerate resurse de stat și deciziile lor sunt imputabile statului, atunci, potrivit Poloniei, ambele împrumuturi au fost acordate în condițiile pieței: garanția constituită a fost puternică ([42]) și ratele dobânzilor aplicate au fost similare celor aplicate de creditorii privați ([43]).

(145) În ceea ce privește vânzarea filialelor LOT, Polonia a explicat următoarele:

(a) În ceea ce privește vânzarea LOT Services, LOT Catering, LOT AMS și LOT Cargo, Comisia observă că tranzacțiile au făcut obiectul deciziei Comisiei în cazul SA 33337 ([44]), prin care Comisia a concluzionat că tranzacțiile în cauză nu au implicat un ajutor de stat.

(b) 33,3 % din acțiunile deținute de către LOT în Casinos Poland au fost vândute către Vicco Investment Sp. z o.o. ([45]) (denumită în continuare „Vicco") pe baza unei convenții încheiate la 8 aprilie 2013 pentru o sumă de […] milioane PLN (aproximativ […] milioane EUR). Vicco este o întreprindere privată. Prin urmare, resursele sale nu sunt resurse de stat și deciziile sale nu sunt imputabile statului. Potrivit Poloniei, valoarea tranzacției corespunde prețului pieței propus de un ofertant privat, selecționat în cadrul unei proceduri competitive deschise.

([40]) 17 Stycznia 39, evaluările au fost efectuate de: (i) un expert imobiliar, dna Marzena Niemczyk (autorizație nr. 4519), din cadrul Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., evaluare din 26 iulie 2012; (ii) Colliers International Poland sp. z o.o., raport din 12 iunie 2012; și (iii) Deloitte Advisory sp. z o.o., raport din 18 iulie 2012.
În ceea ce privește terminalul de marfă, evaluarea a fost efectuată de un expert imobiliar, dna Marzena Niemczyk (autorizație nr. 4519), din cadrul Cushman & Wakefield Poland sp. z o.o., evaluare din 31 iulie 2011; de asemenea, un raport separat privind motivația economică a vânzării bunurilor imobile a fost întocmit de KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. la 7 noiembrie 2011.
În ceea ce privește serviciile de catering, evaluarea a fost efectuată de un expert imobiliar, dna Marzena Niemczyk (autorizație nr. 4519), din cadrul Cushman & Wakefield Poland sp. z o.o., evaluare din 31 iulie 2011; de asemenea, un raport separat privind motivația economică a vânzării bunurilor imobile a fost întocmit de KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. la 7 noiembrie 2011.

([41]) Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. este cotată la Bursa din Varșovia din 26 noiembrie 1999. La 31 decembrie 2012, Trezoreria Statului deținea 27, 5 % din acțiunile acesteia, iar restul de 72,5 % au făcut obiectul unor pachete minoritare (deținute în cea mai mare parte de fonduri de pensii și fonduri de investiții).

([42]) Și anume, în cazul împrumutului acordat de TF Silesia: ipoteci/gajuri asupra activelor LOT, cesiunea de drepturi din contractul de asigurare, bilet la ordin și prezentarea voluntară în vederea executării silite; în cazul împrumutului acordat de OLPP: un gaj și prezentarea voluntară în vederea executării silite.

([43]) Și anume, în cazul împrumutului acordat de TF Silesia: WIBOR la 3 luni + [4,5-5,5] puncte procentuale pe an; în cazul împrumutului acordat de OLPP: s-a aplicat o rată a dobânzii de [8-10] % pe an. Pentru comparare: rata dobânzii la împrumutul acordat LOT de PKN Orlen în prima jumătate a anului 2012 a fost de [8-10] % pe an.

([44]) A se vedea nota de subsol 8.

([45]) Și anume, vehiculul investițional constituit de Century Casinos Europe GmbH (fostul acționar al Casinos Poland Sp. z o.o.). Century Casinos Europe GmbH este o întreprindere privată cotată la bursele din Statele Unite și Austria.

(c) 49 % din acțiunile deținute de LOT în Petrolot au fost vândute către PKN Orlen pe baza unui contract încheiat la 21 decembrie 2012 pentru o sumă de […] PLN (aproximativ […] EUR). PKN Orlen este o întreprindere privată. Prin urmare, resursele sale nu sunt resurse de stat și deciziile sale nu sunt imputabile statului, astfel cum se arată la considerentul 142 de mai sus. Potrivit Poloniei, valoarea tranzacției a corespuns valorii de piață determinată printr-o evaluare prealabilă independentă ([46]).

(d) 37,90 % din acțiunile deținute de LOT în Eurolot au fost vândute către TF Silesia pe baza unui contract încheiat la 27 februarie 2013 pentru o sumă de [> 118] PLN (aproximativ [> 29] EUR). Potrivit Poloniei, vânzarea acțiunilor în Eurolot a avut loc în cadrul unei proceduri concurențiale prin intermediul unor negocieri desfășurate pe baza unei invitații publice la negociere ([47]). Acțiunile au fost achiziționate de către TF Silesia, deținută integral de Trezoreria Statului, care a fost singurul ofertant. Prețul tranzacției s-a bazat pe o evaluare prealabilă independentă ([48]).

(146) În ceea ce privește operațiunile privind furnizarea de combustibil pentru LOT de către PKN Orlen și filiala sa Petrolot la prețuri reduse, Polonia a explicat că PKN Orlen și Petrolot sunt întreprinderi private, resursele lor nu sunt resurse de stat și deciziile lor nu sunt imputabile statului, prin urmare, operațiunile nu implică un ajutor de stat ([49]).

(147) În ceea ce privește celelalte observații ale părților interesate, Polonia susține că LOT este mai în măsură să reușească în prezent decât în trecut. Mediul macroeconomic s-a îmbunătățit, iar economia la nivelul UE și al Poloniei se preconizează că va crește mai repede decât s-a estimat inițial. Este de așteptat ca traficul aerian să crească, în special în Europa Centrală și de Est. LOT a învățat lecțiile din tentativele de restructurare nereușite din trecut și a abordat deficiențe nesoluționate anterior (de exemplu, a redus forța de muncă la un nivel fără precedent care a generat economii de […] milioane PLN în 2013). Reducerea forței de muncă a fost realizată cu o rezistență semnificativă din partea sindicatelor. De asemenea, LOT a primit în cele din urmă aeronavele B787, a căror lipsă a fost identificată drept unul dintre motivele care explică dificultățile din trecut. Polonia a furnizat informații detaliate privind economiile realizate prin exploatarea aeronavelor B787 și impactul lor asupra restructurării. În special, pe baza calculelor LOT, economiile din raportul cost/venituri generate de aeronavele B787 sunt mult mai bune decât pentru predecesoarele acestora din flota LOT — aeronavele B767. În timpul celor șase luni de funcționare în 2013, aeronavele B787 au generat un rezultat financiar mai ridicat (cu […] milioane PLN) decât predecesoarele lor, aeronavele B767, într-o perioadă comparabilă din 2012.

(148) În ceea ce privește presupusa cerere insuficientă pe rutele pe distanțe lungi, Polonia a prezentat dovezi care demonstrează că are una dintre cele mai mari și în creștere piețe către America de Nord, mai mare decât anumite centre stabilite din Europa de Vest și mai mare decât Praga și Budapesta împreună. Polonia susține că, spre deosebire de exemplul Ungariei, LOT are o bază mai solidă pentru a stabili o piață de nișă pe distanțe lungi care să beneficieze de trafic național substanțial și de fluxuri de trafic din piețele estice, cum ar fi Ucraina, Belarus și Rusia.

(149) În ceea ce privește contractul de leasing financiar pentru aeronavele B787 ca sursă a contribuției proprii și ca semn al încrederii pieței în LOT, Polonia a clarificat faptul că Ex-Im Bank și creditorii comerciali au efectuat o analiză economică de tip due diligence profesionistă și cuprinzătoare înainte de a acorda finanțarea în favoarea LOT. Analiza a fost făcută cu puțin timp înainte de livrarea aeronavelor în noiembrie 2012, iar creditorii au fost informați pe deplin cu privire la situația financiară a societății LOT. La acel moment, creditorii nu știau că LOT va primi ajutor de stat, întrucât Polonia a notificat ajutorul de salvare abia la 14 decembrie 2012.

([46]) Elaborată de Deloitte Advisory Sp. z o.o. la 8 mai 2012. Conform evaluării, valoarea de piață a 49,0 % din acțiunile în Petrolot sp. z o.o. a fost estimată la aproximativ […] milioane PLN.

([47]) Un anunț privind invitația la negociere a fost publicat în cotidianul „Rzeczpospolita" la 24 iulie 2012, modificat ulterior printr-un anunț publicat în același cotidian la 21 august 2012.

([48]) Expertul a stabilit că valoarea de piață de 37,9 % a Eurolot s-a încadrat în intervalul 118,0-124,0 milioane PLN. Valoarea de piață a 37,9 % din acțiunile Eurolot S.A. a fost estimată prin două metode: (i) metoda fluxului de lichidități actualizate (denumită în continuare „metoda DCF") — valoare estimativă de 124,0 milioane PLN; și (ii) metoda valorii activelor nete ajustate — valoare estimată de 118,0 milioane PLN. Polonia a prezentat documente justificative întocmite de Deloitte Advisory sp. z o.o.: (i) raportul cu privire la criteriul investitorului privat pentru cumpărarea acțiunilor Eurolot de la 14 ianuarie 2013; (ii) raportul privind evaluarea Eurolot de la 14 ianuarie 2013; (iii) raportul privind obligațiile de diligență în domeniul financiar, fiscal și juridic de la 15 ianuarie 2013.

([49]) De asemenea, Polonia a explicat că prețurile și condițiile de plată privind combustibilul sunt propuse de către furnizori, luând în considerare condițiile de piață, de exemplu, volumul declarat al produsului care urmează să fie achiziționat. LOT, cu sediul principal în Varșovia, este cel mai mare client al Petrolot/Orlen pe această piață. Peste […] % din combustibilul LOT este contractat în Polonia, partea rămasă fiind împărțită între alte stații internaționale. Reducerile în funcție de volum acordate pentru marii clienți sunt un element al relațiilor de piață standard între furnizori și contractanți. Prețurile combustibilului în Polonia rămân peste alte stații pe care LOT le utilizează, chiar dacă volumul total al combustibilului achiziționat în străinătate este mult mai mic.

(150) Polonia a furnizat clarificări detaliate cu privire la metodologia utilizată de LOT pentru a calcula profitabilitatea rutelor. Polonia a reamintit, de asemenea, date de cercetare care indică faptul că majoritatea transportatorilor au utilizat o metodologie similară celei adoptate de LOT.

(151) În ceea ce privește restabilirea viabilității pe termen lung și, în special, presupusa supraestimare a rentabilității capitalului angajat, Polonia a informat Comisia că LOT a efectuat o analiză a rentabilității capitalului angajat în rândul a 73 de companii aeriene la nivel mondial în ultimii 6 ani și a constatat că propria rentabilitate estimată a capitalului angajat se situează în jurul medianei companiilor aeriene europene și că este mult mai scăzută decât cea a celor mai eficienți transportatori aerieni europeni în cursul ultimului exercițiu financiar. Pe această bază, Polonia susține că rentabilitatea estimată a capitalului angajat nu ar trebui considerată nerealistă.

(152) Referindu-se la presupusa supracapacitate a pieței, Polonia subliniază că în ultimii trei ani capacitatea companiilor aeriene din Polonia, măsurată în funcție de locurile oferite, a crescut cu 6,2 % pe an în medie, în timp ce cererea totală pentru transportul de pasageri a crescut cu 7,3 % pe an. În acest context, Polonia observă că în 2014 LOT va oferi cu […] % mai puține locuri dinspre/înspre Polonia decât înainte de restructurare, întrucât concurenții vor crește probabil oferta cu peste 30 %.

(153) În ceea ce privește presupusa expansiune a LOT pe piața zborurilor charter, Polonia a informat că LOT și-a redus cota de piață în acest segment de la [> 3] % în 2012 la [< 1,5] % în 2013 (în scădere de la [> 15] % în 2010). LOT nu intenționează să își continue prezența pe piața zborurilor charter după restructurare.

VII. **EVALUAREA AJUTORULUI**

7.1. EXISTENȚA UNUI AJUTOR DE STAT

(154) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața comună ajutoarele acordate de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau sectoare de producție, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

7.1.1. **Ajutorul de restructurare**

(155) Ajutorul de restructurare urmează să fie acordat de Ministerul Trezoreriei Statului, prin urmare este clar că acesta implică resurse de stat și este imputabil statului.

(156) Ajutorul de restructurare urmează să fie acordat numai unei anumite întreprinderi, și anume LOT, în condiții pe care întreprinderea nu le-ar fi putut obține pe piață, având în vedere situația sa financiară dificilă. Polonia confirmă acest lucru în planul de restructurare, care prevede că ajutoarele de stat sunt singurele surse de finanțare posibile care vor permite întreprinderii să își continue activitatea și să pună în aplicare măsurile de restructurare. Prin urmare, Comisia concluzionează că măsura conferă beneficiarului un avantaj selectiv.

(157) De asemenea, ajutorul este de natură să îmbunătățească poziția concurențială a LOT în domeniul transportului aerian. Întreprinderile din diferite state membre se află în concurență în domeniul transportului aerian din UE, în special după intrarea în vigoare a celei de a treia etape a procesului de liberalizare a transportului aerian (denumită în continuare „al treilea pachet") la 1 ianuarie 1993 ([50]). Prin urmare, ajutorul denaturează sau amenință să denatureze concurența și afectează schimburile comerciale între statele membre.

(158) Pe baza considerațiilor de mai sus, Comisia concluzionează că măsurile notificate constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.1.2. **Amânarea plății unor taxe de aeroport și alte operațiuni**

Amânarea plății taxelor de aeroport

(159) În ceea ce privește imputabilitatea, Comisia constată că toate aeroporturile care au acordat amânări la plată în favoarea LOT sunt controlate direct sau indirect de statul polonez, astfel cum se arată la considerentul 103 de mai sus. Având în vedere că, în conformitate cu jurisprudența constantă ([51]), „simplul fapt că o întreprindere publică se află sub controlul statului nu este suficient ca măsurile luate de acea întreprindere (…) să fie imputate statului", Comisia trebuie să examineze, în cadrul prezentei investigații, intensitatea supravegherii exercitate de către stat în

([50]) „Al treilea pachet" include trei măsuri legislative: (i) Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni (JO L 240, 24.8.1992, p. 1); (ii) Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, 24.8.1992, p. 8); și (iii) Regulamentul (CEE) nr. 2409/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind tarifele serviciilor aeriene pentru transportul de pasageri și de marfă (JO L 240, 24.8.1992, p. 15).

([51]) Cauza C-482/99 Republica Franceză/Comisia (Stardust Marine), Rec., 2002, p. I-4397, punctul 52.

gestionarea aeroporturilor. De asemenea, Comisia trebuie să verifice dacă există și alți indicatori care să arate implicarea statului în acordarea de amânări la plata taxelor de aeroport pentru LOT sau dacă deciziile au fost luate în mod autonom de către aeroporturi fără nicio intervenție din partea statului.

(160) Comisia constată că raportul KPMG, prezentat de Polonia, descrie procesul de luare a deciziilor aplicat de fiecare dintre aeroporturi în cazul fiecăruia dintre acordurile de amânare, inclusiv inițierea procesului de colectare a datoriilor, a cererilor de plată și a negocierilor privind termenii și condițiile amânărilor. Raportul KPMG indică, de asemenea, părțile implicate în negocieri (de exemplu, serviciile juridice, de colectare a datoriilor și serviciile financiare ale aeroporturilor). Raportul KPMG nu indică nicio intervenție din partea statului în acordarea unei amânări de la plata taxelor de aeroport pentru LOT.

(161) Cu toate acestea, în ceea ce privește PPL, întreprinderea care administrează Aeroportul Chopin din Varșovia, Comisia observă că aceasta se supune dreptului public și este deținută integral de Trezoreria Statului, care numește directorul general. PPL face obiectul unui nivel semnificativ de supraveghere din partea autorităților publice ([52]), astfel cum este descris la considerentele 103 și 105 de mai sus. De asemenea, aeroportul din Varșovia este principalul aeroport polonez, gestionează aproximativ 10 milioane de pasageri pe an și este de o importanță capitală pentru conectivitatea Poloniei cu restul lumii. În ceea ce privește aeroporturile regionale, Comisia observă că acestea sunt întreprinderi de drept privat, controlate direct sau indirect de stat și, în special, în fiecare caz, PPL este unul dintre acționarii lor publici ([53]), astfel cum este descris la considerentul 103 de mai sus. De asemenea, exploatarea aeroportului regional are un impact semnificativ asupra economiei locale și, prin urmare, este puțin probabil că autoritățile locale nu sunt implicate într-un fel sau altul în deciziile operaționale importante ale aeroporturilor respective, aflate sub controlul lor.

(162) Având în vedere impactul pe care deciziile de amânare a plății taxelor de aeroport l-ar putea avea asupra LOT și asupra activităților din toate aeroporturile respective la nivel local sau național și faptul că LOT este principalul client al PPL, precum și legăturile puternice dintre PPL și stat și, în cele din urmă, faptul că PPL se supune dreptului public, este foarte puțin probabil ca deciziile să fi putut fi luate fără niciun fel de implicare a statului. Prin urmare, Comisia concluzionează că, inclusiv în cazul în care nu poate fi demonstrat exact faptul că Polonia a influențat PPL să amâne plata taxelor de aeroport datorate de LOT, autoritățile publice trebuie considerate ca fiind implicate în decizii într-un fel sau altul. Pe scurt, Comisia concluzionează că există suficiente elemente pentru a considera că amânările la plata taxelor de aeroport sunt imputabile statului. Întrucât amânările implică o posibilă pierdere de resurse ale întreprinderilor publice, măsurile respective sunt acordate prin intermediul unor resurse de stat.

(163) Cu toate acestea, pentru a stabili dacă măsurile acordă un avantaj economic pentru LOT în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia trebuie să stabilească dacă PPL și aeroporturile regionale (prin amânarea plății taxelor de aeroport) s-au comportat asemenea unui creditor privat aflat într-o situație similară. În cazul de față, nu se poate considera că LOT a obținut un avantaj pe care nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață și, prin urmare, măsurile nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE (denumit în continuare „testul operatorului în economia de piață")

(164) În special, Comisia constată că, în conformitate cu jurisprudența constantă ([54]), contextul în care au fost acordate amânările în favoarea LOT, și anume criza economică și alte evenimente extraordinare, astfel cum se arată la considerentul 108 de mai sus, ar trebui să fie luat în considerate atunci când se evaluează conformitatea măsurilor cu condițiile de piață.

(165) De asemenea, Comisia remarcă faptul că LOT este principalul client al aeroporturilor din Polonia și generează o parte considerabilă din veniturile acestora, astfel cum se descrie în considerentul 109 de mai sus. Prin urmare, aeroporturile au un interes special în a-și continua cooperarea cu LOT.

(166) De asemenea, Comisia a evaluat informațiile prezentate de Polonia privind comparația dintre avantajele și dezavantajele posibilelor opțiuni în vederea recuperării datoriei de la LOT de către aeroporturi, și anume amânarea obligației de plată a taxelor de aeroport, procedurile contencioase sau de insolvență. În mod special, în ceea ce privește intervalul de timp, Comisia observă că, în medie, perioada de amânare acordată în favoarea LOT

([52]) Ministrul responsabil cu transporturile: (i) poate impune PPL anumite obligații, în cazul în care sunt necesare în scopuri de apărare națională, în cazul unui dezastru natural etc., (ii) poate să modifice sau să revoce o decizie luată de către directorul general al PPL, în cazul în care contravine legii, (iii) își dă consimțământul cu privire la cedarea activelor imobilizate care fac parte din sisteme active de asigurare a traficului aeroportuar.

([53]) În perioada 2009-2013, PPL a deținut: aproximativ 30 % din acțiuni în aeroportul din Gdansk, 77 % din acțiuni în aeroportul din Cracovia, aproximativ 45 % din acțiuni în aeroportul din Poznan, aproximativ 16 % din acțiuni în aeroportul din Katowice și aproximativ 20 % din acțiuni în aeroportul din Wroclaw.

([54]) Cauza C-482/99 Republica Franceză/Comisia (Stardust Marine), Rec., 2002, p. I-4397, punctul 71. („[…] pentru a examina dacă statul a adoptat comportamentul unui investitor prudent care operează într-o economie de piață, este necesară reîncadrarea în contextul perioadei în care au fost luate măsurile de sprijin financiar…").

de către aeroporturi a fost de aproximativ 6,5 luni. Intervalul pare a fi avantajos pentru aeroporturi prin comparație cu timpul mediu de solicitare a creanțelor în Polonia (de exemplu, peste 2 ani) sau cu durata medie a procedurilor de insolvență în Polonia (de exemplu, în medie, 3 ani). De asemenea, intervalul de timp rămâne avantajos în comparație cu cea mai lungă perioadă de amânare acordată în favoarea LOT, care a fost de aproximativ 1 an. În plus, Comisia observă că, atunci când au fost luate deciziile de amânare, LOT avea încă active care ar fi putut fi utilizate drept garanție ([55]). Prin urmare, amânările au fost mai avantajoase pentru aeroporturi decât inițierea procedurii de insolvență, în cazul căreia creanțele aeroporturilor ar fi fost rambursate în ultima categorie de creditori, eventual cu un procent mult mai mic decât în cazul amânărilor, astfel cum este descris la considerentele 110 și 114 de mai sus.

(167) În ceea ce privește termenii și condițiile amânărilor, Comisia constată că rata dobânzii percepută de aeroporturi pare să reflecte condițiile pieței, fiind stabilită la un nivel comparabil cu rata medie a dobânzii ([56]) aplicată pentru împrumuturile acordate în sectorul industrial în cursul perioadei relevante, în situația în care, în același timp, aeroporturile nu aveau obligația de a aplica dobânda legală. De asemenea, Comisia observă că cea mai mare parte din suma amânată a fost garantată cu activele LOT. În celelalte cazuri, LOT a furnizat bilete la ordin în alb și/sau și-a recunoscut datoria față de un anumit aeroport, ceea ca a îmbunătățit în mod semnificativ poziția aeroporturilor în cazul colectării debitelor, astfel cum este descris la considerentele 112 și 113 de mai sus.

(168) De asemenea, Comisia observă că și creditorii privați ai LOT i-au permis să amâne plata datoriilor în termeni și condiții similare, inclusiv cu o rată a dobânzii mai mică decât dobânda legală sau fără dobândă și, în unele cazuri, fără o garanție, astfel cum este descris la considerentul 115 de mai sus.

(169) În cele din urmă, Comisia notează că toate taxele de aeroport amânate au fost rambursate integral de LOT, astfel cum este descris la considerentul 116 de mai sus.

(170) În ceea ce privește raportul KPMG prezentat de Polonia, Comisia constată că acesta analizează caracterul de piață al fiecărui acord de amânare, astfel cum este descris la considerentul 117 de mai sus. În special, metodologia utilizată de KPMG, care compară scenariul de bază, în care amânarea plății taxelor de aeroport este aprobată pentru LOT, cu scenariul alternativ, în care nu se aprobă amânarea plății taxelor de aeroport pentru LOT și sunt inițiate procedurile de insolvență împotriva LOT, se bazează pe date verificabile în mod obiectiv (statistici, exemple concrete etc.). Scenariile au fost comparate în cadrul a trei subscenarii care contribuie la furnizarea unui rezultat obiectiv. Pentru a verifica justificarea economică a acordurilor de amânare, scenariul de bază și scenariul alternativ au fost comparate pe baza valorii curente și a valorii actualizate nete. Compararea celor două scenarii confirmă că amânarea plății taxelor de aeroport a fost, în fiecare caz, justificată din punct de vedere economic și mai avantajoasă pentru aeroporturi decât scenariul alternativ de inițiere a unei proceduri de insolvență. Raportul KPMG se bazează pe metode de evaluare utilizate în mod curent și nu ridică îndoieli în ceea ce privește metodologia și standardele utilizate. Pe baza acestor considerații, Comisia consideră că rezultatele raportului oferă o confirmare fiabilă a conformității acordurilor de amânare cu condițiile pieței.

(171) Comisia observă că un creditor care intenționează să amâne plata creanțelor nu poate fi comparat cu un investitor, întrucât termenii și condițiile de afaceri în cele două cazuri sunt diferite, și anume un investitor intenționează să obțină un profit, evaluează cu atenție riscurile, solicită garanții satisfăcătoare și, în lipsa unei garanții, se poate retrage din investiție etc., în timp ce un creditor se află într-o situație diferită: creanța sa există deja și nu este garantată. Prin urmare, creditorul poate alege doar între solicitarea creanței în instanță sau soluționarea chestiunii pe cale amiabilă și, în consecință, acesta ar putea fi dispus să accepte termene de rambursare a datoriei diferite, uneori mai puțin avantajoase, decât în cazul unui investitor. În special, creditorul poate accepta anumite concesii în ceea ce privește debitorul privind facilitarea executării (de exemplu, prin recunoașterea datoriei, prezentarea voluntară în vederea executării silite etc.) sau instituirea unei garanții, dacă este posibil. Prin urmare, creditorul poate avea un interes în a permite amânarea datoriei, în cazul în care acest lucru ar putea contribui ulterior, de exemplu, la executare ([57]).

(172) Având în vedere aceste considerații, Comisia concluzionează că aeroporturile deținute de stat au acționat ca un creditor în economia de piață atunci când au acordat amânări la plata taxelor de aeroport pentru LOT. Prin urmare, tranzacțiile nu au acordat LOT niciun avantaj pe care aceasta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață. Rezultă că amânările la plata taxelor de aeroport examinate în cazul de față nu constituie ajutor de stat.

([55]) În special, toate amânările acordate în favoarea LOT de către PPL au fost garantate. În majoritatea cazurilor, garanția reală a constat în credite ipotecare și/sau gajuri asupra activelor LOT.
([56]) Pe baza datelor furnizate de Banca Națională a Poloniei.
([57]) Cauza T-198/01, Technische Glaswerke Ilmenau GmbH/Comisia (Hotărârea Technische Glaswerke Ilmenau GmbH), Rec., 2004, p. II-2717, punctul 99.

Alte tranzacții

(173) În ceea ce privește tranzacțiile LOT privind bunurile imobile, ținând seama de clarificările furnizate de Polonia, Comisia a ajuns la următoarele concluzii.

(174) În ceea ce privește vânzarea sediului LOT către PZU/PB1, Comisia concluzionează că respectivul cumpărător este o întreprindere privată, astfel cum este descris la considerentele 139 și 140 de mai sus și, prin urmare, resursele sale nu sunt resurse de stat. În consecință, tranzacția nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(175) În ceea ce privește (i) vânzarea bunului imobil din Str. 17 Stycznia 39 către TF Silesia, (ii) vânzarea terminalului pentru mărfuri către LS Airport Services, (iii) vânzarea serviciilor de catering către LOT Catering, Comisia observă că respectivul cumpărător era o întreprindere controlată direct sau indirect de către stat. În cazul TF Silesia și al LS Airport Services, ambele întreprinderi sunt controlate direct de Trezoreria Statului. În ceea ce privește LOT Catering, acționarul său unic, REF, este, de asemenea, deținut integral de Trezoreria Statului, astfel cum se arată la considerentul 139 de mai sus. Toate aceste întreprinderi sunt întreprinderi de drept privat care intră sub incidența Codului societăților comerciale. Codul impune aprobarea adunării generale a acționarilor pentru vânzarea sau cumpărarea de bunuri imobile în cazul societăților cu răspundere limitată, precum și, sub rezerva anumitor condiții, în cazul societăților pe acțiuni ([58]). Prin urmare, având în vedere că Trezoreria Statului exercită direct sau indirect toate drepturile de vot în adunările acționarilor TFS, LS Airport Services și LOT Catering, statul a fost implicat în mod inevitabil în procesul decizional cu privire la tranzacțiile în cauză. Având în vedere aceste considerații, Comisia concluzionează că deciziile întreprinderilor TF Silesia, LS Airport Services și LOT Catering sunt imputabile statului. Având în vedere că este vorba despre întreprinderi publice, resursele lor sunt resurse de stat.

(176) În toate aceste cazuri, valoarea bunurilor imobile a făcut obiectul unei evaluări independente efectuate în conformitate cu indicatori de piață și cu standarde de evaluare general acceptate (inclusiv luarea în considerare a tranzacțiilor comparative și a condițiilor pieței locale). Evaluatorii de active dețin calificări corespunzătoare și experiența necesară. Comisia observă că evaluările au fost efectuate înainte ca tranzacțiile să aibă loc. Comisia notează, de asemenea, că tranzacțiile în cauză îndeplinesc cerințele cu privire la evaluarea efectuată de un expert independent, astfel cum se stipulează în Comunicarea Comisiei privind elementele de ajutor de stat în vânzările de terenuri și clădiri de către autoritățile publice ([59]). Pe baza acestor considerații, Comisia ajunge la concluzia că rezultatele evaluărilor reprezintă o aproximare corespunzătoare a prețurilor de piață pentru bunurile imobile descrise mai sus.

(177) Prin urmare, Comisia concluzionează că tranzacțiile privind vânzarea bunurilor imobile de către LOT descrisă mai sus nu au acordat întreprinderii un avantaj pe care aceasta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață și, în consecință, nu constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Împrumuturi

(178) În ceea ce privește împrumuturile acordate LOT, ținând seama de clarificările furnizate de Polonia, Comisia a ajuns la următoarele concluzii.

(179) În ceea ce privește împrumuturile acordate LOT de către PZU Group și PKN Orlen, astfel cum se arată la considerentele 142 și 143 de mai sus, Comisia constată că este vorba despre întreprinderi private. În consecință, deciziile lor nu sunt imputabile statului și resursele lor nu sunt resurse de stat. Prin urmare, împrumuturile nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(180) În ceea ce privește împrumutul acordat LOT de către TF Silesia, astfel cum s-a concluzionat deja la considerentul 175 de mai sus, deciziile TF Silesia sunt imputabile statului și resursele sale reprezintă resurse de stat.

(181) În ceea ce privește împrumutul acordat în favoarea LOT de către OLPP, Comisia observă că unicul său acționar, și anume PERN, este deținut integral de Trezoreria Statului, astfel cum este descris la considerentul 142 de mai sus. Prin urmare, Trezoreria Statului exercită toate drepturile de vot în adunarea generală a acționarilor întreprinderii și numește toți membrii consiliului său de administrație. Având în vedere acestea, Comisia consideră că deciziile OLPP sunt imputabile statului și resursele sale reprezintă resurse de stat.

(182) Având în vedere cele de mai sus, în ceea ce privește împrumuturile acordate LOT de către TF Silesia și OLPP, Comisia a trebuit să evalueze dacă împrumuturile au fost acordate în condițiile pieței. Dat fiind că, în cazul împrumuturilor menționate, garanția a fost puternică, iar ratele dobânzilor aplicate au fost similare celor aplicate de creditorii privați, astfel cum este descris la considerentul 144 de mai sus, Comisia concluzionează că împrumuturile au fost acordate în condițiile pieței.

([58]) LOT Catering și TF Silesia sunt societăți cu răspundere limitată, iar LS Airport Services este o societate pe acțiuni.
([59]) JO C 209, 10.7.1997, p. 3.

(183) Prin urmare, Comisia concluzionează că împrumuturile acordate LOT nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Vânzarea de filiale

(184) În ceea ce privește vânzarea filialelor de către LOT, având în vedere clarificările furnizate de Polonia, Comisia a ajuns la următoarele concluzii.

(185) În ceea ce privește vânzarea LOT Services, LOT Catering, LOT AMS și LOT Cargo, Comisia observă că tranzacțiile au făcut obiectul deciziei Comisiei în cazul SA 33337 ([60]), prin care Comisia a concluzionat că tranzacțiile în cauză nu au implicat un ajutor de stat. Decizia nu a fost contestată și a rămas definitivă.

(186) În ceea ce privește observațiile părților interesate potrivit cărora LOT a vândut acțiunile deținute în filialele respective la prețuri peste valoarea lor de piață și, în special, că prețul de vânzare al LOT AMS și al LOT Services nu reflecta faptul că: (i) LOT AMS era o întreprindere cu o situație financiară deosebit de dificilă; și (ii) predecesorul LOT Services, întreprinderea numită LOT Ground Services Sp. z o.o. (denumită în continuare „LOT Ground Services") a făcut obiectul procedurii de insolvență, astfel cum este descris la considerentul 132 de mai sus, Comisia constată că operațiunile menționate au fost deja supuse unei investigații din partea Comisiei.

(187) În special, în ceea ce privește LOT AMS, prețul de vânzare al acțiunilor s-a bazat pe trei evaluări prealabile independente care au fost descrise și evaluate în decizia Comisiei privind ajutorul de stat SA 33337 ([61]). În mod similar, tranzacțiile referitoare la LOT Cargo au fost, de asemenea, descrise și evaluate în decizia Comisiei privind ajutorul de stat SA 33337 ([62]). În ceea ce privește LOT Ground Services și LOT Services, Comisia a verificat dacă LOT a fost succesorul legal al LOT Ground Services și a ajuns la concluzia că aceasta nu a preluat decât o parte a activelor întreprinderii lichidate ([63]). Având în vedere cele de mai sus, Comisia nu are motive să își modifice evaluarea din decizia privind ajutorul de stat în cazul SA 33337.

(188) În ceea ce privește vânzarea întreprinderii Casinos Poland către Vicco, astfel cum este descris la considerentul 145 de mai sus, Comisia constată că Vicco este o întreprindere privată. În consecință, deciziile Vicco nu sunt imputabile statului și resursele sale nu sunt resurse de stat.

(189) În ceea ce privește vânzarea Petrolot către PKN Orlen, astfel cum este descris la considerentul 145 de mai sus, Comisia a concluzionat deja la considerentul 179 de mai sus că PKN Orlen este o întreprindere privată și, prin urmare, deciziile sale nu sunt imputabile statului și resursele sale nu sunt resurse de stat.

(190) În ceea ce privește vânzarea Eurolot către TF Silesia, astfel cum este descris la considerentul 145 de mai sus, Comisia a concluzionat deja că deciziile sale sunt imputabile statului și resursele sale reprezintă resurse de stat Cu toate acestea, Comisia constată, de asemenea, că tranzacția a fost precedată de o invitație publică la negociere. Cu toate acestea, Comisia constată, de asemenea, că tranzacția a fost precedată de o invitație publică la negociere. De asemenea, valoarea acțiunilor Eurolot a fost stabilită pe baza rapoartelor de evaluare întocmite înainte ca tranzacția să aibă loc. Evaluările s-au bazat pe metodologii acceptate și utilizate în mod obișnuit [de exemplu, metoda fluxului de lichidități actualizate (DCF) și metoda valorii activelor nete ajustate] și pe ipoteze credibile. Pe această bază, Comisia concluzionează că rezultatele evaluărilor sunt o aproximare corespunzătoare a prețurilor pieței pentru acțiunile deținute de LOT în cadrul Eurolot. Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că tranzacția este conformă cu condițiile de piață.

(191) Prin urmare, Comisia concluzionează că vânzările filialelor de către LOT nu constituie ajutor de stat.

Prestarea de servicii

(192) În ceea ce privește furnizarea de carburant către LOT din partea PKN Orlen și a filialei sale Petrolot la prețuri presupus reduse, astfel cum este descris la considerentul 146 de mai sus, Comisia constată că PKN Orlen și filiala sa Petrolot sunt întreprinderi private. În consecință, întrucât resursele PKN Orlen nu sunt resurse de stat, Comisia concluzionează că tranzacțiile privind livrarea de combustibil pentru LOT nu constituie ajutor de stat.

([60]) A se vedea nota de subsol 8.
([61]) A se vedea considerentele 29-34 și 57-60 din decizia Comisiei în cazul SA 33337, a se vedea nota de subsol 8.
([62]) A se vedea considerentele 17-22 și 44-50 din decizia Comisiei în cazul SA 33337, a se vedea nota de subsol 8.
([63]) Având în vedere informațiile furnizate de Polonia în cadrul investigației în cazul SA 33337, LOT Services a preluat o parte din active (echipament de manipulare) și o serie de angajați (prin intermediul unei întreprinderi de recrutare externă) din întreprinderea lichidată LOT Ground Services. Acest fapt nu a fost corelat cu preluarea activităților LOT Ground Services.

7.2. LEGALITATEA AJUTORULUI DE RESTRUCTURARE

(193) În conformitate cu articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor detaliate de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE ([64]), ajutorul nu poate fi acordat decât în cazul în care Comisia a adoptat sau se consideră a fi adoptat o decizie de autorizare a ajutorului (denumită în continuare „clauza de standstill").

(194) Până în prezent, Polonia nu a pus în aplicare ajutorul de restructurare pentru LOT. Prin urmare, Comisia concluzionează că a fost respectată clauza de standstill.

7.3. COMPATIBILITATEA AJUTORULUI DE RESTRUCTURARE

(195) Conform articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, ajutorul de stat poate fi autorizat atunci când este destinat să faciliteze dezvoltarea anumitor sectoare economice, în cazul în care acesta nu aduce modificări condițiilor schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.

(196) Comisia consideră că măsura în cauză constituie ajutor de restructurare care trebuie evaluat în conformitate cu criteriile prevăzute de orientările privind sectorul aviatic, pentru a stabili dacă ajutorul este compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) din TFUE.

7.3.1. **Întreprindere aflată în dificultate**

(197) În conformitate cu punctul 12 litera (a) și punctul 14 din orientări, doar întreprinderile în dificultate sunt eligibile pentru ajutorul de restructurare. Pentru a se califica drept întreprindere aflată în dificultate, o întreprindere trebuie să îndeplinească criteriile enumerate la punctul 10 sau la punctul 11 din orientări.

(198) În conformitate cu punctul 10, o întreprindere este considerată în dificultate atunci când:

(a) în cazul unei societăți cu răspundere limitată, mai mult de jumătate din capitalul social a dispărut și peste un sfert din acest capital a fost pierdut în ultimele 12 luni;

(b) indiferent de tipul societății respective, îndeplinește criteriile prevăzute de legislația națională pentru a face obiectul procedurilor colective de insolvență.

(199) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a observat că LOT, fiind o societate cu răspundere limitată, a îndeplinit criteriile enumerate la punctul 10 litera (a) din orientări, întrucât, începând cu 31 decembrie 2012, aceasta a pierdut mai mult de jumătate din capitalul social (169,7 %) și mai mult de un sfert din capitalul social a fost pierdut în cursul ultimelor 12 luni (89,3 %) ([65]).

(200) Dat fiind profitul net raportat în 2013, s-ar părea că LOT nu îndeplinește în prezent al doilea subcriteriu de la punctul 10 litera (a). Cu toate acestea, profitul net realizat în 2013 a fost posibil numai datorită ajutorului de salvare. Fără acest ajutor, nu s-ar fi înregistrat niciun profit în 2013 deoarece întreprinderea nu ar fi rămas pe linia de plutire. Prin urmare, Comisia consideră că LOT era o întreprindere în dificultate în sensul punctului 10 litera (a) atunci când a început procesul de restructurare și încă mai este.

(201) De asemenea, în decembrie 2012, LOT se afla în pragul lichidării și a fost obligată să solicite un ajutor de salvare pentru a evita situația de insolvență, astfel cum se arată în considerentul 17 de mai sus. Polonia a confirmat că, în absența ajutorului de salvare, întreprinderea ar fi dat faliment pe termen scurt.

(202) Prin urmare, Comisia consideră că LOT a fost o întreprindere în dificultate la inițierea procesului de restructurare în sensul punctului 10 literele (a) și (c) din orientări.

(203) În continuare, Comisia a examinat, de asemenea, dacă LOT îndeplinește criteriile de la punctul 11 din orientări.

(204) Punctul 11 din orientări stipulează că, inclusiv atunci când niciuna dintre condițiile prevăzute la punctul 10 nu este îndeplinită, o întreprindere poate să fie totuși considerată în dificultate și enumeră o serie de simptome obișnuite ale unei întreprinderi aflate în dificultate, cum ar fi: scăderea cifrei de afaceri, creșterea stocurilor, supracapacitate, îndatorare crescută, creșterea cheltuielilor cu rata dobânzii și scăderea sau lipsa valorii activului net.

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

([65]) În conformitate cu declarațiile financiare ale LOT pentru anul 2012, capitalul social al întreprinderii la 31.12.2012 se ridica la 447,7 milioane PLN, din care LOT a pierdut 759,8 milioane PLN până la 31 decembrie 2012, 400 de milioane PLN fiind pierdute numai în 2012.

(205) Situațiile financiare ale LOT prezintă următoarele semne ale unei întreprinderi aflate în dificultate (a se vedea tabelul 1 de mai sus):

— scăderea cifrei de afaceri: în 2013, veniturile din vânzări au scăzut la 3 147 de milioane PLN, nivelul cel mai scăzut din 2010, când au ajuns la 2 958,8 milioane PLN;

— creșterea stocurilor: după o primă scădere de la 252,1 milioane PLN în 2010 la 198,5 milioane PLN în 2012, stocurile au crescut la 216,6 milioane PLN în 2013;

— supracapacitatea: întreprinderea a redus rata ocupării forței de muncă și flota și planifică reduceri suplimentare, semn că se confruntă cu o situație de supracapacitate;

— îndatorarea crescândă: datoriile pe termen scurt și pe termen lung au crescut de la 1 606,9 milioane PLN în 2010 la 3 223 de milioane PLN în 2013;

— creșterea cheltuielilor cu rata dobânzii: dobânzile au crescut de la 60,2 milioane PLN în 2010 la 123,8 milioane PLN în 2013;

— scăderea sau lipsa valorii activului net: cifra de afaceri a întreprinderii a scăzut de la 500,1 milioane PLN în 2010 la — 265,5 milioane PLN în 2012 și la — 258,1 milioane PLN în 2013.

De asemenea, întreprinderea a raportat pierderi în fiecare exercițiu financiar din 2008. Tendința s-a inversat abia în 2013, când LOT a raportat profit net după ce a beneficiat de ajutorul de salvare. Comisia consideră că o întreprindere care a raportat pierderi de asemenea amploare, timp de mai mulți ani, este susceptibilă să se afle în dificultate.

(206) De asemenea, în conformitate cu opinia auditorului privind declarațiile financiare pentru anul 2013, există o incertitudine semnificativă în ceea ce privește capacitatea întreprinderii de a continua operațiunile din cauza capitalului propriu negativ și a datoriilor curente care depășesc activele circulante. În cazurile anterioare ([66]), Comisia a concluzionat că, atunci când o întreprindere deține un capital propriu negativ, există o prezumție *a priori* că sunt îndeplinite criteriile prevăzute la punctul 10 litera (a) din orientări, care este valabilă, de asemenea, în cazul LOT începând din 2012. De asemenea, Tribunalul de Primă Instanță a concluzionat ([67]) că o întreprindere cu capital negativ este o întreprindere în dificultate.

(207) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că LOT este o întreprindere aflată în dificultate, de asemenea în sensul punctului 11 din orientări.

(208) LOT a fost înființată în 1929 (fiind înregistrată în forma sa actuală în 2001) și de atunci activează în domeniul transportului aerian de pasageri, prin urmare, aceasta nu poate fi considerată o întreprindere nou-creată în sensul punctului 12 din orientări.

(209) Punctul 13 din orientări prevede că o întreprindere care aparține sau este preluată de un grup de întreprinderi nu este în mod normal eligibilă pentru ajutor de restructurare, cu excepția cazului în care se poate demonstra că dificultățile întreprinderii sunt intrinsece și nu sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului și că dificultățile sunt prea serioase pentru a fi rezolvate de către grup.

(210) LOT este întreprinderea-mamă a unui grup de întreprinderi, dar dificultățile acesteia sunt intrinsece activității sale și nu sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului LOT. Factorii care se consideră că au condus la dificultățile întreprinderii sunt descriși la considerentul 20 de mai sus.

(211) Filialele grupului LOT sunt prea mici și nu generează excedente de lichidități suficiente pentru a salva întreprinderea-mamă. Veniturile lor combinate pentru anul 2013 au reprezentat doar aproximativ 2,5 % din venitul LOT și filialele au înregistrat o pierdere netă combinată de 2 milioane PLN. De asemenea, grupul LOT în sine pare a fi în dificultate, întrucât a raportat o pierdere netă consolidată de 164 de milioane PLN pentru exercițiul încheiat la 31 decembrie 2011 (datorită semnificației reduse a filialelor, LOT nu a fost obligată să întocmească situații financiare consolidate ulterior) și pierderi acumulate de 270 de milioane PLN de la data respectivă. Prin urmare, dificultățile cu care se confruntă întreprinderea sunt prea grave pentru a fi soluționate de grupul însuși.

([66]) Decizia Comisiei în cazul C 38/2007 Arbel Fauvet Rail (JO L 238, 5.9.2008, p. 27).
([67]) Cauzele conexate T-102/07, Freistaat Sachsen/Comisia și T-120/07 MB Immobilien și MB System/Comisia, Rep., 2010, p. II-585, punctele 95-106.

(212) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că LOT este o întreprindere aflată în dificultate și este eligibilă pentru ajutorul de restructurare.

7.3.2. **Principiul „prima și ultima dată”**

(213) În conformitate cu punctul 73 din orientări, dacă întreprinderea în cauză a primit deja ajutor de salvare sau de restructurare în trecut, inclusiv orice ajutor care nu a fost notificat, și în cazul în care au trecut mai mult de zece ani de la acordarea ajutorului de salvare, perioada de restructurare s-a încheiat sau punerea în aplicare a planului de restructurare a fost oprită (acțiunea cea mai recentă), Comisia nu va permite un ajutor de salvare sau de restructurare suplimentar.

(214) Comisia a evaluat, în cadrul prezentei investigații, dacă amânarea la plata taxelor de aeroport care face obiectul plângerii depuse de Ryanair menționată la secțiunea 1.2 de mai sus și abordată ulterior în observațiile altor părți interesate, astfel cum se arată la considerentele 130, 132, 133 și 135 de mai sus, a avut un impact asupra respectării de către Polonia a principiului „prima și ultima dată”. Întrucât Comisia a ajuns la concluzia că amânarea plății taxelor de aeroport nu constituie ajutor de stat, a se vedea considerentul 172 de mai sus, rezultă că tranzacțiile respective nu au niciun impact asupra respectării de către Polonia a principiului„prima și ultima dată”.

(215) Același lucru este valabil, de asemenea, pentru celelalte tranzacții indicate de către părțile interesate ca presupuse ajutoare de stat, de exemplu, cele privind: (i) vânzările de bunuri imobile; (ii) acordarea de împrumuturi; (iii) vânzarea de filiale; și (iv) furnizarea altor servicii, astfel cum este descris la considerentele 132 și 133 de mai sus, întrucât Comisia a ajuns la concluzia că acestea nu constituie ajutoare de stat, astfel cum se arată la considerentele 177, 183, 191 și 192 de mai sus.

(216) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că nici amânarea plății taxelor de aeroport și nici tranzacțiile indicate de părțile interesate nu constituie ajutor de stat. De asemenea, Polonia a confirmat că întreprinderea nu a beneficiat de niciun ajutor de salvare sau de restructurare în ultimii 10 ani. Prin urmare, Comisia consideră că principiul „prima și ultima dată” este respectat.

7.3.3. **Restabilirea viabilității pe termen lung**

(217) Pentru a considera o măsură compatibilă în sensul punctelor 34-37 din orientări, planul de restructurare trebuie să restabilească viabilitatea întreprinderii pe termen lung într-un interval de timp rezonabil și pe baza unor presupuneri realiste privind viitoarele condiții de funcționare. Planul ar trebui să permită întreprinderii să își acopere toate costurile după restructurare, iar rentabilitatea estimată a capitalului trebuie să fie suficientă pentru a permite întreprinderii restructurate să concureze pe piață prin forțe proprii. Planul de restructurare trebuie să descrie împrejurările care au condus la apariția dificultăților întreprinderii, asigurând astfel o bază de evaluare pentru a se analiza dacă măsurile propuse sunt adecvate.

(218) Planul de restructurare prevede o restabilire a viabilității pe termen lung în 2015 (a se vedea tabelul 4). Se preconizează că întreprinderea va genera profituri nete, ceea ce înseamnă că aceasta va fi în măsură să își acopere toate costurile, după finalizarea restructurării, inclusiv costurile de amortizare și cheltuielile financiare. Rentabilitatea estimată a capitalului angajat se estimează a se situa între [5-6] % și [10-12] % în perioada de după restructurare. Având în vedere că randamentul obligațiunilor emise de guvernul polonez pe o perioadă de 10 ani, perceput în general ca o aproximare a randamentului unei investiții fără risc, este de aproximativ 3,4 %, rentabilitatea estimată a capitalului angajat oferă o primă de risc adecvată în mod rezonabil și poate fi considerată suficientă pentru a permite LOT să concureze pe piață prin forțe proprii. Pe de altă parte, având în vedere că rentabilitatea mediană estimată a capitalului angajat al companiilor aeriene europene a fost de 6,9 % în ultimul exercițiu financiar (10,3 % dacă sunt luați în considerare doar transportatorii profitabili) și că cei mai eficienți transportatori europeni au înregistrat o valoare a rentabilității capitalului angajat de 13,4 %, obiectivul stabilit de LOT nu pare nici nerealist, nici excesiv după o restructurare de succes.

(219) Planul de restructurare prezintă în detaliu circumstanțele care au condus la dificultățile întreprinderii LOT și prevede măsuri menite să abordeze dificultățile respective, care sunt descrise în detaliu în capitolul III de mai sus.

(220) Comisia a reexaminat principalele ipoteze care stau la baza proiecțiilor financiare conținute în planul de restructurare și a evaluat măsurile de restructurare, precum și aspectele aduse în discuție de părțile interesate cu privire la restabilirea viabilității pe termen lung. Prin urmare, Comisia consideră că LOT este într-o poziție mai bună pentru a reuși în prezent decât în perioada 2009-2012.

(221) Mai întâi, în 2013, LOT a început să exploateze mult așteptatele aeronave B787, care reprezintă un element cheie al noii strategii și un factor important al beneficiilor de restructurare. Întârzierile la livrarea aeronavelor B787 au fost considerate de către Polonia ca fiind una dintre principalele cauze ale dificultăților financiare anterioare ale

întreprinderii și ale incapacității sale de a-și restabili viabilitatea. Noua strategie a LOT se bazează pe utilizarea aeronavelor B787 pe rutele de nișă pe distanțe lungi și în cadrul rețelei de alimentare eficace din Polonia și Europa Centrală, construite în jurul Aeroportului Chopin din Varșovia, care a fost recent modernizat și este în curs de extindere ([68]).

(222) Primele rezultate concrete ale exploatării aeronavelor B787 confirmă ipoteza că introducerea lor va genera beneficii semnificative de restructurare. În perioada iunie-noiembrie 2013, profitului generat de flota de aeronave B787 a fost cu […] milioane PLN mai mare decât profitul generat de predecesoarele lor, aeronavele B767 într-o perioadă comparabilă din 2012. Valoarea este mai mare decât cea prevăzută în planul de restructurare. În ipoteza în care aeronavele sunt utilizate pentru întreaga perioadă de 12 luni (spre deosebire de 2013, când au fost ținute la sol timp de jumătate de an), impactul financiar anual estimat de [135-165] milioane EUR pare realizabil. Noile aeronave au generat, de asemenea, economii semnificative: costul combustibilului a fost mai mic cu [> 15] % și totalul costurilor directe a fost mai mic cu [> 25] %.

(223) De asemenea, Polonia a furnizat probe cantitative care confirmă că introducerea aeronavelor B787 are un impact pozitiv nu numai pe termen lung, ci și pentru întreaga rețea de zboruri, inclusiv segmentele pe distanțe scurte și medii care oferă conexiuni de transfer pentru segmentul pe distanțe lungi. Profitul LOT de pe urma zborurilor deservite de aeronavele B787 măsurat în funcție de marja 2 ([69]) (și anume, inclusiv efectul contribuției asupra întregii rețele de zboruri) a ajuns la [> 100] milioane PLN în perioada iunie-noiembrie 2013 și a fost mai mare cu [> 100] % decât în aceeași perioadă a anului 2012, când întreprinderea a folosit aeronavele vechi B767.

(224) În ceea ce privește posibila subutilizare a aeronavelor B787 menționată în decizia de inițiere a procedurii, Polonia a clarificat faptul că, până în 2013, LOT a exploatat 5 aeronave B767 pe rutele din Polonia către SUA și Canada. În prezent, LOT dispune de 6 aeronave B787 care pot fi utilizate pe aceleași rute și pe o rută suplimentară către Beijing. După perioada de restructurare, LOT intenționează să deschidă noi rute pe distanțe lungi către Asia. Potrivit IATA zborurile transatlantice din Polonia se așteaptă să crească cu 6,5 % pe an în perioada 2013-2017 și a traficului de călători din Europa Centrală și de Est și Asia la 9,1 %-10,6 % p.a., Polonia a furnizat date care să demonstreze că aceasta este una dintre cele mai importante și din ce în ce mai mare a pieței locale pentru America de Nord, au fost mai mari decât unele înființat Centre europene de Vest (München, Viena și Copenhaga și pe anumite rute Zürich) și mai mari decât dimensiunea pieței actuale din Praga și Budapesta combinate. Acest fapt oferă o garanție suplimentară că aeronavele B787 pot fi utilizate în mod eficace și eficient.

(225) În al doilea rând, LOT a abordat punctele slabe ale tentativelor anterioare de restructurare, concentrându-se asupra problemelor nesoluționate anterior, de exemplu, o reducere incoerentă a forței de muncă. Deja până în noiembrie 2013 LOT a redus personalul de la sol la un nivel fără precedent de 35 % și sunt planificate reduceri suplimentare. Întreprinderea a consolidat, de asemenea, monitorizarea punerii în aplicare a planului de restructurare.

(226) Măsurile privind veniturile au atins un nivel de [> 100] % din potențialul lor financiar estimat în 2013. În august 2013, întreprinderea a introdus serviciul de catering plătit, care nu a generat răspunsuri negative din partea clienților. Conform studiilor de piață efectuate de LOT, este improbabil ca pasagerii de la clasa economică să se opună altor servicii plătite, în afara taxei de bagaje (pe care LOT nu intenționează să o introducă). Pasagerii de pe piața poloneză, unde companiile aeriene low-cost au o cotă de peste 50 %, sunt obișnuiți cu serviciile plătite.

(227) Se pare că există un potențial de creștere a veniturilor auxiliare. Veniturile auxiliare ale LOT reprezintă […] % din veniturile totale și sunt mai mici decât media pentru transportatorii tradiționali (3,1 % și în creștere) și mult mai mici decât cele ale Aer Lingus (13-14 %), pe care LOT o percepe ca un punct de referință strategic (datorită dimensiunii și modelului de afaceri similare). LOT a creat o unitate specializată responsabilă pentru creșterea veniturilor auxiliare. Întrucât companiile aeriene tradiționale încep să evolueze către un model de afaceri mixt, care combină mai mult veniturile auxiliare cu elementele tradiționale ale transportatorilor în rețea, pare justificat să se considere că schimbarea LOT în aceeași direcție nu îi va afecta strategia (de a rămâne un transportator tradițional) și nu îi va descuraja clienții.

([68]) După modernizarea celui de al doilea terminal de pasageri, capacitatea aeroportului va crește la peste 20 de milioane de pasageri, dublu față de dimensiunea actuală.

([69]) Pentru o definiție a marjei 2, a se vedea considerentul 248.

(228) În ceea ce privește continuarea punerii în aplicare a planului de restructurare, până la 31 decembrie 2013 LOT a realizat deja 69 % din îmbunătățirea planificată în 2014. Pentru atingerea obiectivului stabilit pentru exercițiul încheiat la 31 decembrie 2014 (profit din activitatea de bază de 71 de milioane PLN), LOT trebuie să își îmbunătățească în continuare performanța financiară cu 75 de milioane PLN, ceea ce constituie un obiectiv realist.

(229) În special, LOT a identificat sursele acestei îmbunătățiri necesare, de exemplu, beneficiile din măsurile de restructurare deja implementate, care au un impact financiar recurent ([> 100] milioane PLN în 2013); lipsa costurilor unice pentru reținerea la sol a aeronavelor B787 în prima jumătate a anului 2013 ([> 25] milioane PLN); profit suplimentar din aeronavele B787, în cazul în care sunt utilizate pentru un an întreg în loc de o jumătate de an, la fel ca în 2013 ([> 50] milioane PLN); economii la costurile combustibilului ([> 75] milioane PLN). Dacă doar o parte dintre aceste îmbunătățiri posibile sunt realizate efectiv, LOT ar trebui să își atingă obiectivul financiar pentru 2014.

(230) În al treilea rând, mediul macroeconomic, care a subminat tentativele anterioare de restructurare, s-a îmbunătățit. După recesiunea din 2009 și 2012, economia UE pare să câștige teren, preconizându-se că aceasta va crește cu 1,6 % în 2014 și cu 2,0 % în 2015. Economia Poloniei se așteaptă să crească cu 3,2 % în 2014, și anume mai rapid decât se prevedea la momentul elaborării planului de restructurare (2,2 %), și cu 3,4 % în 2015 ([70]). Pe baza datelor istorice menționate de LOT, cererea pentru serviciile de transport aerian de pasageri a fost strâns corelată cu creșterea economică. IATA estimează că traficul de pasageri la nivel mondial va crește cu 5,4 % pe an în perioada 2013-2017. Potrivit Asociației Companiilor Aeriene Europene, în orarul de vară din 2014, Europa Centrală și de Est va înregistra cea mai mare extindere (creștere cu 7 % a zborurilor) din toate teritoriile europene. Polonia reprezintă aproximativ 25 % din totalul traficului aerian din Europa Centrală și de Est.

(231) Ca urmare, în cursul exercițiului financiar încheiat la 31 decembrie 2013, primul an complet al perioadei de restructurare, LOT a raportat un profit net de 26 de milioane PLN (față de o pierdere prevăzută de 196 de milioane PLN). Conform analizei întreprinderii, acest prim profit începând cu 2007 a fost generat în mare parte de punerea în aplicare a măsurilor de restructurare și nu de factori externi.

(232) Lichiditățile LOT s-au îmbunătățit, de asemenea, în mod semnificativ. Fluxurile de trezorerie curente din operațiunile efectuate în 2013 au fost cu 285 de milioane PLN mai mari decât s-a prevăzut. În timp ce planul de restructurare presupune că lotul ar avea nevoie de un ajutor pentru restructurare în august 2013, până în prezent, a reușit fără și chiar generate de surse de finanțare suplimentare, cum ar fi […] din partea Boeing în valoare de […] milioane USD și venituri nete din vânzarea și leaseback a șasea B 787 în valoare de […] milioane USD ([71]). Prin urmare, deși întreprinderea are în continuare nevoie de ajutor pentru a supraviețui, marja lichidității de siguranță a crescut, ceea ce susține, de asemenea, afirmațiile referitoare la restabilirea viabilității.

(233) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a pus sub semnul întrebării anumite ipoteze care stau la baza proiecțiilor financiare, de exemplu, o abatere relativ mică a parametrilor cheie care stau la baza proiecțiilor financiare din scenariul de bază (de exemplu: veniturile unitare medii pe pasager (randament) — cu 1 %, numărul de pasageri — cu 1 %, cursul de schimb PLN/USD — cu 10 %), un preț al combustibilului în perioada de proiecție de 6 ani, o rată de punere în aplicare a măsurilor de restructurare la nivelul de 85 %, valoarea veniturilor prevăzute a fi generate de contractele de subînchiriere a aeronavelor.

(234) Polonia a furnizat o analiză a sensibilității actualizată care presupune abateri mai mari ale parametrilor cheie de la linia de bază: productivitatea — cu 4 %, numărul de pasageri — cu 3,5 %, deprecierea PLN față de USD — cu 55 %. Conform analizei, în toate scenariile, se preconizează că LOT își va păstra viabilitatea pe durata întregii perioade de proiecție 2014-2018. Fără a aduce atingere acestui aspect, Polonia a subliniat că nivelurile de referință sunt prudente. Randamentul planificat este justificat de valori istorice și a fost confirmat de rezultatele efective (în 2013, randamentul a crescut mai rapid decât se planificase). Numărul pasagerilor, deja estimat la niveluri reduse semnificativ din cauza măsurilor de restructurare și a măsurilor compensatorii, este inferior celui justificat prin comparație cu companiile aeriene inter pares și previziunile de creștere pentru piața poloneză. În cele din urmă, conform estimărilor instituțiilor financiare citate de LOT, cursul de schimb PLN/USD este de așteptat să rămână sub nivelul prevăzut în planul de restructurare până la finalul perioadei de proiecție, și anume 2016.

([70]) Previziunile economice europene din primăvara anului 2014, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf.

([71]) La […], LOT a semnat un acord cu Boeing de finalizare a negocierilor generate de cele […] aeronave B787 […]. Acordul prevede […] cu un impact de trezorerie estimat de […] milioane USD. De asemenea, condițiile acordului de vânzare și leaseback având ca obiect cele 6 aeronave B787 sunt mai bune decât cele ale contractului de leasing operațional prevăzut inițial în planul de restructurare. Valoarea actualizată a fluxurilor de trezorerie incrementale se ridică la […] milioane USD.

(235) Prețul combustibilului de referință prevăzut în planul de restructurare este mai mare decât nivelul maxim istoric pe o perioadă de 10 ani al LOT și cu 12,1 % mai mare decât prețul pieței la momentul notificării, și anume relativ mai ridicat decât prețurile pe care Comisia le-a analizat în cazurile anterioare de restructurare ([72]) a companiilor aeriene (de exemplu, prețul maxim al combustibilului analizat în cazul Czech Airlines a fost cu 5 % mai mare, iar în cazul Air Malta, cu 4,5 % mai mare decât prețurile pieței contemporane). LOT poate acoperi în prezent prețul combustibilului la […] % sub nivelul de referință până în 2015, ceea ce înseamnă că se poate garanta că prețul nu va depăși nivelul acoperit până la sfârșitul perioadei de restructurare. De asemenea, conform unei analize a sensibilității, chiar dacă prețul de referință foarte prudent crește cu 15 %, LOT va continua să își păstreze lichiditățile pe durata întregii perioade de proiecție financiară.

(236) În ceea ce privește încasările care se preconizează a fi generate de contractele de subînchiriere a aeronavelor, LOT a subînchiriat o aeronavă B787 operatorilor de turism și lucrează în prezent la un acord final cu locatarul unei a doua aeronave. LOT evaluează probabilitatea încheierii acordului ca fiind ridicată. În conformitate cu observațiile formulate de o parte interesată, aeronava B787 este o aeronavă cu un nivel foarte ridicat de vandabilitate. Prin urmare, ipoteza privind subînchirierea a două aeronave B787 pare realizabilă.

(237) LOT este încă în căutare de cumpărători sau locatari pentru […] aeronave E170. Cu toate acestea, întreprinderea a pregătit un scenariu alternativ privind flota care presupune continuarea utilizării aeronavelor, pentru a garanta restabilirea viabilității, chiar dacă aceste încercări eșuează. Comisia a examinat modul în care scenariul alternativ, în cazul în care este pus în aplicare, ar afecta previziunile financiare. Comisia a constatat că totalul ieșirilor de numerar în perioada 2014-2018 va fi cu [64-78] milioane PLN mai mare decât în scenariul de referință. Această variantă negativă se încadrează în marja de siguranță prevăzută în planul de restructurare. Inclusiv în cadrul scenariului cel mai pesimist, LOT era susceptibilă să genereze fluxuri de numerar acumulate de [> 150] milioane PLN în perioada 2014-2018.

(238) De asemenea, LOT a prevăzut măsuri de restructurare suplimentare (care nu sunt incluse în planul de restructurare) pentru a amortiza efectele negative potențiale ale scenariului alternativ privind flota. Impactul financiar estimat al măsurilor suplimentare se ridică la [> 50] milioane PLN pe an și depășește de departe eventualele deficite financiare de [6478] milioane PLN în perioada 2014-2018. În conformitate cu proiecțiile financiare din cadrul scenariului alternativ privind flota combinat cu măsurile suplimentare de restructurare, poziția de trezorerie a LOT este prevăzută să fie chiar ușor mai bună decât s-a estimat în planul de restructurare.

(239) În ceea ce privește procentul de punere în aplicare a planului de restructurare, pe baza analizei de mai sus, Comisia consideră că nivelul estimat de punere în aplicare a măsurilor de restructurare de 85 % este realist. De asemenea, Comisia constată că, în 2013, LOT a realizat 137 % din beneficiile de restructurare planificate.

(240) Prin urmare, Comisia consideră că analiza actualizată a sensibilității demonstrează încă o dată faptul că măsurile de restructurare propuse pot să restabilească viabilitatea pe termen lung a întreprinderii.

(241) De asemenea, Comisia constată că durata planului de restructurare este limitată la trei ani și un sfert, începând din ultimul trimestru din 2012 până la sfârșitul anului 2015, ceea ce pare rezonabil în speță, având în vedere măsurile de restructurare prevăzute în plan, calendarul conform căruia ar trebui puse în aplicare și primele rezultate ale măsurilor în cauză. Durata este mai scurtă decât în cazurile de restructurare ([73]) a companiilor aeriene aprobate anterior, unde perioada de restructurare era de cinci ani.

(242) În cele din urmă, Comisia constată că planul de restructurare notificat este din data de 14 iunie 2013, în timp ce procesul de restructurare a început la sfârșitul anului 2012. Într-adevăr, restructurarea unei întreprinderi aflate în dificultate în general necesită o multitudine de măsuri, dintre care unele pot fi adoptate imediat și altele pot necesita mai mult timp pentru a fi definite și puse în aplicare. Prin urmare, ar fi contraproductiv să se impună ca, pentru a fi considerate ca făcând parte din același proces de restructurare, unele măsuri să nu poată fi puse în aplicare atât timp cât celelalte măsuri sunt definite în mod detaliat. Un astfel de embargou asupra punerii în aplicare a măsurilor care ar putea să fie adoptate cu promptitudine ar spori dificultățile cu care se confruntă întreprinderea și nevoia de ajutor de stat suplimentar.

(243) Prin urmare, Comisia concluzionează că măsurile de restructurare propuse pot să restabilească viabilitatea pe termen lung a întreprinderii într-o perioadă de timp rezonabilă și pe baza unor ipoteze realiste.

([72]) Decizia Comisiei C (2012) 6352 final din 19 septembrie 2012 în cazul SA.30908 (JO L 92, 3.4.2013, p. 16); Decizia Comisiei C (2012) 4198 final din 27 iunie 2012 în cazul SA.33015 (JO L 301, 30.10.2012, p. 29).

([73]) A se vedea nota de subsol 72.

7.3.4. **Evitarea unor denaturări nejustificate ale concurenței (măsuri compensatorii)**

(244) În conformitate cu punctele 38-42 din orientări, trebuie luate măsuri compensatorii pentru a garanta că efectele negative ale ajutorului asupra condițiilor comerciale sunt reduse pe cât posibil. Ajutorul de stat nu trebuie să denatureze în mod nejustificat concurența. Aceasta implică, de obicei, limitarea prezenței de care se poate bucura întreprinderea pe piețele sale, la sfârșitul perioadei de restructurare. Măsurile compensatorii trebuie să fie proporționale cu efectele de denaturare ale ajutorului și, în special, cu dimensiunea și importanța relativă a întreprinderii și a pieței sau piețelor sale. Încetarea activităților generatoare de pierderi nu poate fi considerată o măsură compensatorie valabilă. Nivelul măsurilor compensatorii trebuie să fie stabilit de la caz la caz și în ceea ce privește obiectivul de restabilire a viabilității întreprinderii pe termen lung. De asemenea, în conformitate cu punctul 7 din orientări, Comisia va solicita măsuri compensatorii care reduc la minimum efectul asupra concurenților.

(245) În conformitate cu punctul 56 din orientări, condițiile pentru autorizarea ajutorului sunt mai puțin stricte atunci când măsurile compensatorii sunt destinate unor zone asistate. În acest sens, Comisia observă că LOT este amplasată într-o zonă asistată în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE.

(246) Comisia observă că LOT este o întreprindere relativ mică, care se confruntă cu concurența din partea transportatorilor istorici și a companiilor aeriene low-cost. Ponderea sa în totalul activităților de transport aerian de pasageri la nivel european este estimată la mai puțin de 1 %. LOT are o poziție relativ mai puternică (deși în scădere) pe rutele aeriene internaționale înspre/dinspre Polonia, cu o cotă de piață estimată la 27 %. Prin urmare, Comisia consideră că sunt necesare măsuri compensatorii. Cu toate acestea, dimensiunea relativ redusă și importanța limitată a pieței LOT permit Comisiei să considere că efectele de denaturare ale ajutorului vor fi limitate. Acest lucru ar trebui să fie luat în considerare, de asemenea, în cadrul evaluării măsurilor compensatorii.

(247) Ca măsuri compensatorii, LOT intenționează să închidă 19 conexiuni sau să reducă frecvența pe 5 zboruri (pentru detalii, a se vedea secțiunea 3.4). Măsurile compensatorii propuse corespund unei reduceri a capacității de [13,5-16,5] % în ceea ce privește kilometrii-loc oferiți comparativ cu perioada noiembrie 2011-octombrie 2012, înainte de restructurare. LOT susține că niciunul dintre zborurile în cauză nu a fost generator de pierderi înainte de restructurare.

(248) LOT calculează profitabilitatea rutelor prin utilizarea a două măsuri: „marja 1” și „marja 2”. Marja 1 ia în considerare veniturile și costurile variabile ale unei rute, cum ar fi, de exemplu, costurile legate de vânzare, pasageri și zbor. Marja 2 ia în considerare în plus așa-numita „contribuție” (impactul financiar al unei rute asupra întregii rețele de zbor a LOT) și costurile indirecte care pot fi atribuite unei rute (de exemplu, leasing operațional, amortizare, costuri fixe ale personalului, marketing și publicitate). Toate rutele în cauză au fost profitabile în ceea ce privește marja 1.

(249) Conform practicii Comisiei, rutele sunt considerate ca fiind rentabile rentabile dacă au o marjă a contribuției pozitivă în cursul anului anterior cedării lor ([74]). Marja contribuției (care corespunde „marjei 1” a LOT) ia în considerare veniturile din vânzări și costurile variabile (de exemplu, costurile legate de zboruri, pasageri și distribuție) atribuite fiecărei rute individuale. Marja contribuției reprezintă măsura corectă, întrucât aceasta ia în considerare toate costurile directe ale rutei respective. Rutele cu o marjă a contribuției pozitivă nu doar acoperă costurile variabile ale unei rute, ci contribuie, de asemenea, la costurile fixe ale întreprinderii.

(250) Continuarea operațiunilor care acoperă costurile variabile pe termen scurt și mediu este o practică comercială normală. În principiu, costurile fixe nu se modifică odată cu volumul operațiunilor și trebuie suportate, chiar dacă o rută este sau nu exploatată. Prin urmare, este mai avantajos pentru o companie aeriană să mențină o astfel de rută, atât timp cât aceasta acoperă cel puțin o parte din costurile fixe, decât să renunțe la ea. Acest fapt a fost recunoscut în mod implicit de către una dintre părțile interesate care a afirmat că măsurarea profitabilității doar pe baza costurilor variabile este inadecvată din considerente pe termen lung.

(251) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că rutele în cauză constituie măsuri compensatorii corespunzătoare, întrucât acestea nu erau generatoare de pierderi înainte de restructurare.

(252) În ceea ce privește afirmația părții interesate potrivit căreia LOT și-a mărit capacitatea pe piața zborurilor charter din Polonia datorită ajutoarelor de stat, Comisia observă, în primul rând, că până în prezent LOT a primit doar ajutorul de salvare care a fost utilizat integral pentru a rambursa datoriile neachitate și pentru a acoperi un deficit de trezorerie din activitățile de exploatare în perioada de salvare. Prin urmare, LOT nu a avut niciun surplus de ajutor de stat disponibil pentru a finanța presupusa creștere pe piață zborurilor charter. Viitorul ajutor de restructurare nu este planificat a fi cheltuit în acest scop, ci este destinat exclusiv pentru finanțarea măsurilor de restructurare.

([74]) A se vedea decizia Comisiei privind ajutorul de stat SA.30908, a se vedea nota de subsol 72, la considerentele 130 și 131.

(253) În al doilea rând, LOT nu și-a crescut capacitatea pe piața poloneză a zborurilor charter. Dimpotrivă, LOT și-a redus prezența pe piața poloneză în creștere a zborurilor charter de la [> 3] % în 2012 la [< 1,5] % în 2013 (din punct de vedere istoric, LOT a avut o poziție mult mai puternică cu o cotă de piață de [> 15] % în 2010). Activitățile LOT pe piața zborurilor charter sunt temporare și sunt efectuate numai cu scopul de a asigura utilizarea eficientă a flotei sale, astfel cum a fost prevăzut în planul de restructurare. LOT nu intenționează să își continue prezența pe piața zborurilor charter după expirarea perioadei de restructurare.

(254) În al treilea rând, activitatea în domeniul zborurilor charter este de mică anvergură pentru LOT, reprezentând doar [< 1] % din activitatea sa. Orientările impun reducerea capacității pe piața principală, și anume, în cazul LOT, serviciile de zbor regulate.

(255) Pe scurt, nivelul global de reducere a capacității care rezultă în urma măsurilor compensatorii oferite de LOT se ridică la [13,5-16,5] % și este mai mare decât nivelul acceptat de Comisie în cazurile de restructurare a companiilor aeriene menționate anterior, și anume Czech Airlines și Air Malta. De asemenea, trebuie menționat faptul că reducerea capacității reale înregistrată de LOT în 2013 a fost cu 1,6 puncte procentuale mai mare decât se planificase.

(256) De asemenea, Comisia observă că LOT a anulat o serie de rute care operează din aeroporturile coordonate integral ([75]) din Frankfurt, München, Dusseldorf, Viena, Zürich, Helsinki, Paris, Nisa, Roma, Amsterdam și Stockholm. Ca urmare, au fost eliberate perechi de sloturi în aeroporturile respective, ceea ce creează noi oportunități de afaceri pentru companiile aeriene concurente de a exploata rutele către și dinspre aeroporturile în cauză și de a-și intensifica prezența în aeroporturile respective.

(257) Având în vedere cele de mai sus, măsurile compensatorii propuse sunt suficiente pentru a se asigura că efectele negative ale ajutorului de stat asupra condițiilor comerciale sunt reduse la minimum. În consecință, măsurile compensatorii propuse sunt în conformitate cu punctele 38-42 din orientări.

7.3.5. **Ajutor limitat la minimum, contribuție proprie**

(258) În conformitate cu punctele 43-45 din orientări, ajutorul trebuie limitat la minimul necesar pentru a permite restructurarea. Beneficiarul ajutorului trebuie să contribuie semnificativ la punerea în aplicare a planului de restructurare cu resurse proprii, inclusiv prin vânzarea de active, dacă acestea nu sunt indispensabile pentru continuarea funcționării întreprinderii, sau cu finanțare externă acordată pe baza condițiilor pieței. O astfel de contribuție trebuie să fie reală, și anume efectivă, excluzând toate profiturile viitoare cum ar fi fluxul de lichidități, și este un semn că piețele cred în fezabilitatea recăpătării viabilității întreprinderii. În cazul întreprinderilor mari, cum este LOT, cota contribuției proprii trebuie să fie de cel puțin 50 % din costurile de restructurare.

(259) Contribuția proprie declarată a LOT se ridică la [1 200-1 600] de milioane PLN și la [6067] % din costurile de restructurare. El se compune din: (i) contractul de leasing financiar pentru aeronavele B787 în valoare de […] milioane PLN; și (ii) vânzarea de active imobilizate care se estimează că va genera […] milioane PLN.

(260) Contractul de leasing financiar a fost încheiat cu o bancă americană privată […] pentru finanțarea achiziției a 5 aeronave B787. Acesta este garantat, printre altele, de garanția acordată de Ex-Im Bank și de gajurile asupra aeronavelor.

(261) Conform orientărilor, o contribuție proprie poate proveni dintr-o „finanțare externă obținută în condițiile pieței". Leasingul financiar în cauză îndeplinește această cerință. În primul rând, acesta a fost oferit de o bancă privată. În al doilea rând, LOT a ales oferta de […] în cadrul unei proceduri competitive, din 24 de oferte comerciale primite de pe piață. În al treilea rând, leasingul de aeronave este o formă standard de finanțare (inclusiv tipul de garanție) în industria aeronautică, utilizat, de asemenea, de concurenții LOT. În conformitate cu informațiile furnizate de Polonia, în cursul ultimilor trei ani, mai multe companii aeriene din UE au achiziționat aeronave cu garanții din partea CCE, inclusiv Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian, KLM. În 2012, aproximativ 30 % din tranzacțiile de finanțare a aeronavelor din întreaga lume au fost încheiate cu participarea CCE. În cele din urmă, finanțarea acoperă doar o parte din prețul de achiziție al unei aeronave ([75-90] %), în timp ce restul trebuie plătit de LOT.

(262) Pe de altă parte, orientările prevăd că respectiva contribuție proprie„… este un semn că piețele cred în fezabilitatea restabilirii viabilității". Dat fiind nivelul calitativ ridicat al garanției și, aparent, riscul scăzut sau inexistent de neplată, Comisia și-a exprimat rezerva în cadrul deciziei de inițiere a procedurii cu privire la măsura în care leasingul în cauză poate fi considerat o dovadă că piețele cred în restabilirea viabilității pe termen lung a LOT.

([75]) Aeroporturile coordonate integral sunt definite la articolul 2 litera (g) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1). În conformitate cu articolul 3 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93, astfel de aeroporturi se confruntă, cel puțin în anumite perioade, cu anumite constrângeri legate de capacitate.

(263) Polonia a furnizat clarificări suplimentare și elemente de probă pentru a răspunde acestei preocupări. Înainte de acordarea garanției, Ex-Im Bank a efectuat o analiză economică de tip due diligence și a analizat capacitatea financiară și operațiunile LOT. Aceasta a concluzionat că LOT are un model de afaceri viabil și va fi în măsură să ramburseze valoarea contractului de leasing pe termen lung.

(264) De asemenea, faptul că 24 de întreprinderi private au oferit condiții diferite de finanțare pentru aceeași tranzacție indică faptul că, în pofida unei garanții de înaltă calitate, acestea au considerat că finanțarea LOT implică anumite riscuri (în caz contrar, toți ofertanții ar fi oferit aceeași rată a dobânzii fără risc). Un creditor rațional în economia de piață ar evalua riscul și ar lua în considerare viabilitatea LOT, întrucât aceasta este un factor cheie care influențează capacitatea debitorului de a rambursa valoarea împrumutului care face obiectul contractului de leasing.

(265) De asemenea, unul dintre ofertanți a oferit finanțare fără garanție din partea CCE, ceea ce arată că piața era pregătită să ofere finanțarea chiar și în absența oricărei intervenții a CCE. Pe baza analizei realizate de un consultant extern, LOT a ales oferta de […] ca fiind mai competitivă.

(266) Riscurile LOT au fost evaluate, de asemenea, de către piața de capital din Statele Unite, unde, în 2013, contractul de leasing a fost refinanțat cu succes, de la structura inițială de finanțare bazată pe mecanismul unui împrumut la o structură de finanțare bazată pe emiterea de obligațiuni. Obligațiunile au fost achiziționate de către investitori privați care au acceptat riscurile asociate și, prin urmare, și-au exprimat în mod tacit convingerea că obligațiile aferente leasingului vor fi plătite.

(267) Este o practică de piață normală pentru locatori să reducă la minimum riscul prin solicitarea unei garanții reale de cea mai bună calitate și, eventual, a unei garanții. Prin urmare, faptul că […] a acordat finanțare pe baza garanției CCE nu este o dovadă că piețele nu au crezut în viabilitatea LOT. Pe de altă parte, un locator nu ar acorda finanțare doar pentru că garanția reală este bună în cazul în care ar avea convingerea că locatarul nu va fi în măsură să ramburseze valoarea împrumutului care face obiectul contractului de leasing. În orice caz, locatorul este expus unui anumit grad de risc de credit, dat fiind că ar suferi pierderi în cazul apariției unei situații de neplată din partea locatarului (și anume pierderea imediată a veniturilor din chirii, care continuă până când aeronava poate fi închiriată din nou către un client nou, precum și costurile generate de reconfigurarea aeronavei pentru un alt operator și costurile suportate pentru executarea garanțiilor reale și a garanției).

(268) Având în vedere cele de mai sus, contractul de leasing financiar poate fi considerat un semn că piețele cred în restabilirea viabilității LOT. Comisia observă în această privință că a acceptat deja un contract de leasing financiar ca o sursă validă de contribuție proprie în cazurile de restructurare ([76]) privind Czech Airlines și airBaltic.

(269) În ceea ce privește cea de a doua sursă de contribuție proprie notificată, și anume vânzarea de active imobilizate, Polonia a informat că până în prezent au fost înregistrate încasări în valoare de […] PLN. De asemenea, Polonia a prezentat expertize independente care confirmă valoarea de piață a bunurilor imobile suplimentare în valoare de […] PLN. Analiza evaluărilor respective efectuată de către Comisie nu a dezvăluit nicio eroare. Evaluările utilizează metodologii acceptate și se bazează pe ipoteze credibile. În consecință, Comisia consideră că rezultatele evaluărilor reprezintă o aproximare corespunzătoare a prețurilor de piață ale activelor care urmează să fie vândute. Valoarea activelor rămase ([77]) avute în vedere drept contribuție proprie nu a fost confirmată de o evaluare independentă sau de orice alte dovezi fiabile sau evaluările nu sunt actualizate. Prin urmare, Comisia consideră că o contribuție proprie în valoare de 30 650 928 PLN (și anume, veniturile efectiv realizate și veniturile planificate susținute prin evaluări ale experților independenți) este acceptabilă în ceea ce privește vânzarea activelor.

(270) Pe baza acestor considerații, Comisia concluzionează că o contribuție proprie în valoare de [1 200-1 600] PLN îndeplinește criteriile prevăzute de orientări. Suma reprezintă [6067] % din costurile totale de restructurare și se situează cu mult peste pragul de 50 % impus pentru întreprinderile mari. Contractul de leasing financiar reprezintă aproximativ [60-67] % din costurile totale de restructurare și, prin urmare, este suficient pentru a atinge pragul necesar.

(271) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că măsura notificată îndeplinește condițiile de compatibilitate prevăzute în orientări.

VIII. **CONCLUZII**

(272) Comisia concluzionează că măsura notificată constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, care este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE coroborat cu orientările.

([76]) A se vedea decizia Comisiei privind ajutorul de stat SA.30908, a se vedea nota de subsol 72, la considerentele 119 și 145; decizia Comisiei C (2014) 4552 final din 9 iulie 2014 în cazul SA. 34191, nepublicată, considerentul 212.

([77]) Acestea sunt: bunul imobiliar situat în Bledzewo k/Sierpca woj. mazowieckie; bunuri imobile din Varșovia situate pe strada Płocka 47 și 2 garaje situate în Aeroportul din Cracovia.

(273) De asemenea, Comisia concluzionează că amânarea plății taxelor de aeroport menționată la considerentul 90 și celelalte tranzacții menționate la considerentele 132 și 133 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(274) În cele din urmă, Comisia notează că Polonia a fost de acord ca prezenta decizie să fie adoptată și notificată în limba engleză,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pe care Polonia intenționează să îl pună în aplicare în favoarea LOT Polish Airlines S.A., în valoare de PLN 804,29 de milioane EUR, este compatibil cu piața comună în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

Articolul 2

Următoarele măsuri nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

1. amânările la plata taxelor de aeroport acordate în favoarea LOT de aeroporturile deținute de stat în perioada mai 2009-aprilie 2013;
2. următoarele tranzacții imobiliare:
   (a) tranzacția de vânzare și de leaseback având ca obiect sediul LOT pe baza unui contract semnat la 10 mai 2011 între LOT și PZU/PB1 la un preț de vânzare de […] PLN (aproximativ […] EUR);
   (b) 17 Stycznia 39 pe baza unui contract semnat la 31 iulie 2012 între LOT și TF Silesia la un preț de vânzare de […] PLN (aproximativ […] EUR);
   (c) vânzarea terminalului de marfă pe baza unui acord semnat la 25 noiembrie 2011 între LOT și LS Airport Services la un preț de vânzare de […] PLN (aproximativ […] EUR);
   (d) vânzarea serviciilor de catering pe baza unui contract semnat la 8 decembrie 2011 între LOT și LOT Catering la un preț de vânzare de […] PLN (aproximativ […] EUR);
3. următoarele acorduri de împrumut:
   (a) două împrumuturi acordate în favoarea LOT de întreprinderile care aparțin PZU Group: primul în valoare de […] PLN (aproximativ […] EUR) la 14 decembrie 2009 și al doilea în valoare de […] PLN (aproximativ […] EUR) la 17 februarie 2010;
   (b) un împrumut în valoare de […] PLN (aproximativ […] EUR) acordat în favoarea LOT de PKN Orlen la 28 iunie 2012;
   (c) un împrumut în valoare de […] PLN (aproximativ […] EUR) acordat în favoarea LOT de TF Silesia la 30 martie 2009;
   (d) un împrumut în valoare de […] milioane PLN (aproximativ […] milioane EUR) acordat în favoarea LOT de OLPP la 9 martie 2012;
4. vânzarea următoarelor filiale LOT:
   (a) vânzarea către Vicco a 33,3 % din acțiunile deținute de LOT în Casinos Poland pe baza unui contract încheiat la 8 aprilie 2013 pentru o sumă de […] milioane PLN (aproximativ […] milioane EUR);
   (b) vânzarea către PKN Orlen a 49 % din acțiunile deținute de LOT în Petrolot pe baza unui contract încheiat la 21 decembrie 2012 pentru o sumă de […] PLN (aproximativ […] EUR);
   (c) vânzarea către TF Silesia a 37,90 % din acțiunile deținute de LOT în Eurolot, pe baza unui contract încheiat la 27 februarie 2013 pentru o sumă de [> 118] milioane PLN (aproximativ [> 29] milioane EUR);
5. tranzacțiile legate de furnizarea de combustibil pentru LOT de către PKN Orlen și filiala sa, Petrolot.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Polone.

Adoptată la Bruxelles, 29 iulie 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte