II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/119

z dne 29. julija 2014

o državni pomoči SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), ki jo Poljska namerava izvesti za LOT Polish Airlines S.A., in ukrepu SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP), ki ga je Poljska izvedla za LOT Polish Airlines S.A.

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 5429)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe ([1]),

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

ob upoštevanju sklepa, s katerim je Komisija sklenila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi s pomočjo SA.36874 (2013/C, ex 2013/N) ([2]),

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami ([3]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

I. **POSTOPEK**

1.1 POSTOPEK SA.36874 – PRIGLASITEV POMOČI ZA PRESTRUKTURIRANJE

(1) Poljska je z dopisom z dne 20. junija 2013 Komisiji priglasila pomoč za prestrukturiranje družbe LOT Polish Airlines S.A. (v nadaljnjem besedilu: družba LOT) v višini 804,29 milijona PLN (približno 200 milijonov EUR). Pred priglasitvijo je bilo 20. decembra 2012 družbi odobreno posojilo za reševanje v višini 400 milijonov PLN, ki ga je Komisija 15. maja 2013 razglasila za združljivega ([4]), pod pogojem, da se Poljska zaveže Komisiji do 20. junija 2013 predložiti načrt prestrukturiranja družbe LOT.

([1]) Člena 87 in 88 Pogodbe ES sta z učinkom od 1. decembra 2009 postala člen 107 oziroma člen 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU). Člena sta vsebinsko enaka prejšnjima členoma. V tem sklepu je treba sklicevanja na člena 107 in 108 PDEU po potrebi razumeti kot sklicevanja na člen 87 oziroma člen 88 Pogodbe ES. S PDEU so bile uvedene tudi nekatere spremembe terminologije, pri čemer je bila na primer beseda „Skupnost“ nadomeščena z besedo „Unija“, besedna zveza „skupni trg“ pa z besedno zvezo „notranji trg“. V tem sklepu se uporablja terminologija iz PDEU.

([2]) Sklep Komisije C(2013) 7044 final z dne 6. novembra 2013 v zadevi SA.36874 (UL C 37, 7.2.2014, str. 55).

([3]) Glej opombo 2.

([4]) Sklep Komisije C(2013) 2747 final z dne 15. maja 2013 v zadevi SA.35900 (UL C 204, 18.7.2013).

(2) Komisija je z dopisom z dne 6. novembra 2013 Poljsko obvestila, da se je odločila začeti postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije ([5]) (v nadaljnjem besedilu: PDEU) v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka). Poljska je z dopisoma z dne 10. januarja in 12. februarja 2014 predložila pripombe v zvezi z navedenim sklepom. Komisija je za dodatne informacije zaprosila z dopisom z dne 8. maja 2014, na katerega je Poljska odgovorila 20. maja 2014.

(3) Sklep o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([6]). Komisija je vse zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe.

(4) Komisija je prejela pripombe sedmih zainteresiranih strani. Posredovala jih je Poljski in ji dala možnost za odgovor. Poljska je pripombe predložila z dopisom z dne 28. marca 2014.

1.2 POSTOPEK SA.36752 – PRITOŽBA DRUŽBE RYANAIR

(5) Komisija je 23. maja 2013 prejela pritožbo družbe Ryanair, v kateri je ta trdila, da so letališča v državni lasti družbi LOT odobrila neomejeno kreditno linijo za letališke pristojbine, kar je v škodo vseh drugih letalskih družb in pomeni državno pomoč. Komisija je pritožbo evidentirala pod številko zadeve SA.36752.

(6) Komisija je pritožbo skupaj z zahtevo za informacije 19. junija 2013 posredovala Poljski, ki je odgovorila 13. avgusta 2013.

(7) V skladu z uvodno izjavo 99 sklepa o začetku postopka bo Komisija pritožbo ocenila v okviru te preiskave.

1.3 JEZIKOVNA OPUSTITEV

(8) Poljska je z dopisom z dne 26. junija 2014 privolila, da se odpove pravici, ki jo ima na podlagi člena 342 PDEU in člena 3 Uredbe št. 1 ([7]), ter da se ta sklep sprejme in objavi v angleškem jeziku.

II. **OPIS**

2.1 UPRAVIČENEC

(9) Družba LOT je poljski nacionalni letalski prevoznik, ki je bil ustanovljen leta 1929. Sedež ima v regiji Mazovija, ki je upravičena do regionalne pomoči na podlagi člena 107(3)(a) PDEU. Družba LOT je v lasti državne zakladnice (67,97 %), investicijskega sklada v lasti države – Towarzystwo Finansowe „Silesia" Sp. z o.o. (v nadaljnjem besedilu: družba TF Silesia) (25,1 %) in svojih zaposlenih (6,93 %).

(10) Družba LOT je matična družba skupine LOT, ki jo (od 31. decembra 2013) sestavljajo štiri hčerinske družbe, dejavne na trgih turističnih storitev (LOT Travel Sp. z o.o.), letaliških storitev in storitev zemeljske oskrbe (GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.) ter vzdrževanja zrakoplovov (Central European Engine Services Sp. z o.o.).

(11) Struktura skupine LOT se je v zadnjih letih močno spremenila, saj je družba LOT prodala številne hčerinske družbe, da bi se osredotočila na svojo osnovno dejavnost in ustvarjala denar. Komisija je leta 2012 preiskala prodajo treh hčerinskih družb družbe LOT v letih 2010–2012, tj. LOT Services Sp. z o.o. (v nadaljnjem besedilu: družba LOT Services), LOT Catering Sp. z o.o. (v nadaljnjem besedilu: družba LOT Catering) in LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o. (v nadaljnjem besedilu: družba LOT AMS), in ugotovila, da ne pomeni državne pomoči ([8]). Pred kratkim, in sicer v obdobju 2012–2013, je družba LOT prodala vse svoje deleže v družbah Petrolot Sp. z o.o. (v nadaljnjem besedilu: družba Petrolot), Eurolot Sp. z o.o. (v nadaljnjem besedilu: družba Eurolot) in Casinos Poland Sp. z o.o. (v nadaljnjem besedilu: družba Casinos Poland).

(12) Od 1. decembra 2013 ima družba LOT 1 661 zaposlenih (po zmanjšanju števila zaposlenih z 2 130 na dan 31. oktobra 2012) ([9]). Njen promet v poslovnem letu, ki se je končalo 31. decembra 2013, je bil 3 147 milijonov PLN (približno 787 milijonov EUR), zato se uvršča med velika podjetja.

([5]) UL C 115, 9.5.2008, str. 92.
([6]) UL C 37, 7.2.2014, str. 55.
([7]) Uredba št. 1 o določitvi jezikov, ki se uporabljajo v Evropski gospodarski skupnosti (UL 17, 6.10.1958, str. 385).
([8]) Sklep Komisije C(2012) 8212 final z dne 20. novembra 2012 v zadevi SA.33337 (UL C 81, 20.3.2013).
([9]) V ekvivalentih polnega delovnega časa.

(13) Družba LOT je članica združenja Star Alliance in upravlja floto 47 zrakoplovov. Pred prestrukturiranjem (med novembrom 2011 in oktobrom 2012) je družba LOT zagotavljala redne povezave do 70 letališč v Evropi, Severni Ameriki, na Bližnjem vzhodu in v Aziji, od tega 51 povezav do evropskih letališč, 11 povezav do letališč zunaj Evrope in 8 notranjih povezav.

(14) Poljska ocenjuje, da je bil leta 2012 delež družbe LOT v evropskem potniškem zračnem prometu manjši od 1 %. Družba LOT je imela kot poljski nacionalni letalski prevoznik tradicionalno močan položaj v navedeni državi članici. Vendar se je v zadnjih letih srečevala z vse večjo konkurenco nizkocenovnih prevoznikov in tradicionalnih letalskih družb. Njen delež v rastoči dejavnosti potniškega zračnega prometa na Poljskem se je dejansko zmanjšal s 55 % leta 2000 na 27 % leta 2013. Leta 2012 je družba LOT prepeljala približno 5 milijonov potnikov, medtem ko jih je leta 2013, ki je bilo prvo polno leto sedanjega prestrukturiranja, prepeljala približno 4,7 milijona.

(15) Glavne konkurentke družbe LOT so družbe Ryanair, Wizzair in Lufthansa. Vozlišče in domača baza družbe LOT je letališče Chopin v Varšavi. Družba LOT zagotavlja tudi mednarodne povezave s petih regionalnih letališč na Poljskem.

(16) Glavna področja dejavnosti družbe LOT so:

— domači in mednarodni zračni prevoz potnikov, prtljage, pošte in tovora,

— oddaja zrakoplovov v najem,

— zagotavljanje storitev, povezanih z zračnim prevozom.

Osnovna dejavnost družbe LOT je redni potniški zračni promet. Večina njenih potnikov potuje na letih na kratke razdalje, s katerimi ustvari tudi največji del prihodkov od prodaje.

(17) V zadnjih letih je družba LOT doživela hude finančne težave, predvsem zaradi neučinkovitega poslovanja, poslabšanja konkurenčnega okolja ter svetovne gospodarske in finančne krize. Družba LOT je izkazala izgubo iz osnovne dejavnosti v vsakem poslovnem letu od leta 2008. Družba LOT se je kljub postopni prodaji hčerinskih družb in drugih sredstev (s katerimi je od leta 2009 (*) ustvarila [1 200–1 400] ([10]) milijonov PLN) spopadala z nenehnimi težavami z denarnimi tokovi, ki so svoj vrhunec dosegle decembra 2012, ko se je družba znašla na robu nelikvidnosti in je bila prisiljena zaprositi za pomoč za reševanje, da bi se izognila insolventnosti. Izbrani finančni podatki družbe LOT so predstavljeni v spodnji preglednici 1.

Preglednica 1

Izbrani finančni podatki družbe LOT v obdobju 2010–2013 (v milijonih PLN)

	2013	2012	2011	2010
Prihodki od prodaje	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Izguba iz osnovne dejavnosti	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Čisti dobiček/izguba	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Zaloge	216,6	198,5	230,8	252,1
Čisto premoženje	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Dolg ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Stroški obresti	123,8	87,4	81,4	60,2
Denarni tokovi iz poslovanja	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Vir: Računovodski izkazi za leta 2013, 2012, 2011 in 2010.
([1]) Dolgoročne in kratkoročne obveznosti.

(*) Poslovna skrivnost.
([10]) Glavne odprodaje družbe LOT med junijem 2009 in aprilom 2013.

(18) Leta 2012 je družba LOT izkazala rekordno čisto izgubo v višini 400 milijonov EUR, velike negativne denarne tokove iz poslovanja, naraščajoči dolg in negativni lastniški kapital.

2.2 UKREP POMOČI

(19) Priglašeno pomoč za prestrukturiranje naj bi dodelilo ministrstvo za finance v obliki kapitalske naložbe. Predvideno je, da bo pomoč sestavljena iz pretvorbe posojila za reševanje v lastniški kapital v višini 423 milijonov PLN, vključno z natečenimi obrestmi do 20. junija 2013 (dejanski znesek obresti bo ponovno izračunan na dan pretvorbe), in dodatnega povečanja osnovnega kapitala za 381,29 milijona PLN. Poljska je z dopisom z dne 20. junija 2013 Komisiji priglasila pomoč za prestrukturiranje, skupaj z načrtom prestrukturiranja (glej uvodno izjavo 1 zgoraj). V načrtu prestrukturiranja je določeno obdobje prestrukturiranja, ki se začne v zadnjem četrtletju leta 2012 in konča leta 2015.

III. **NAČRT PRESTRUKTURIRANJA**

(20) Družba LOT je kot vzrok za svoje težave opredelila naslednje glavne dejavnike: zamude pri dobavi in začetku delovanja zrakoplovov B787; svetovno gospodarsko krizo, ki je privedla do znižanja potnih stroškov v podjetjih in institucijah; povečanje tržne moči nizkocenovnih prevoznikov in konsolidacijo trga; motnje v cenah na domačem trgu zaradi kratkoročne dejavnosti lokalnega nizkocenovnega konkurenta OLT Express; upad povpraševanja na trgu tovornega prometa; povišanje cene letalskega goriva; nihanja menjalnih tečajev; veliko pogajalsko moč dobaviteljev; bolj zaostreno politiko poslovanja s kreditnimi karticami; zakonodajne ovire glede možnosti privatizacije; pomanjkanje dolgoročne strategije in stabilnega vodenja; neoptimizirano floto in neučinkovito uporabo virov; močne sindikate in nizko storilnost; neučinkovito upravljanje prihodkov; nekonkurenčni proizvod na letih na dolge razdalje in nesposobnost privabiti visokocenovni promet; majhen delež dodatnih prihodkov z visoko maržo; neučinkovite prodajne kanale; nezadostno kapitalizacijo, nezadostne naložbe in pomanjkanje finančne stabilnosti; neučinkovito obvladovanje tveganj.

(21) Da bi družba LOT premostila navedene dejavnike, je v zadnjem četrtletju leta 2012 začela izvajati načrt prestrukturiranja, s katerim naj bi bila do konca leta 2015 obnovljena dolgoročna sposobnost preživetja družbe.

3.1 UKREPI PRESTRUKTURIRANJA

(22) V načrtu prestrukturiranja je predvideno izvajanje vrste ukrepov prestrukturiranja, ki jih je mogoče razdeliti na naslednja glavna področja: (i) mreža letov in posodobitev flote; (ii) upravljanje prihodkov; (iii) proizvod, distribucija in dodatni prihodki; (iv) organizacijska učinkovitost in notranja optimizacija; (v) optimizacija zunanjih poslovnih razmerij; (vi) dodatne podporne pobude. Vsako od teh področij je podrobneje opisano v nadaljevanju.

3.1.1 **Mreža letov in posodobitev flote**

Posodobitev flote

(23) Posodobitev flote je temelj načrta prestrukturiranja, privedla pa naj bi do občutnega znižanja stroškov poslovanja. Sedanja sestava flote družbe LOT velja za preveč raznoliko, zastarelo in drago. Najpomembnejša sprememba je zamenjava zrakoplovov B767, ki se trenutno uporabljajo, z novimi B787 na progah na dolge razdalje. Poleg tega namerava družba LOT prestrukturirati preostali del flote, da bi omejila število vrst in podvrst zrakoplovov ter zagotovila njihovo učinkovito uporabo. S posodobitvijo flote se ne bosta povečala število ponujenih sedežev in s tem zmogljivost družbe. Število zrakoplovov v floti se je zmanjšalo z 59 decembra 2012 na trenutnih 47, v načrtu pa je predvideno dodatno zmanjšanje na 38 zrakoplovov ob koncu obdobja prestrukturiranja.

Boeing 787

(24) Družba LOT je naročila osem zrakoplovov B787, od katerih jih je bilo šest dobavljenih do 30. aprila 2014. Preostala dva naj bi bila dobavljena po koncu obdobja prestrukturiranja. Štirje B787 naj bi se uporabljali med obdobjem prestrukturiranja, za preostala dva pa se načrtuje podnajem po ceni […].

(25) Družba LOT meni, da je uvedba novih zrakoplovov B787 glavno gonilo pri obnovi sposobnosti preživetja. Po mnenju družbe LOT imajo zrakoplovi B787 pomembne stroškovne prednosti v primerjavi z zrakoplovi B767. Te prednosti vključujejo:

— manjšo porabo goriva na uro letenja in razpoložljivi sedežni kilometer (v nadaljnjem besedilu: ASK) za približno 8–11 %, ki v povezavi s krajšim časom potovanja privede do približno 15 % manjše porabe goriva na let,

— višjo potovalno hitrost, ki vodi do krajšega časa potovanja (za povprečno 5 % v mreži povezav na dolge razdalje družbe LOT), kar omogoča optimizacijo delovnega časa posadk ([11]),

— za približno 30 % nižje stroške tehničnega vzdrževanja,

— večjo učinkovitost tovornega prevoza, ki se bo izrazila v približno 15 % večjih prihodkih,

— standardizacijo flote v primerjavi s sedanjo raznoliko floto zrakoplovov B767, ki so bili različno konfigurirani in opremljeni.

(26) Ocenjuje se, da se bo z uvedbo zrakoplovov B787 poslovni rezultat družbe LOT izboljšal za približno [135–165] milijonov PLN na leto (od leta 2015) v primerjavi z rezultatom, ustvarjenim s floto zrakoplovov B767.

Boeing 737-400

(27) Število zrakoplovov B737-400 se je v skladu z načrtom prestrukturiranja zmanjšalo z devet na tri. V načrtu je bilo predvideno tudi, da naj bi bili s […] sezono […] preostali zrakoplovi B737-400 nadomeščeni z novejšo generacijo ozkotrupnih zrakoplovov (B737NG ali A319/A320). Vendar zamenjava ni bila izvedena v predvidenem časovnem okviru, saj se je družba LOT naknadno dogovorila o podaljšanju najema preostalih B737-400 za dodatnih […] let do […]. Obrok najema se bo postopno zmanjšal z […] USD na mesec/zrakoplov na […] USD na mesec/zrakoplov v zadnjem letu pogodbe.

Embraer 170

(28) Družba LOT je načrtovala, da bo iz svoje flote umaknila vseh deset zrakoplovov Embraer 170 (v nadaljnjem besedilu: zrakoplov E170) in jih nadomestila z zrakoplovi Bombardier Q400 (v nadaljnjem besedilu: zrakoplov DH4). Zlasti je bilo v načrtu prestrukturiranja določeno, da bo […] zrakoplovov E170 prodanih ali oddanih v podnajem od sezone […], preostalih […] pa bo umaknjenih s sezono […]. Prvih […] zrakoplovov do zdaj ni bilo prodanih/oddanih v podnajem. Čeprav družba LOT še vedno dejavno išče kupce ali najemnike za te zrakoplove, je pripravila nadomestni scenarij za floto, ki predvideva njihovo nadaljnjo uporabo, da se zmanjša učinek zamude pri umiku na finančno sposobnost. Ta nadomestni scenarij bo izveden, če družbi LOT ne uspe prodati ali dati v podnajem zrakoplovov Embraer in/ali se dogovoriti o dovolj nizkih obrokih najema za zrakoplove DH4.

Embraer 175

(29) Družba LOT je načrtovala, da bo z zimsko sezono 2014 iz svoje flote umaknila […] od štirinajstih zrakoplovov Embraer 175 (v nadaljnjem besedilu: zrakoplov E175). Zmanjšanje flote zrakoplovov E175 je temeljilo na predpostavki, da bo družba LOT najela dodatne zrakoplove DH4 kot zamenjavo za umaknjene zrakoplove. Ker se je izkazalo, da dodatni zrakoplovi DH4 morda ne bodo na voljo za najem, družba LOT razmišlja o uporabi celotne flote štirinajstih zrakoplovov E175 do konca obdobja prestrukturiranja.

(30) Družba LOT je izvedla dodatne ukrepe za prestrukturiranje flote, da bi ublažila morebitni učinek nadomestnega scenarija za floto na finančno sposobnost. Prvič, kot je bilo navedeno v uvodni izjavi 27 zgoraj, je zmanjšala obroke poslovnega najema za tri enote B737-400, s čimer naj bi prihranila do […] milijonov USD (približno […] milijonov PLN) v podaljšanjem obdobju najema. Drugič, družba LOT namerava doseči dodatne koristi v višini […] milijonov PLN na leto iz povečanja učinkovitosti tovorne dejavnosti (samo v letu 2013 je tovorna dejavnost prispevala k izboljšanju EBIT za […] milijonov PLN v primerjavi z načrtom).

Mreža letov

(31) Družba LOT namerava ukiniti pet povezav, ki ne izpolnjujejo njenih meril donosnosti: […].

([11]) Na primer zaradi skrajšanja časa potovanja iz New Yorka do Varšave na manj kot osem ur bo mogoče zmanjšati potrebno število pilotov s tri na dva, pri čemer morajo biti izpolnjeni nekateri drugi pogoji.

(32) Ocenjuje, da se bo poslovni rezultat z ukinitvijo nedonosnih prog izboljšal za približno [2,2–2,6] milijona PLN na leto.

3.1.2 **Upravljanje prihodkov**

(33) Ukrepi prestrukturiranja na področju upravljanja prihodkov bodo osredotočeni na spremembe tarifne strukture.

(34) Glede na načrt prestrukturiranja namerava družba LOT za lete s faktorjem zasedenosti, višjim od [76–94] %, povečati delež potnikov v višjem razredu za [9–11] % v razredu, ki je eno tarifo nad sedanjo ravnjo, in za [4–6] % v razredu, ki je dve tarifi nad sedanjo ravnjo. Poleg tega se bo spremenila opredelitev tarife za poslovne stranke na progah na kratke razdalje ([12]). Prihodki družbe LOT naj bi se povečali tudi z uvedbo agresivnejših tarif na izbranih progah na dolge razdalje. Pričakovane koristi izvajanja tega ukrepa so ocenjene na […] milijonov PLN v letu 2015.

(35) Analiza faktorja zasedenosti v poslovnem razredu je pokazala, da je leta 2012 […] sedežev ostalo praznih. Družba LOT bo zato uvedla možnost nakupa plačane premestitve v višji razred pred poletom. S tem ukrepom naj bi se zapolnilo 10 % sedežev, ki bi ostali prazni, poslovni rezultat pa se bo izboljšal za približno […] milijonov PLN v letu 2015.

(36) Tarifna struktura v okviru promocijskega programa, imenovanega „First Minute“, ki ga trenutno ponuja družba LOT, bo spremenjena, da se opravijo pretirano nizke cene, ki so se v preteklosti zaračunavale brez ekonomske utemeljitve. To bi moralo prispevati k dodatni rasti prihodkov.

(37) Poslovni razred bo na domačih progah ukinjen. Namen tega ukrepa je izboljšati učinkovitost uporabe sedežev v zrakoplovu. Trenutno so v zrakoplovu DH4 za potnike v poslovnem razredu rezervirani trije sedeži, čeprav jim ni na voljo nobena dodatna storitev. S sprostitvijo teh sedežev naj bi se poslovni rezultat izboljšal za približno […] milijonov PLN v letu 2015.

(38) Notranja revizija družbe LOT je razkrila, da so se zaradi pomanjkljivosti v notranjem sistemu nadzora v preteklosti ponujale ugodne tarife brez utemeljitve. Ta praksa bo prepovedana. Pričakovane koristi tega ukrepa so ocenjene na […] milijonov PLN v letu 2015.

(39) Na splošno družba LOT zaradi ukrepov v zvezi z upravljanjem prihodkov pričakuje, da se bo poslovni izid leta 2015 izboljšal za približno [62–76] milijonov PLN.

3.1.3 **Proizvod, distribucija in dodatni prihodki**

(40) Glavni cilj tega področja prestrukturiranja je povečati prihodke iz dodatnih storitev z visoko maržo, ki niso neposredno povezane s prodajo vozovnic. Delež dodatnih prihodkov v skupnih prihodkih družbe LOT je pod ravnjo primerljivih družb in mnogo pod ravnjo nizkocenovnih prevoznikov. Družba LOT je na tem področju opredelila možnosti za rast.

(41) Ključne pobude v tej skupini vključujejo uvedbo storitve „SkyBar“ (plačljiva postrežba hrane in pijače) na progah na kratke razdalje, zmanjšanje storitev na krovu za potnike v ekonomskem razredu in uvedbo vrste dodatnih plačljivih storitev, na primer brezcarinska prodaja, dodatna prtljaga, dodatni prostor za noge, izbira sedeža, prednostno vkrcanje, zavarovanje, najem avtomobila in rezervacija hotela.

(42) Drugi cilj tega področja prestrukturiranja je znižanje stroškov prodaje. Delež stroškov prodaje v skupnih stroških družbe LOT znaša […] % in je bistveno večji kot pri drugih tradicionalnih letalskih družbah, ki jih je analizirala družba LOT.

(43) Družba LOT trenutno ustvari samo približno […] % skupne prodaje prek spletne strani LOT.com. To je mogoče primerjati s povprečno prodajo prek spleta, ki znaša 40 % pri tradicionalnih prevoznikih in 80 % pri nizkocenovnih prevoznikih. Ugotovljeno je bilo, da pri prodaji prek spleta obstajajo velike možnosti za prihodnjo rast zaradi njenih razmeroma nizkih stroškov in velikega nadzora nad potekom prodaje. Družba LOT bo nadalje razvila svojo prodajo prek spleta, pri čemer je ciljna ocenjena stopnja rasti prodaje prek spleta v primerjavi s skupno prodajo najmanj […] % na leto.

([12]) Do zdaj se je za potnike uporabljala različna tarifa, če je bil njihov povratni let prej kot tri dni po odhodu, v novi tarifi pa se potnik šteje za poslovnega potnika, če je njegov povratek prej kot prvo nedeljo po prihodu.

(44) V zvezi z mrežo prodajnih agentov družbe LOT bo izveden nov motivacijski program […]. Družba LOT bo tudi reorganizirala domače in tuje mreže prodajnih mest na letališčih in v mestnih središčih. Glede na visoke stroške takih dejavnosti se je družba LOT odločila ta prodajni kanal zmanjšati na najmanjši potrebni obseg.

(45) Družba LOT načrtuje, da bo svoje možnosti za ustvarjanje prihodkov na področju trženja razširila z na primer ponujanjem oglaševalskega prostora (v zrakoplovu ali zunaj njega) za oglaševalske kampanje tretjih oseb.

(46) Načrtuje tudi povečanje prodaje poslovnim strankam. Za to bo prek hčerinske družbe LOT Travel (agent združenja IATA) sodelovala na javnih razpisih za zagotavljanje potovalnih storitev za velike institucije in družbe, pri čemer ne bo ponujala samo svojih storitev, ampak tudi storitve drugih letalskih družb, prodajo elektronskega zavarovanja, hotelske storitve in železniške vozovnice. Poleg tega upa, da bo s promocijo programa „LOT for Business“, namenjenega sektorju MSP, privabila več poslovnega prometa.

(47) Pričakuje se, da naj bi se poslovni rezultat družbe LOT z ukrepi prestrukturiranja, opisanimi v uvodnih izjavah 41 do 46, leta 2015 izboljšal za skoraj [76–94] milijonov PLN.

3.1.4 **Organizacijska učinkovitost in notranja optimizacija**

(48) Najpomembnejši ukrepi na tem področju prestrukturiranja vključujejo (i) znižanje stroškov goriva, (ii) znižanje stroškov zaposlovanja in (iii) prodajo osnovnih sredstev.

(49) Stroški goriva znašajo […] % skupnih stroškov družbe LOT. Družba LOT namerava uvesti novo programsko opremo, s katero naj bi optimizirala profil leta. Profil leta bo povezan tudi z uvedbo dinamičnega indeksa stroškov, ki omogoča izbiro med čim manjšo porabo goriva in izvedbo načrtovanega časa leta. Celotni program naj bi prispeval dodatnih […] milijonov PLN k izboljšanju poslovnega rezultata v letu 2015.

(50) V načrtu prestrukturiranja je predvideno zmanjšanje števila zaposlenih za 833 ekvivalentov polnega delovnega časa (v nadaljnjem besedilu: EPDČ), tj. za 39 % v primerjavi s stopnjo zaposlovanja na dan 31. oktobra 2012. Zmanjšanje naj bi prizadelo vse vrste zaposlenih: letališko zemeljsko osebje (zmanjšanje za […] EPDČ) in osebje v pilotski kabini ter kabinsko osebje (zmanjšanje za […] EPDČ). Cilj tega zmanjšanja je prilagoditi stopnjo zaposlovanja zmanjšani mreži letov in velikosti flote ter povečati storilnost. Učinek zmanjšanja števila zaposlenih na poslovni rezultat družbe LOT v letu 2015 je ocenjen na […] milijonov PLN.

(51) Družba LOT je spremenila tudi politiko prejemkov za posadko v pilotski kabini in kabinsko posadko (na podlagi novih predpisov bo plača vsakega pilota in člana kabinske posadke strogo povezana s časom, ki ga dejansko preživi v zraku), s čimer naj bi ustvarila prihranke v višini do […] milijonov PLN na leto, ter predvidela dodatna odpuščanja v upravi z ocenjeno letno koristjo v višini […] milijonov PLN. Poleg tega se je odločila centralizirati politiko javnega naročanja v družbi, da bi prihranila do […] milijonov PLN na leto.

(52) Družba LOT namerava prodati osnovna sredstva (zemljišča, zgradbe in nepremičnine), s čimer naj bi ustvarila enkratni prihodek v višini […] milijonov PLN in letne prihranke v višini […] milijonov PLN.

(53) Pri drugih ukrepih, ki naj bi bili izvedeni na tem področju prestrukturiranja (npr. znižanje stroškov trženja, poslovnih potovanj, razledenitev, usposabljanja, pisarniškega materiala, čiščenja itd.), je finančni potencial manjši.

(54) Skupaj naj bi se poslovni rezultat družbe LOT z ukrepi, predvidenimi na tem področju prestrukturiranja, leta 2015 izboljšal za več kot [156–190] milijonov PLN.

3.1.5 **Optimizacija zunanjih poslovnih razmerij**

(55) Družba LOT se namerava ponovno pogajati o svojih poslovnih pogodbah z vsemi svojimi ključnimi dobavitelji, da bi znižala stroške in optimizirala obseg storitev, ki jih zagotavlja.

(56) Prvič, družba LOT se namerava ponovno pogajati o svojem poslovnem razmerju s „Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze“ (*državno podjetje Poljska letališča*) (v nadaljnjem besedilu: podjetje PPL), ki upravlja letališče Chopin v Varšavi. Ker se uradne cene na letališču Chopin v Varšavi štejejo za višje od povprečja ([13]) na primerljivih letališčih, se namerava družba LOT ponovno pogajati o letaliških pristojbinah, pri čemer bi se upoštevalo veliko število dejavnosti, ki jih družba LOT izvaja na svojem baznem letališču.

(57) Drugič, družba LOT se namerava ponovno pogajati o svojem poslovnem razmerju s „Polska Agencja Żeglugi Powietrznej“ (*poljska agencija za storitve zračne navigacije*) (v nadaljnjem besedilu: agencija). […]

(58) Tretjič, družba LOT je navedla, da se namerava ponovno pogajati o pogodbah z družbo LOT AMS, ki izvaja popravila in tehnične storitve. Ponovno pogajanje se bo nanašalo predvsem na določitev metod za optimizacijo postopka servisiranja, popravil in plačila.

(59) Nazadnje, družba LOT bo nadaljevala pogajanja z družbo Eurolot, da bi […].

(60) Družba LOT pričakuje, da se bo njen poslovni rezultat zaradi optimizacije zunanjih poslovnih razmerij leta 2015 izboljšal za več kot [54–66] milijonov PLN.

3.1.6 **Dodatne podporne pobude**

(61) Dodatne podporne pobude, predvidene v načrtu prestrukturiranja, vključujejo na primer (i) spremembo organizacijske kulture in sistema upravljanja; (ii) izboljšanje upravljanja z denarnimi tokovi; (iii) izvajanje nove politike obvladovanja tveganj, da bi se družba LOT zavarovala pred nenadnimi nihanji cen goriva, in (iv) izboljšanje nabavnega postopka, vključno z uvedbo novih orodij za podporo IT. Učinke teh ukrepov je težko kvantitativno opredeliti, zato niso bili vključeni v finančne projekcije.

3.1.7 **Povzetek ukrepov prestrukturiranja**

(62) Pričakovani finančni učinek izvajanja vseh ukrepov prestrukturiranja, predvidenih v načrtu prestrukturiranja, v letu 2015 (zadnjem letu obdobja prestrukturiranja) je povzet v spodnji preglednici:

Preglednica 2

Ocenjeni finančni učinek ukrepov prestrukturiranja v letu 2015

Področje prestrukturiranja	V milijonih PLN
Mreža letov in posodobitev flote	[132,8–167,6] ([1])
Upravljanje prihodkov	[62–76]
Proizvod, distribucija in dodatni prihodki	[76–94]
Organizacijska učinkovitost in notranja optimizacija	[156–190]
Optimizacija zunanjih poslovnih razmerij	[54–66]
Dodatne podporne pobude	—

Vir: Načrt prestrukturiranja.

([1]) Izvajanje ukrepov v zvezi z mrežo letov in posodobitvijo flote pozitivno vpliva na druga področja prestrukturiranja, del njegovega finančnega učinka pa je vključen v finančni potencial zadnjenavedenih. Zato se učinka ukrepov v zvezi z mrežo letov in posodobitvijo flote ne sme sešteti z učinkom preostalih ukrepov prestrukturiranja.

([13]) Po navedbah družbe LOT letališče Chopin v Varšavi zaračunava od 2 % do 47 % višje pristojbine (vključno s pristojbinami za pristajanje in morebiti za vzletanje, okoljskimi taksami, pristojbinami za uporabo potniških ploščadi ali potniških mostov, pristojbinami za parkiranje in drugimi infrastrukturnimi pristojbinami, povezanimi z izvedeno letalsko operacijo) kot primerljiva letališča v EU.

3.1.8 **Dosedanje izvajanje prestrukturiranja**

(63) Družba LOT je v preteklosti že izvedla poskuse prestrukturiranja, ki jih je financirala iz lastnih sredstev (prodaja hčerinskih družb, zemljišč, zgradb, nepremičnin in finančnega premoženja). Nedavno, v obdobju 2009–2012, je izvedla program prestrukturiranja, ki je med drugim predvideval zmanjšanje zaposlovanja in flote, druge ukrepe za znižanje stroškov, prodajo nestrateških sredstev in prestrukturiranja dolga. Čeprav je privedel do določenega izboljšanja poslovnega rezultata in denarnih tokov družbe LOT, se je izkazalo, da ne zadostuje, zlasti glede znižanja stroškov, tako da donosnost družbe ni bila obnovljena. Hkrati pa je prodaja sredstev, izvedena za financiranje teh poskusov prestrukturiranja, bistveno omejila notranje vire financiranja družbe LOT, ki bi jih bilo mogoče uporabiti za financiranje sedanjega načrta prestrukturiranja.

(64) V načrtu prestrukturiranja, ki je bil Komisiji predložen 20. junija 2013, je bilo priznano, da so bili prejšnji poskusi prestrukturiranja izvedeni v veliko bolj pozitivnih tržnih okoliščinah. Leta 2012 je druga faza finančne krize negativno vplivala na poslovanje letalskih prevoznikov. Poleg tega so obstajali negativni trendi v zvezi s cenami goriva in menjalnimi tečaji. Vse večja konsolidacija trga in naraščajoča tržna moč nizkocenovnih in neevropskih letalskih prevoznikov sta še dodatno otežili samostojno uspešno poslovanje majhne tradicionalne letalske družbe, kot je družba LOT.

(65) Leta 2013, po prvem polnem letu izvajanja načrta prestrukturiranja, se je finančno poslovanje družbe LOT izboljšalo. Zlasti je prvič po letu 2007 izkazala čisti dobiček. Poleg tega je bil dejanski poslovni rezultat mnogo boljši od napovedi v načrtu prestrukturiranja (čisti dobiček v višini 26 milijonov PLN v primerjavi z načrtovano izgubo v višini 196 milijonov PLN). Denarni tokovi iz poslovanja so se bistveno povečali v primerjavi z letom 2012, predvsem zaradi boljših poslovnih rezultatov.

(66) Kljub izboljšanju finančnega poslovanja je položaj družbe LOT ostal težak. Družba LOT je imela še vedno velik negativni lastniški kapital in je ustvarjala izgube iz osnovne dejavnosti (tj. zračnega prevoza). Njen dolg se je povečal, predvsem zaradi obveznosti iz naslova najema, povezanih z nabavo novih zrakoplovov (predvideno v načrtu prestrukturiranja).

(67) Kar zadeva posodobitev flote, so bili vsi zrakoplovi B787 dobavljeni z zamudo. Poleg tega sta imela prva dva zrakoplova tehnične težave in sta bila od januarja do junija 2013 prizemljena. Družba LOT je imela izredno izgubo, saj je morala financirati nadomestna zrakoplova. Družba LOT je […] podpisala pogodbo z družbo Boeing, ki določa […].

(68) Poleg tega je družba LOT še naprej izvajala svojo novo strategijo za spopadanje s spremenjenimi tržnimi razmerami. Prizadeva si doseči finančno stabilnost, tako da bi vzpostavila dolgoročno zvestobo strank, postala eden od najučinkovitejših mrežnih prevoznikov v Evropi, obnovila rast in nazadnje prodala družbo zasebnim vlagateljem.

(69) Družba LOT naj bi se zlasti osredotočila na zagotavljanje neposrednih povezav s Poljske do glavnih poslovnih destinacij v Evropi in svetu ter najpomembnejših središč poljske skupnosti v Severni Ameriki. Želi privabiti tudi stranke iz srednje in vzhodne Evrope ter jim ponuditi povezave na dolge razdalje z varšavskega vozlišča. Družbe LOT ne zanimajo turistične proge od točke do točke, na katerih lete opravljajo nizkocenovni prevozniki. Družba LOT je možnosti za rast opredelila na progah na dolge razdalje na Poljsko in s Poljske ter navedla, da se namerava po prestrukturiranju razširiti na tem trgu, za kar bo uporabila svoje nove zrakoplove B787, ki se štejejo za glavni steber prestrukturiranja in nove strategije.

(70) Kar zadeva predvideno prodajo družbe LOT zasebnim vlagateljem, je Poljska spremenila zakonodajo, da bi olajšala privatizacijo družbe LOT. V skladu z novo zakonodajo bodo lahko vlagatelji iz Unije pridobili večinski delež v družbi LOT.

3.2 PREGLED STROŠKOV PRESTRUKTURIRANJA IN VIROV FINANCIRANJA

(71) Skupni stroški prestrukturiranja družbe LOT znašajo [2 000–2 400] milijonov PLN in vključujejo: (i) nabavo petih zrakoplovov B787 – […] milijonov PLN; (ii) stroške umika zrakoplovov B737-400 in Embraer – […] milijonov PLN; (iii) delno kritje izgub iz poslovanja in vrzeli v financiranju – […] milijonov PLN; (iv) stroške prestrukturiranja zaposlovanja – […] milijonov PLN in (v) odplačilo posojila za reševanje (z natečenimi obrestmi) – 423 milijonov PLN.

(72) Stroški prestrukturiranja se bodo krili iz: (i) lastnega prispevka, ki znaša [1 200–1 600] milijonov PLN ter vključuje finančni najem petih zrakoplovov B787 in prodajo osnovnih sredstev; (ii) državne pomoči v višini 804 milijonov PLN. Lasten prispevek znaša [60–67] % stroškov prestrukturiranja. Stroški prestrukturiranja in viri financiranja so povzeti v spodnji preglednici.

Preglednica 3

Stroški prestrukturiranja in viri financiranja (v milijonih PLN)

Stroški prestrukturiranja	**[2 000–2 400]**
Nabava petih zrakoplovov B787	[…]
Umik zrakoplovov B737-400 in Embraer	[…]
Delno kritje izgub iz poslovanja in vrzeli v financiranju	[…]
Prestrukturiranje zaposlovanja	[…]
Odplačilo posojila za reševanje (z natečenimi obrestmi)	423
Viri financiranja	**[2 000–2 400]**
Finančni najem petih zrakoplovov B787	[…]
Prodaja osnovnih sredstev	[…]
Lasten prispevek skupaj	[1 200–1 600]
Državna pomoč	804

Vir: Načrt prestrukturiranja.

Stroški prestrukturiranja

(73) Družba LOT je podpisala pogodbo z Boeingom za nabavo skupno osmih zrakoplovov B787. V skladu z načrtom prestrukturiranja se izdatki družbe LOT v zvezi z nakupom prvih petih enot v višini […] milijonov PLN štejejo za stroške prestrukturiranja.

(74) V okviru ukrepov za posodobitev flote namerava družba LOT umakniti šest zrakoplovov B737-400, […] zrakoplovov E170 in […] zrakoplovov E175. V obdobju umika, preden bo zrakoplov vrnjen, prodan ali oddan v podnajem, bo nosila stroške obveznosti iz naslova najema in vzdrževanja. Skupni stroški umika so ocenjeni na […] milijonov PLN.

(75) Družba LOT naj bi v začetku obdobja prestrukturiranja ustvarjala izgube in negativne denarne tokove. Za kritje teh izgub in ohranitev likvidnosti bo potrebovala ocenjenih […] milijonov PLN.

(76) V načrtu prestrukturiranja je predvideno zmanjšanje števila zaposlenih za 833 EPDČ. Družba LOT ocenjuje, da bodo skupni stroški zmanjšanja števila zaposlenih znašali približno […] milijonov PLN in bodo vključevali naslednje elemente: (i) program prostovoljne odpovedi ([…] milijonov PLN); (ii) postopek kolektivne odpovedi ([…] milijonov PLN); (iii) nadomestila za zaposlene v tujini, za katere velja lokalna zakonodaja ([…] milijonov PLN), in (iv) druge odpovedi, na primer predčasna upokojitev ([…] milijonov PLN).

Viri financiranja

(77) Družba LOT je jeseni 2012 od ameriške poslovne banke […] pridobila finančni najem za nabavo petih zrakoplovov B787, ki ga je priglasila kot vir lastnega prispevka. Družba LOT je med 24 poslovnimi ponudbami na trgu izbrala ponudbo […]. Odločila se je na podlagi čiste sedanje vrednosti in tehtane povprečne obrestne mere.

(78) Obdobje za odplačilo finančnega najema je 12 let od datuma dobave zrakoplova. Družba LOT mora plačati začetno provizijo na datum dobave zrakoplova in četrtletne obroke najema, ki jih je treba plačati vnaprej po trimesečni obrestni meri LIBOR + […] % v primeru prvega zrakoplova ter po fiksnih obrestnih merah v razponu od […] % do […] % v primeru naslednjih štirih zrakoplovov. Struktura finančnega najema temelji na subjektu s posebnim namenom (v nadaljnjem besedilu: SPV), tj. družbi, ki je bila ustanovljena v Združenih državah Amerike ter deluje kot posrednik med […] in družbo LOT ([14]).

(79) Najem je zavarovan z naslednjim: (i) izvozno garancijo Export Import Bank of the United States (v nadaljnjem besedilu: Ex-Im Bank), izdano v skladu s pravili dogovora sektorja za velike zrakoplove (Large Aircraft Sector Understanding, v nadaljnjem besedilu: LASU) ([15]); (ii) zastavno pravico na zrakoplovih; (iii) prenosom pravic iz zavarovalnih pogodb in (iv) zastavno pravico na delnicah SPV.

(80) Garancija Ex-Im Bank je omejena po trajanju in znesku, tj. nanaša se na nakup petih zrakoplovov B787 s finančnim najemom za 12 let. Garancija krije del kupnine zrakoplova ([75–90] %). Preostanek mora kriti družba LOT. Ex-Im Bank je garancijo izdala na podlagi primerne skrbnosti družbe LOT, pri čemer je ocenila njeno finančno stanje in sposobnost izpolnjevanja obveznosti iz naslova najema.

(81) Drugi vir lastnega prispevka poleg finančnega najema je prodaja osnovnih sredstev, s katero naj bi družba ustvarila prihodek v višini […] milijonov PLN.

(82) Državna pomoč obsega pretvorbo posojila za reševanje v lastniški kapital v višini 423 milijonov PLN in dodatne kapitalske naložbe v višini 381,29 milijona PLN, kot je opisano v uvodni izjavi 19.

3.3 OBNOVA DOLGOROČNE SPOSOBNOSTI PREŽIVETJA

(83) V načrtu prestrukturiranja je obnova dolgoročne sposobnosti preživetja predvidena v letu 2015. Finančne projekcije, ki zajemajo obdobje 2013–2018, so bile pripravljene na podlagi najslabšega mogočega, osnovnega in najboljšega mogočega scenarija. Predvideva se, da bo družba LOT od leta 2014 izkazala dobiček iz osnovne dejavnosti, ustvarjala pozitivne denarne tokove iz poslovanja in imela pozitivni donos vloženega kapitala (v nadaljnjem besedilu: ROCE). Čisti dobiček naj bi bil dosežen leta 2015 in v prihodnjih letih. V spodnji preglednici so predstavljeni izbrani finančni podatki glede na napovedi na podlagi osnovnega scenarija.

Preglednica 4

Izbrani finančni podatki glede na napovedi na podlagi osnovnega scenarija (številke v milijonih PLN)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Prihodki od prodaje	[2 900–3 400]	[2 900–3 400]	[2 650–3 150]	[3 300–3 800]	[4 050–4 550]	[4 300–4 800]
Dobiček/izguba iz osnovne dejavnosti	[– 157 do – 130]	71,0	[113–137]	[200–240]	[210–250]	[175–215]
Čisti dobiček/izguba	196,1	[– 20 do – 16]	[67–80]	[155–190]	[180–220]	[140–170]

([14]) Ločen SPV je ustanovljen za vsak zrakoplov s strani družbe Wells Fargo Delaware Trust Company, ki se ukvarja izključno s tovrstnimi posli in jo je izbrala družba LOT. SPV ostane lastnik zrakoplova in opravlja specializirane storitve za vse stranke posla.

([15]) Smernice o financiranju zrakoplovov, ki so se v letalski industriji uporabljale do leta 2007, ko so bile nadomeščene z dogovorom sektorja za zrakoplove, sprejetim pod okriljem OECD. Ker je družba LOT z nabavo zrakoplovov B787 začela pred letom 2007, so se uporabljala še pravila LASU.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Denarni tokovi iz poslovanja	[– 175 do – 145]	[170–206]	[300–360]	[360–440]	[370–450]	[335–415]
ROCE	[– 4,4 do – 3,6] %	[2,7–3,3] %	[5–6] %	[9–11] %	[10–12] %	[8–10] %

Vir: Načrt prestrukturiranja.

(84) Finančna projekcija temelji na več predpostavkah v zvezi s floto, mrežo letov, notranjo organizacijo, operativnimi in finančnimi parametri, makroekonomskimi kazalniki, ceno goriva in ravnjo izvajanja ukrepov prestrukturiranja. Glavne predpostavke so povzete spodaj:

— izvajanje ukrepov prestrukturiranja (v smislu morebitnega finančnega učinka): 85 % potenciala,

— cena goriva: 1 153USD/t v celotnem obdobju projekcije,

— menjalni tečaj PLN/USD: 3,22,

— faktor zasedenosti: pod [67–83] % v zimskih sezonah in približno [76–94] % v poletnih sezonah,

— število prepeljanih potnikov ('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],

— rast prihodkov enote na potnika na ravni celotne mreže letalskih povezav družbe LOT: povprečno 2,5 % na leto (ob upoštevanju učinka povečanja števila letov na progah na dolge razdalje v letih 2016–2018 ter naraščajočega faktorja zasedenosti v poslovnem razredu in ekonomskem razredu premium).

3.4 IZRAVNALNI UKREPI

(85) Družba LOT kot izravnalni ukrep predlaga ukinitev 19 povezav in zmanjšanje pogostosti letov na petih povezavah ([16]). Predlagani ukrep ustreza zmanjšanju zmogljivosti za [13,5–16,5] % v smislu ASK v primerjavi z obdobjem pred prestrukturiranjem od novembra 2011 do oktobra 2012. Po navedbah družbe LOT nobena od zgornjih povezav ni ustvarjala izgube pred prestrukturiranjem, kot se zahteva s točko 40 Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah ([17]) (v nadaljnjem besedilu: Smernice).

(86) Poleg tega namerava družba LOT ukiniti pet povezav ([18]), kar pomeni dodatno zmanjšanje zmogljivosti za [1,4–1,7] %, vendar teh ukinitev ne šteje za izravnalne ukrepe, ker je za te povezave ocenila, da so pred prestrukturiranjem ustvarjale izgubo.

(87) V obdobju prestrukturiranja ne namerava povečati zmogljivosti na progah na dolge razdalje.

(88) Zaradi sprememb v mreži družbe LOT bo družba tudi sprostila vrsto slotov.

3.5 SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA

(89) Komisija je 6. novembra 2013 začela formalni postopek preiskave. V sklepu o začetku postopka je izrazila dvome glede načela enkratnosti pomoči, obnove dolgoročne sposobnosti preživetja, izravnalnih ukrepov in lastnega prispevka.

([16]) Povezave, ki naj bi bile ukinjene: […]; povezave, na katerih naj bi se zmanjšala pogostost letov: […].
([17]) Smernice Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah (UL C 244, 1.10.2004, str. 2).
([18]) […].

Načelo enkratnosti pomoči

(90) Komisija je izrazila dvome glede tega, ali družba LOT ni prejela pomoči za reševanje ali prestrukturiranje v nasprotju z načelom enkratnosti pomoči zaradi odlogov plačila letaliških pristojbin, ki so jih družbi zagotovila letališča v državni lasti ([19]). Komisijo je na to vprašanje opozorila družba Ryanair v pritožbi, v kateri je trdila, da so letališča v državni lasti družbi LOT odobrila neomejeno kreditno linijo za letališke pristojbine v škodo vsem drugim letalskim družbam (glej oddelek 1.2 zgoraj).

(91) Komisija je zlasti izrazila dvome glede trditve Poljske, da sredstva letališč v državni lasti niso državna sredstva. Poleg tega je izrazila tudi dvome glede tega, ali so bili odlogi plačila letaliških pristojbin, ki so jih družbi LOT odobrila letališča v državni lasti, dejansko odobreni pod tržnimi pogoji, glede na to, da so bila obdobja odloga dolga, obresti pogosto nizke, zavarovanje pa pogosto slabo ([20]). Poleg tega se je zdelo, da vse odložene obveznosti nazadnje niso bile plačane.

Obnova dolgoročne sposobnosti preživetja

(92) Komisija je izrazila dvome glede tega, da bo s sedanjim načrtom prestrukturiranja obnovljena dolgoročna sposobnost preživetja družbe LOT, in Poljsko pozvala, naj bolje utemelji to trditev. Ugotovila je, da je družba LOT že izvedla poskuse prestrukturiranja, s katerimi pa ni uspela obnoviti donosnosti, čeprav so bili izvedeni v očitno boljšem poslovnem okolju.

(93) Zaskrbljujoč je bil tudi likvidnostni položaj družbe LOT. Družba LOT je likvidnost izgubila decembra 2012, predvideno pa je bilo, da ji bo denarja znova zmanjkalo avgusta 2013 (kljub pomoči za reševanje). Čeprav se ta napoved ni uresničila, je varnostna rezerva ostala majhna, saj je družba LOT po prodaji sredstev izčrpala notranje vire financiranja in zaradi svojega težkega finančnega položaja ni imela dostopa do zunanjega financiranja (razen finančnega najema).

(94) Komisija je dvomila, da bodo dolgotrajne strukturne težave družbe LOT večinoma rešene z uvedbo novih zrakoplovov B787. Družba LOT je načrtovala, da bo približno 30 % skupnega ocenjenega finančnega učinka prestrukturiranja dosegla z upravljanjem zrakoplovov B787. Komisija je poudarila, da bo imela uporaba takih zrakoplovov B787 neposreden učinek samo na tržni segment letov na dolge razdalje (ki je leta 2012 znašal samo [< 25] % prihodkov družbe LOT iz rednih letov) in da povpraševanje morda ne bo zadostovalo za zagotovitev učinkovite uporabe novih zrakoplovov.

(95) Predpostavka, da bo več kot 30 % koristi prestrukturiranja doseženih z ukrepi, povezanimi s prihodki (npr. dodatni prihodki, upravljanje prihodkov), se je zdela precenjena, saj je njihov uspeh delno odvisen od zunanjih dejavnikov, kot je na primer sprememba vedenja strank. Poleg tega se je za nekatere od načrtovanih ukrepov (npr. uvedba plačljive postrežbe hrane in pijače), ki se običajno povezujejo z nizkocenovnimi prevozniki, zdelo, da so v morebitnem nasprotju s strategijo družbe LOT, da bi ostala tradicionalni letalski prevoznik.

(96) Predpostavka družbe LOT, da se bo rezultat iz osnovne dejavnosti izboljšal z izgube v višini [130–157] milijonov PLN leta 2013 na dobiček v višini [64–78] milijonov PLN leta 2014, tj. izboljšanje za [194–235] milijonov PLN v 12 mesecih, se je zdela nerealna glede na njene pretekle poslovne rezultate (družba LOT ni izkazala dobička iz osnovne dejavnosti od leta 2008) in precejšnjo predhodno izgubo, zabeleženo v prvih štirih mesecih leta 2013.

(97) Komisija je podvomila tudi o več predpostavkah, na katerih je temeljila finančna projekcija v načrtu prestrukturiranja, zlasti o:

a. razmeroma majhnih odstopanjih ključnih parametrov od izhodiščne vrednosti (povprečni prihodki enote na potnika – za 1 %, število potnikov – za 1 %, menjalni tečaj PLN/USD – za 10 %), predpostavljenih v analizi občutljivosti, ter fiksni ceni goriva v šestletnem obdobju projekcije, ki se je zdela vprašljiva glede na velika nihanja cen v preteklosti;

([19]) Družba LOT je v obdobju od 22. maja 2009 do 10. aprila 2013 sklenila 23 sporazumov z letališči v državni lastni o odlogu plačila letaliških pristojbin v skupnem znesku približno [285–349] milijonov PLN (približno [70–85] milijonov EUR), tj: devet sporazumov z letališčem v Varšavi, tri z letališči v Gdansku, Krakovu, Poznanu in Katovicah ter dva z letališčem v Vroclavu.

([20]) Obdobja odloga so bila od 48 do 396 dni; zamudne obresti so bile večinoma nižje od zakonske obrestne mere po poljski zakonodaji, pri treh sporazumih pa se obresti sploh niso zaračunavale; zavarovanje je bilo pogosto slabo, na primer bianco zadolžnica, pri šestih sporazumih o odlogu pa zavarovanja sploh ni bilo.

b. sposobnosti družbe LOT, da ustvari načrtovani prihodek iz podnajema zrakoplovov B787 in Embraer v obdobju 2013–2018;

c. uresničitvi 85 % načrtovanih koristi prestrukturiranja, predpostavljenih na podlagi osnovnega scenarija finančne projekcije.

Izogibanje neupravičenemu izkrivljanju konkurence (izravnalni ukrepi)

(98) Komisija je izrazila zadržek glede metodologije družbe LOT za izračun donosnosti prog. V skladu s točko 40 Smernic ukinitve dejavnosti, ki ustvarjajo izgubo, ni mogoče šteti za veljaven izravnalni ukrep. Glede na zgornji zadržek Komisija ni imela zadostnega zagotovila, da je bil ta pogoj izpolnjen.

Pomoč, omejena na najmanjšo potrebno, lasten prispevek

(99) Komisija je izrazila dvom glede tega, ali je mogoče finančni najem zrakoplovov B787, podprt z garancijo izvozno-kreditne agencije (v nadaljnjem besedilu: IKA) Ex-Im Bank, sprejeti kot veljaven vir lastnega prispevka. Ob upoštevanju, da je bilo ob tako močnem zavarovanju verjetno, da bo najemodajalcu povrnjen celotni znesek dolga, če družba LOT ne bi izpolnjevala obveznosti, se finančni najem ni zdel znak zaupanja trga v obnovitev sposobnosti preživetja družbe LOT, kot je določeno v točki 43 Smernic.

IV. **PRIPOMBE POLJSKE**

(100) Poljska je predložila pripombe in zagotovila dokaze v zvezi z vprašanji, sproženimi v sklepu o začetku postopka. Ugotovila je, da priglašeni ukrep izpolnjuje vse pogoje iz Smernic. Predložila je tudi posodobljene informacije v zvezi z izvajanjem načrta prestrukturiranja, iz katerih je razvidno, da je družba LOT dosegla velik napredek pri postopku prestrukturiranja in da so bili njeni dejanski poslovni rezultati leta 2013 mnogo boljši od načrtovanih.

Načelo enkratnosti pomoči

(101) Kar zadeva skladnost z načelom enkratnosti pomoči, je Poljska potrdila, da so letališča v državni lasti odložila obveznosti družbe LOT v zvezi z letališkimi pristojbinami. Hkrati pa je vztrajala pri svojem stališču, da odlogi plačila niso pomenili državne pomoči.

(102) Po mnenju Poljske sredstva letališč niso državna sredstva in odločitev letališč ni mogoče pripisati državi. Vendar tudi če bi bili odlogi plačila letaliških pristojbin, ki so jih odobrila letališča, financirani iz državnih sredstev, izpolnjujejo zahteve merila zasebnega upnika in torej ne pomenijo državne pomoči.

(103) V zvezi s pripisom odločitev državi je Poljska potrdila, da so vsa letališča, ki so družbi LOT odobrila odloge, pod neposrednim ali posrednim nadzorom poljske države. Podjetje PPL, ki upravlja varšavsko letališče, je v 100-odstotni lasti državne zakladnice. Regionalna letališča v Gdansku, Krakovu, Poznanu, Katovicah in Vroclavu (v nadaljnjem besedilu: regionalna letališča) so v lasti podjetja PPL, regionalnih organov in ene družbe v državni lasti.

(104) Kljub temu je Poljska znova poudarila, da odločitev, ki jih sprejemajo letališča, ni mogoče pripisati državi, saj zmožnost države, da nadzoruje letališča, samodejno ne utemeljuje predpostavke, da je mogoče njihovo ravnanje pripisati državi. V tem okviru se je Poljska znova sklicevala na sodbo *Stardust Marine* ([21]). Poljska je poudarila, da letališča niso del javne uprave in da svoje poslovne dejavnosti vodijo neodvisno in brez kakršnega koli vmešavanja države.

(105) Poljska je zlasti pojasnila, da je podjetje PPL pravna oseba in da deluje v skladu z zakonom o državnem podjetju „Letališča“ z dne 23. oktobra 1987 ([22]) (v nadaljnjem besedilu: zakon o PPL). Podjetje PPL v skladu z zakonom o PPL posluje neodvisno, skladno z razumnimi poslovnimi načeli in je finančno neodvisno. Podjetje PPL ne spada v sektor javnih financ; ne financira se iz državnega proračuna in svoje stroške poslovanja krije iz prihodkov iz lastnih gospodarskih dejavnosti. Dejavnosti podjetja PPL nadzoruje in spremlja minister za promet, ki ima pravico spremeniti ali preklicati odločitve generalnega direktorja podjetja PPL le, če so v nasprotju z zakonom. Po navedbah Poljske minister nima pravice posegati v postopek odločanja, ki se nanaša na poslovna razmerja podjetja PPL.

([21]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi *Francoska republika proti Komisiji (Stardust Marine)* (C-482/99, Recueil, str. I-4397).
([22]) Uradni list iz leta 1987, št. 33, točka 185, kakor je bila spremenjena.

(106) Kar zadeva regionalna letališča, je Poljska pojasnila, da so to vse zasebnopravne družbe ([23]) in da zanje velja običajno pravo gospodarskih družb, tj. poljski zakon o gospodarskih družbah ([24]) (v nadaljnjem besedilu: zakon o gospodarskih družbah). To so kapitalske družbe, ki so ločene pravne osebe in imajo ločena sredstva; delujejo zunaj struktur javne uprave. Družbe, ki upravljajo regionalna letališča na Poljskem, upravljajo skupščina delničarjev, nadzorni odbor in upravni odbor. Predstavniki javnih organov se udeležujejo skupščin delničarjev in so tudi člani njihovih nadzornih odborov. V skladu z zakonom o gospodarskih družbah upravni odbor vodi vsakodnevne posle družbe in neodvisno sprejema odločitve o zadevah, ki niso pridržane drugim organom družbe. Ker upravni odbor za sklenitev sporazumov o odlogu plačil ne potrebuje soglasja nadzornega organa ali skupščine delničarjev, Poljska meni, da so bile odločitve o odlogih neodvisne odločitve letališč, sprejete brez kakršnega koli vmešavanja države.

(107) V zvezi z merilom zasebnega upnika je Poljska navedla več vrst argumentov, da bi dokazala, da so bili odlogi plačila letaliških pristojbin odobreni pod tržnimi pogoji.

(108) Prvič, Poljska je navedla gospodarske okoliščine, v katerih so se letališča odločila, da bodo družbi LOT odobrila odlog plačila letaliških pristojbin: resen upad gospodarske rasti leta 2009 ([25]) in drugi izredni dogodki (izbruh vulkana Eyjafjallajökull aprila 2010). Po mnenju Poljske so lahko torej letališča ob odobritvi odlogov predpostavljala, da so težave družbe LOT začasne.

(109) Drugič, Poljska je poudarila, da je družba LOT kot ključna stranka letališč ustvarila bistven delež njihovih prihodkov, medtem ko so odlogi pomenili le del prometa med letališči in družbo LOT ([26]). Zato so stranke želele nadaljevati svoje sodelovanje. V obratnem hipotetičnem scenariju bi imela insolventnost družbe LOT negativen učinek na poslovanje letališč ([27]).

(110) Tretjič, Poljska je pojasnila, da je bilo z vidika letališč bolje odložiti del plačil družbe LOT, kot pa razglasiti insolventnost prevoznika. Zlasti ker je imela družba LOT v času, ko so bile sprejetje odločitve o odlogu, še vedno sredstva, ki jih je bilo mogoče uporabiti kot zavarovanje. Za primerjavo, v primeru insolventnosti bi bile terjatve letališč poplačane v zadnji kategoriji upnikov in z mnogo nižjim odstotkom kot v primeru odloga ([28]). Poleg tega postopek zaradi insolventnosti na Poljskem traja povprečno od 3 do 3,5 leta, kar precej presega povprečno obdobje odloga v trajanju približno 6,5 meseca, ki so ga družbi LOT odobrila letališča, glej uvodno izjavo 114 spodaj.

(111) Četrtič, po mnenju Poljske so bili v pogojih odlogov v celoti izraženi tržni pogoji v zvezi z: (i) obrestno mero, (ii) zavarovanjem in (iii) obdobjem odloga.

(112) Zlasti v zvezi z obrestno mero ([29]) Poljska navaja, da je treba obrestno mero, uporabljeno v primeru sporazumov o odlogu, razlikovati od zakonske obrestne mere ([30]), ki je neke vrste kazen za zamude pri plačilu, medtem ko je namen sporazumov o odlogu dolžniku omogočiti, da obveznosti odplača v razumnem času.

(113) Kar zadeva zavarovanje, Poljska poudarja, da je bil pri dveh tretjinah sporazumov o odlogu odloženi znesek zavarovan s hipotekami in zastavnimi pravicami na premoženju družbe LOT. Pri večini preostalih sporazumov o

([23]) To so družbe z omejeno odgovornostjo v primeru regionalnih letališč v Gdansku, Krakovu in Poznanu ter delniški družbi v primeru regionalnih letališč v Katovicah in Vroclavu.
([24]) Zakon o gospodarskih družbah z dne 15. septembra 2000; prečiščeno besedilo: Uradni list iz leta 2013, točka 1030.
([25]) Kriza je povzročila hud upad povpraševanja po zračnem prevozu, ki so se mu pridružili še rastoči stroški letalskih družb; glej Analizo trga zračnega prometa na Poljskem v letu 2009, Organ za civilno letalstvo (2010), in Oceno upravljanja zračnega prometa v Evropi v koledarskem letu 2010 v Poročilu o pregledu rezultatov (Performance Review Report), Eurocontrol 2011.
([26]) Družba LOT je v letih 2009–2013 ustvarila približno 40 % prihodkov varšavskega letališča. Skupni znesek odlogov, ki so jih odobrila regionalna letališča, je ustrezal povprečno 17,7 % prometa med družbo LOT in temi letališči.
([27]) To bi bilo zlasti opazno pri varšavskem letališču. Ker je družba LOT edini prevoznik z bazo na tem letališču, bi opustitev njenih dejavnosti povzročila precejšen padec prometa letališča. Poljska je to utemeljila z ustreznimi podatki v zvezi s podobnimi scenariji, ki so nastali v zvezi z letališčem v Zürichu, letališčem Zaventem v Bruslju in letališčem v Budimpešti.
([28]) Povprečna stopnja, po kateri so bile poplačane terjatve v postopku zaradi insolventnosti v času, ko so bili odobreni odlogi plačila letaliških pristojbin, je bila približno od 15 % do 17,75 % glede na raziskavo, opravljeno na Poljskem, ali približno 34 % glede na statistične podatke Svetovne banke.
([29]) Na primer letna obrestna mera, določena v sporazumih o odlogu z varšavskim letališčem, je bila […]-odstotna.
([30]) Trenutno je zakonska obrestna mera na Poljskem določena na 13 %.

odlogu je bil odloženi znesek ([31]) zavarovan z bianco zadolžnicami, s katerimi se pospeši izterjava dolga. Samo pri šestih sporazumih zavarovanja ni bilo. Vendar je družba LOT v vsakem primeru priznala svoj dolg do določenega letališča, kar mu je omogočalo, da po potrebi brez težav vloži tožbo pri sodišču.

(114) V zvezi z obdobji odloga Poljska poudarja, da je bilo povprečno obdobje odloga približno 6,5 meseca, kar je ugodno v primerjavi s trajanjem pravdnega postopka na Poljskem (več kot dve leti) ([32]) ali trajanjem postopka zaradi insolventnosti (povprečno od 3 do 3,5 leta) ([33]).

(115) Poljska je tudi trdila, da so drugi zasebni upniki družbi LOT dovolili, da odloži plačilo dolgov v višini več sto milijonov PLN v podobnih obdobjih odloga in pod podobnimi pogoji, vključno z obrestno mero, ki je bila nižja od zakonske obrestne mere, ali brez obresti in v nekaterih primerih tudi brez zavarovanja ([34]).

(116) Nazadnje, Poljska je potrdila, da so bila vsa odložena plačila v celoti poplačana.

(117) Poleg tega je Poljska, da bi utemeljila svoje stališče, kot je predstavljeno v uvodnih izjavah 101 do 116 zgoraj, predložila poročilo, ki ga je pripravila družba KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. (v nadaljnjem besedilu: družba KPMG/poročilo KPMG). V poročilu KPMG je opisan postopek odločanja letališč, ki je privedel do vsakega od sporazumov o odlogu. V njem je predstavljena tudi tržna analiza vsakega od sporazumov o odlogu. Metodologija, ki jo je družba KPMG uporabila za tržno analizo, temelji na primerjavi osnovnega scenarija ([35]) (tj. odlog plačila letaliških pristojbin) z nadomestnim scenarijem ([36]) (tj. družbi LOT ni odobren odlog). Da bi se preverila ekonomska upravičenost sporazumov o odlogu, sta se osnovni in nadomestni scenarij primerjala na podlagi sedanje in čiste sedanje vrednosti. Primerjava teh dveh scenarijev je pokazala, da je bil odlog plačila letaliških pristojbin v vsakem primeru ekonomsko razumen in ugodnejši za letališča kot nadomestni scenarij z začetkom postopka zaradi insolventnosti.

Obnova dolgoročne sposobnosti preživetja

(118) Poljska je trdila, da je družba LOT zdaj v boljšem položaju za obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja kot med prejšnjimi neuspešnimi poskusi prestrukturiranja. Prvič, prejela je dolgo pričakovane zrakoplove B787, ki so glavni steber načrta prestrukturiranja. Drugič, odpravila je pomanjkljivosti prejšnjih poskusov, tako da se je osredotočila na predhodno nerešene težave (npr. doslednejše zmanjševanje zaposlovanja). Tretjič, makroekonomsko okolje se je izboljšalo. Nazadnje, dejanski poslovni rezultati družbe LOT po petih četrtinah izvajanja načrta prestrukturiranja so mnogo boljši od načrtovanih.

([31]) Ki pomeni 26,4 % odloženega zneska.

([32]) Po podatkih Svetovne banke (http://www.doingbusiness.org) je bil povprečni čas za izterjavo terjatev na Poljskem v letih 2009–2012 830 dni (več kot dve leti in tri mesece), leta 2013 pa se je skrajšal na 685 dni.

([33]) Po podatkih Svetovne banke postopek zaradi insolventnosti na Poljskem traja povprečno tri leta (http://www.doingbusiness.org). Te ugotovitve podpira raziskava, ki je bila opravljena na vzorcu 94 primerov insolventnosti in objavljena leta 2009 ter iz katere izhaja, da je povprečno trajanje postopka zaradi insolventnosti 3,5 leta (podatki za: D. Baran, Efektywność postępowań upadłościowych (Učinkovitost postopkov v primeru insolventnosti) [v:] E. Mączyńska (ur.), Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa (Pohajkovanje po insolventnosti družb. Prekletstvo ali druga priložnost?), Varšava 2009, str. 145).

([34]) To se nanaša zlasti na banke za zavarovanje pred tveganji ([…]) in najemodajalce ([…]). Nekateri od zasebnih upnikov družbi LOT niso zaračunali obresti (večina najemodajalcev, […]). Poleg tega so nekateri od zasebnih upnikov družbe LOT (npr. […]) tudi privolili v odlog plačila svojih terjatev brez kakršnega koli zavarovanja, razen priznanja dolga družbe LOT.

([35]) V osnovnem scenariju se predpostavlja, da je odlog odobren, da stranke še naprej sodelujejo in da je dolg odplačan v skladu s pogoji iz sporazuma o odlogu. V njem se upoštevajo tudi možnosti dolgoročnega sodelovanja, ohranitev osnove prihodkov, začasnost težav družbe LOT in njeni obeti za prihodnost, vrsta zavarovanja, ki ga je zagotovila družba LOT, in drugi pogoji sporazuma o odlogu (obresti itd.).

([36]) V nadomestnem scenariju se predpostavlja, da odlog ni odobren, da letališče začne postopek zaradi insolventnosti, da družba LOT opusti svoje dejavnosti na letališču in da mora letališče poiskati druge prevoznike namesto družbe LOT. V njem se upošteva tudi, da dolg letališč (kot del poslovnih obveznosti) spada v zadnjo kategorijo dolgov, ki jih je treba odplačati po prednostnem dolgu, kot so: stroški postopka zaradi insolventnosti, obveznosti do zaposlenih, vključno s socialno varnostjo, in nazadnje davčne obveznosti (kot je določeno v poljskem zakonu o insolventnosti). V njem se upoštevajo tudi povprečno trajanje postopka zaradi insolventnosti (približno 3,5 leta – družba KPMG je upoštevala trajanje postopka zaradi insolventnosti družbe LLC Nowy Przewoznik Sp. z o.o., ki je svoje dejavnosti opravljala pod znamko Centralwings, saj je ta trajal več kot 3,5 leta – začel se je maja 2009 in končal februarja 2013), povprečni znesek izterjave, izguba prihodkov in možnost nadomestitve družbe LOT z drugimi prevozniki (ob upoštevanju treh mogočih podscenarijev za tri, štiri in pet let).

(119) Likvidnostni položaj družbe LOT se je izboljšal. Ne samo, da avgusta 2013 ni izgubila likvidnosti, kot je bilo napovedano v načrtu prestrukturiranja, ampak je pridobila tudi dodatne vire financiranja, na primer […] od Boeinga […]. V bistvu so bili dejanski denarni tokovi iz poslovanja leta 2013 boljši od načrtovanih.

(120) Prav tako se je dejanski finančni učinek uvedbe zrakoplovov B787 izkazal za boljšega od načrtovanega. Pozitivnega učinka ni imel samo na segment letov na dolge razdalje, ampak tudi na celotno mrežo letov. Ne pričakuje se, da bodo dolgotrajne strukturne težave družbe LOT rešene samo z zrakoplovi, ampak v kombinaciji z drugimi ukrepi prestrukturiranja. Promet na progah, na katerih naj bi leteli zrakoplovi B787 (Severna Amerika, severna in jugovzhodna Azija), naj bi se povečal za 6,5 % do 10,6 % na leto, tako da zrakoplovi ne bodo premalo izkoriščeni.

(121) Leta 2013 je bilo z ukrepi, povezanimi s prihodki, uresničenih [> 100] % načrtovanega finančnega potenciala, predvidenega v načrtu prestrukturiranja. Družba LOT je leta 2013 uspešno uvedla plačljivo postrežbo hrane in pijače, pri čemer ni doživela negativnega odziva strank. Glede na tržno raziskavo potniki niso proti plačljivim storitvam. Povečanje dodatnih prihodkov je v skladu s sedanjim tržnim trendom, pri čemer se tradicionalne letalske družbe usmerjajo k hibridnemu poslovnemu modelu, ki vključuje nekatere lastnosti nizkocenovnih prevoznikov, in torej ne bi smelo ogroziti znamke družbe LOT ali odvrniti strank.

(122) Dejanski poslovni rezultat za leto 2013 je bil mnogo boljši, kot je bilo predvideno v načrtu prestrukturiranja. Družba LOT je opredelila morebitne vire za nadaljnje izboljšanje. To kaže, da je napovedani dobiček iz osnovne dejavnosti v letu 2014 uresničljiv.

(123) Poljska je zagotovila analizo občutljivosti, iz katere izhaja, da bo družba LOT tudi pri večjih odstopanjih ključnih parametrov od izhodiščne vrednosti, kot so bila predvidena v načrtu prestrukturiranja, ohranila likvidnost v celotnem obdobju finančne projekcije 2014–2018. Za ceno goriva, ki je že predvidena na zelo konzervativni ravni (nad desetletno preteklo najvišjo ceno družbe LOT in za 12,1 % višja od tržne cene ob priglasitvi), je malo verjetno, da bi se strmo povišala. V zvezi z načrtovanim prihodkom od podnajema zrakoplovov je družba LOT pripravila nadomestni scenarij za floto, v katerem je predvidena daljša uporaba nekaterih zrakoplovov. Poljska je predložila finančne projekcije, iz katerih je razvidno, da bi družba LOT v primeru dejanske izvedbe tega scenarija še vedno obnovila sposobnost preživetja. Navedla je tudi, da je družba LOT leta 2013 dosegla [> 100] % načrtovanih koristi prestrukturiranja (v primerjavi s 85 %, predvidenimi v načrtu).

Izogibanje neupravičenemu izkrivljanju konkurence (izravnalni ukrepi)

(124) Poljska je nadalje pojasnila, kako družba LOT izračunava donosnost prog (glej oddelek 7.3.4). Poudarila je, da je metodologija v skladu s standardi industrije.

Pomoč, omejena na najmanjšo potrebno, lasten prispevek

(125) Poljska je predložila dokaze, da je Ex-Im Bank opravila skrben pregled poslovanja družbe LOT, preden je privolila v izdajo garancije, in pojasnila, da je bilo leta 2012 približno 30 % poslov financiranja zrakoplovov po svetu sklenjenih s sodelovanjem IKA. Poljska je Komisijo tudi obvestila, da je eden od ponudnikov družbi LOT ponudil financiranje brez garancije IKA. Poleg tega je tveganje družbe LOT ocenil ameriški kapitalski trg, na katerem so leta 2013 najem uspešno refinancirali zasebni vlagatelji.

(126) Poljska je še poudarila, da je finančni najem glede na prakso odločanja Komisije sprejemljiva oblika lastnega prispevka, in ponovila, da je to značilna oblika financiranja nabave zrakoplovov. Po mnenju Poljske je finančni najem novega zrakoplova pod pogoji, podobnimi pogojem za družbo LOT, glej uvodne izjave 77 do 80 zgoraj (vključno z vrsto uporabljenega zavarovanja), standardna oblika financiranja v letalski industriji, nedavno pa so ga uporabile tudi številne druge evropske letalske družbe, na primer Ryanair, KLM, Norwegian Air, Czech Airlines, Austrian Airlines in Alitalia.

V. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

(127) Komisija je prejela pripombe sedmih zainteresiranih strani: družbe Ryanair, skupine International Airlines Group (v nadaljnjem besedilu: skupina IAG), dveh strani, ki nista želeli razkriti svoje identitete, sindikata „NSZZ *Solidarność 80*“ podjetja PPL (v nadaljnjem besedilu: sindikat), samega podjetja PPL ter poslovnega združenja delodajalcev Poljske.

(128) Družba Ryanair je ponovila svojo trditev, prvotno izraženo v pritožbi, da je družba LOT že prejela državno pomoč v obliki odloga plačila letaliških pristojbin, ki so ga odobrila poljska letališča v državni lasti. Poleg tega je izrazila dvome glede ponovnega doseganja rentabilnosti družbe LOT, pri čemer je navedla, da so pretekli poskusi prestrukturiranja spodleteli, da so napovedi o koristih, ki izhajajo iz uvedbe zrakoplovov B787, preveč optimistične in da družbi LOT morda ne bo uspelo znižati stroškov zaposlovanja zaradi morebitnega pritiska sindikatov.

(129) Po mnenju skupine IAG bi bilo treba prestrukturirati tudi mrežo letov na dolge razdalje družbe LOT. Skupina IAG zlasti meni, da za podporo zmogljivosti, ki jo družba LOT razvija na ameriškem trgu, ni zadostnega povpraševanja. Skupina IAG navaja primer družbe Malév, ki je neuspešno poskušala ohraniti neposredne lete med Budimpešto in New Yorkom. V zvezi s finančnim najemom zrakoplovov B787 je pripomnila, da so morale biti ocene Ex-Im Bank in poslovne banke posojilodajalke opravljene bodisi pred sedanjimi težavami v zvezi z likvidnostjo bodisi v pričakovanju državne pomoči.

(130) Prva zainteresirana stran, ki ni želela razkriti svoje identitete, je trdila, da načrt prestrukturiranja družbe LOT ni niti verjeten niti uresničljiv in da ne bo obnovil dolgoročne sposobnosti preživetja družbe LOT. Poudarila je, da je napovedani ROCE preveč optimističen, in pripomnila, da namerava družba LOT povečati zmogljivost v času, ko se poljski trg srečuje s presežno zmogljivostjo. Menila je tudi, da odložene letališke pristojbine pomenijo državno pomoč. Nadalje je pripomnila, da je merjenje donosnosti prog, predlaganih za izravnalne ukrepe, samo na podlagi variabilnih stroškov dolgoročno neustrezno. Po mnenju zainteresirane strani bi bilo treba dolgoročno vse proge meriti na podlagi tega, kar družba LOT imenuje Prag 2. Izrazila je tudi stališče, da se finančni najem zrakoplovov B787 ne sme sprejeti kot vir lastnega prispevka, saj ne dokazuje zaupanja trga v ponovno doseganje rentabilnosti družbe LOT.

(131) Druga zainteresirana stran, ki ni želela razkriti svoje identitete, je pripomnila, da je družba LOT zaradi državne pomoči povečala svojo zmogljivost na poljskem trgu čarterskih poletov, zaradi česar se je domnevno poslabšal konkurenčni položaj zainteresirane strani in so bila kršena pravila EU o državni pomoči. Izrazila je tudi dvome glede ponovnega doseganja rentabilnosti družbe LOT, pri čemer je med drugim trdila, da so koristi zrakoplovov B787 precenjene in da se zdijo finančne napovedi nerealne. Dvomila je tudi v donosnost prog, predlaganih za izravnalne ukrepe. Nazadnje meni, da se finančni najem ne sme upoštevati kot lasten prispevek, ker ni vključeval praktično nobenega tveganja za banke financiranja.

(132) Poleg tega je tudi ta zainteresirana stran sprožila vprašanje odloženih letaliških pristojbin ([37]). Komisijo je opozorila tudi na več drugih poslov družbe LOT, ki naj bi domnevno pomenili državno pomoč. Ti posli vključujejo:

(a) prodajo nepremičnin, tj.: (i) prodajo poslovne stavbe družbe LOT skupaj z zemljiščem na ulici 17 Stycznia 43 (v nadaljnjem besedilu: sedež) družbi v državni lasti *Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A.*/PB1 (v nadaljnjem besedilu: družba PZU, družba PZU/PB1) za znesek v višini […] milijonov PLN (približno […] milijonov EUR) leta 2011 in (ii) prodajo nepremičnine družbe LOT na ulici 17 Stycznia 39 družbi v državni lasti TF Silesia za znesek v višini […] milijonov PLN (približno […] milijonov EUR) leta 2012;

(b) prodajo hčerinskih družb družbe LOT družbam v državni lasti, tj.: prodajo družbe LOT Services nad tržno ceno leta 2010, čeprav je bila družba insolventna, prodajo družbe LOT AMS, čeprav je bila „v zelo slabem finančnem položaju“, prodajo družbe Petrolot decembra 2012, prodajo družbe Eurolot septembra 2012, prodajo družbe LOT Cargo S.A. (v nadaljnjem besedilu: družba LOT Cargo) in družbe Casinos Poland v letih 2009–2010.

(133) Sindikat predvsem trdi, da bo pomoč za prestrukturiranje kršila načelo enkratnosti pomoči, ker je družba LOT že prejela državno pomoč v obliki številnih ukrepov, med katerimi so najpomembnejše odložene letališke pristojbine. Sindikat je Komisijo opozoril tudi na več drugih poslov družbe LOT, ki naj bi domnevno pomenili državno pomoč. Ti posli vključujejo:

(a) prodajo nepremičnin družbe LOT drugim družbam v državni lasti, tj.: prodajo sedeža družbe LOT, prodajo nepremičnine na ulici 17 Stycznia 39, prodajo naložbene nepremičnine skupaj z osnovnimi sredstvi tovornega terminala (v nadaljnjem besedilu: tovorni terminal) in prodajo naložbene nepremičnine skupaj z osnovnimi sredstvi gostinskih zmogljivosti (v nadaljnjem besedilu: gostinske zmogljivosti);

(b) prodajo hčerinskih družb družbe LOT po ceni, določeni nad tržno vrednostjo, drugim družbam v državni lasti, tj.: prodajo družb LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. (v nadaljnjem besedilu: družba LOT Catering), LOT AMS, Petrolot in Eurolot;

(c) zagotovitev posojil družbi LOT s strani družb v državni lasti, katerih dejavnosti se v prvi vrsti ne nanašajo na posojilne dejavnosti, tj.: dve posojili, ki so ju zagotovile družbe iz skupine PZU decembra 2009 in februarja 2010 v skupnem znesku […] PLN (približno […] EUR); posojila, ki so jih zagotovile družbe TF Silesia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. (v nadaljnjem besedilu: družba OLPP) in Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. (v nadaljnjem besedilu: družba PKN Orlen) v skupnem znesku […] PLN (približno […] EUR);

([37]) Zlasti da je bila družba LOT oproščena 13-odstotne poljske uradne zakonske obrestne mere, kar bi morala odobriti ministrstvo za promet in ministrstvo za finance.

(d) zagotavljanje drugih storitev: družba PKN Orlen in njena hčerinska družba Petrolot sta družbo LOT domnevno oskrbovali z gorivom po nižjih cenah.

(134) Poleg tega je sindikat izrazil stališče, da z načrtom prestrukturiranja ne bo obnovljena dolgoročna sposobnost preživetja družbe LOT in da finančni najem ni znak prepričanja trga v ponovno doseganje rentabilnosti.

(135) Podjetje PPL, lastnik letališča Chopin v Varšavi, je navedlo, da njegovega ravnanja ni mogoče pripisati državi, saj svoje odločitve sprejema samostojno. Sporazumi, sklenjeni z družbo LOT o odlogu plačila letaliških pristojbin, so bili v skladu s trgom in ekonomsko najbolj razumni. Podjetje PPL je izjavilo, da so bili podobni sporazumi, čeprav v manjšem obsegu, sklenjeni z drugimi letalskimi družbami in predlagani nizkocenovnim prevoznikom. Družba LOT je strateški partner podjetja PPL in ima pomemben vpliv na dolgoročni razvoj letališča Chopin v Varšavi. Z morebitno insolventnostjo družbe LOT bi se zmanjšal promet v Varšavo in iz nje, kar bi negativno vplivalo na poljsko gospodarstvo.

(136) Poslovno združenje delodajalcev Poljske se zanaša na to, da bo Komisija odobrila pomoč za prestrukturiranje. Meni, da je družba LOT na poti k povrnitvi sposobnosti preživetja, kar potrjujejo izboljšani dejanski poslovni rezultati. Po njegovem mnenju bi insolventnost družbe LOT negativno vplivala na povezljivost, kar bi prizadelo potnike, poslovne potnike in sektor turizma.

VI. **PRIPOMBE POLJSKE NA PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

(137) Poljska se je odzvala na vse trditve zainteresiranih strani.

(138) Kar zadeva morebitno kršitev načela enkratnosti pomoči je Poljska:

(a) v zvezi z odloženimi letališkimi pristojbinami ponovila svoje trditve, da za to odločitev ni mogoče pripisati odgovornosti državi, in izpolnjevanjem merila zasebnega upnika;

(b) v zvezi z drugimi posli družbe LOT, ki domnevno pomenijo državno pomoč, zagotovila podrobna pojasnila. Zlasti je poudarila, da je Komisija za nekatere od teh poslov že potrdila, da ne pomenijo državne pomoči, medtem ko drugih bodisi ni mogoče pripisati državi (npr. sredstva, ki so jih kupile zasebne družbe) bodisi so sicer v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu. V zadnjem primeru je Poljska v podporo svojim trditvam predložila dokaze (npr. neodvisna vrednotenja).

(139) Poljska je zlasti glede poslov v zvezi z nepremičninami pojasnila, da:

(a) sta bila prodaja in povratni najem sedeža družbe LOT opravljena na podlagi pogodbe, podpisane 10. maja 2011 med družbo LOT in družbo PZU/PB1. PB1 je družba, ki je v 100-odstotni posredni lasti družbe PZU. Država ima manjšinski delež v družbi PZU ([38]). Prodajna cena je bila […] PLN (približno […] EUR);

(b) je bila prodaja nepremičnine na ulici 17 Stycznia 39 opravljena na podlagi pogodbe, podpisane 31. julija 2012 med družbo LOT in družbo TF Silesia. Državna zakladnica je edini delničar družbe TF Silesia. Prodajna cena je bila […] PLN (približno […] EUR);

(c) je bila prodaja tovornega terminala izvedena na podlagi pogodbe, podpisane 25. novembra 2011 med družbo LOT in družbo LS Airport Services S.A. (v nadaljnjem besedilu: družba LS Airport Services). Državna zakladnica je edini delničar družbe LS Airport Services. Prodajna cena je bila […] PLN (približno […] EUR);

(d) je bila prodaja gostinskih zmogljivosti opravljena na podlagi pogodbe, podpisane 8. decembra 2011 med družbo LOT in družbo LOT Catering. Regionalni gospodarski sklad (v nadaljnjem besedilu: sklad RGS), ki je v 100-odstotni lasti državne zakladnice, je edini delničar družbe LOT Catering. Prodajna cena je bila […] PLN (približno […] EUR).

(140) Poljska je v zvezi s prodajo in povratnim najemom sedeža družbe LOT pojasnila, da je družba LOT prejela devet ponudb za nakup, med katerimi je bila ponudba družbe PZU/PB1 izbrana kot najugodnejša. Po mnenju Poljske sredstva družb, ki spadajo v skupino PZU, niso državna sredstva in odločitev teh družb ni mogoče pripisati državi, zato tukaj ne gre za državno pomoč. Poleg tega je Poljska pojasnila, da je bila vrednost nepremičnin predmet neodvisnega predhodnega vrednotenja ([39]).

([38]) Družba Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. kotira na varšavski borzi od 12. maja 2010. Na dan posla (tj. 10. maja 2011) je bilo 35 % njenih delnic v lasti državne zakladnice, medtem ko je bilo preostalih 65 % v prostem obtoku (večinoma v lasti pokojninskih in hedge skladov).

([39]) Vrednotenje, ki ga je aprila 2011 opravila družba Emmerson, je pokazalo, da je bila vrednost nepremičnin […] PLN (približno […] EUR). Ta vrednost je približno 10 % višja od dogovorjene cene, ker je družba Emmerson predpostavljala, da bo provizija za najem, ki jo bo dobil lastnik, približno 10 % višja od končno dogovorjene provizije za najem, ki jo bo družba LOT plačala PZU. Zato so obstajali razlogi za približno 10 % nižjo prodajno ceno.

(141) Poljska je nadalje pojasnila, da postopek javnega razpisa v primeru prodaje nepremičnine na ulici 17 Stycznia 39, tovornega terminala in gostinskih zmogljivosti ni uspel, ker ni bila oddana nobena ponudba. Vendar je bila v vsakem primeru vrednost nepremičnine predmet neodvisnega predhodnega vrednotenja ([40]).

(142) V zvezi s posojilnimi pogodbami je Poljska pojasnila, da:

(a) so družbe, ki spadajo v skupino PZU, družbi LOT zagotovile dve posojili: prvo v znesku […] PLN (približno […] EUR) 14. decembra 2009 in drugo v znesku […] PLN (približno […] EUR) 17. februarja 2010. Država ima manjšinski delež v družbi PZU;

(b) je družba PKN Orlen 28. junija 2012 družbi LOT zagotovila posojilo v znesku […] PLN (približno […] EUR). Država ima manjšinski delež v družbi PKN Orlen ([41]);

(c) je družba TF Silesia 30. marca 2009 družbi LOT zagotovila posojilo v znesku […] PLN (približno […] EUR). Državna zakladnica je edini delničar družbe TF Silesia;

(d) je družba OLPP 9. marca 2012 družbi LOT zagotovila posojilo v znesku […] milijonov PLN (približno […] milijonov EUR). Družba PERN Przyjaźń S.A. (v nadaljnjem besedilu: družba PERN), ki je v 100-odstotni lasti državne zakladnice, je edini delničar družbe OLPP.

(143) Po mnenju Poljske sredstva družb, ki spadajo v skupino PZU in družbo PKN Orlen, niso državna sredstva in njihovih odločitev ni mogoče pripisati državi, ker ima država v teh družbah manjšinski delež, zato tukaj ne gre za državno pomoč.

(144) Če bi se sredstva za posojili, ki sta ju zagotovili družbi v državni lasti (tj. TF Silesia, OLPP), štela za državna sredstva in bi bilo mogoče njune odločitve pripisati državi, potem sta bili po mnenju Poljske obe posojili zagotovljeni pod tržnimi pogoji: dano zavarovanje je bilo zelo dobro ([42]) in uporabljene obrestne mere so bile podobne tistim, ki jih uporabljajo zasebni upniki ([43]).

(145) V zvezi s prodajo hčerinskih družb družbe LOT je Poljska pojasnila, da:

(a) je bila prodaja družb LOT Services, LOT Catering, LOT AMS in LOT Cargo predmet sklepa Komisije v zadevi SA. 33337 ([44]), s katerim je Komisija ugotovila, da noben od teh poslov ni vključeval državne pomoči;

(b) je bilo 33,3 % delnic, ki jih je družba LOT imela v družbi Casinos Poland, prodanih družbi Vicco Investment Sp. z o.o ([45]). (v nadaljnjem besedilu: družba Vicco) na podlagi pogodbe, sklenjene 8. aprila 2013, za znesek v višini […] milijonov PLN (približno […] milijonov EUR). Vicco je zasebna družba. Njena sredstva torej niso državna sredstva in njenih odločitev ni mogoče pripisati državi. Po mnenju Poljske je vrednost posla ustrezala tržni ceni, ki jo je predlagal zasebni ponudnik, izbran v odprtem konkurenčnem postopku;

([40]) Kar zadeva nepremičnino na ulici 17 Stycznia 39, so vrednotenja opravili: (i) cenilka nepremičnin ga. Marzena Niemczyk (dovoljenje št. 4519) iz družbe Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., vrednotenje z dne 26. julija 2012; (ii) družba Colliers International Poland Sp. z o.o., poročilo z dne 12. junija 2012, in (iii) družba Deloitte Advisory Sp. z o.o., poročilo z dne 18. julija 2012.
Vrednotenje tovornega terminala je opravila cenilka nepremičnin ga. Marzena Niemczyk (dovoljenje št. 4519) iz družbe Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., vrednotenje z dne 31. julija 2011, poleg tega pa je družba KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. pripravila ločeno poročilo z dne 7. novembra 2011 o ekonomski upravičenosti prodaje nepremičnine.
Vrednotenje gostinskih zmogljivosti je opravila cenilka nepremičnin ga. Marzena Niemczyk (dovoljenje št. 4519) iz družbe Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., vrednotenje z dne 31. julija 2011, poleg tega pa je družba KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. pripravila ločeno poročilo z dne 7. novembra 2011 o ekonomski upravičenosti prodaje nepremičnine.

([41]) Družba Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. kotira na varšavski borzi od 26. novembra 1999. Na dan 31. decembra 2012 je bilo 27,5 % njenih delnic v lasti državne zakladnice, medtem ko je bilo preostalih 72,5 % v prostem obtoku (večinoma v lasti pokojninskih in hedge skladov).

([42]) To je v primeru posojila, ki ga je zagotovila družba TF Silesia: hipoteka/vpisana zastavna pravica na premoženju družbe LOT, prenos pravic iz zavarovalne pogodbe, zadolžnica in prostovoljna podreditev izvršitvi; v primeru posojila, ki ga je zagotovila družba OLPP: vpisana zastavna pravica in prostovoljna podreditev izvršitvi.

([43]) To je v primeru posojila, ki ga je zagotovila družba TF Silesia: trimesečni WIBOR + [4,5–5,5] odstotne točke na leto; v primeru posojila, ki ga je zagotovila družba OLPP: uporabljena je bila [8–10]-odstotna letna obrestna mera. Za primerjavo: letna obrestna mera za posojilo, ki ga je družbi LOT zagotovila družba PKN Orlen, je bila v prvi polovici leta 2012 [8–10]-odstotna.

([44]) Glej opombo 8.

([45]) To je SPV, ki ga je ustanovila družba Century Casinos Europe GmbH (nekdanji delničar v družbi Casinos Poland Sp. z o.o.). Century Casinos Europe GmbH je zasebna družba, ki kotira na borzah v ZDA in Avstriji.

(c) je bilo 49 % delnic, ki jih je družba LOT imela v družbi Petrolot, prodanih družbi PKN Orlen na podlagi pogodbe, sklenjene 21. decembra 2012, za znesek v višini […] PLN (približno […] EUR). PKN Orlen je zasebna družba. Njena sredstva torej niso državna sredstva in njenih odločitev ni mogoče pripisati državi, kot je opisano v uvodni izjavi 142 zgoraj. Po navedbah Poljske je vrednost posla ustrezala tržni vrednosti, določeni z neodvisnim predhodnim vrednotenjem ([46]);

(d) je bilo 37,90 % delnic, ki jih je družba LOT imela v družbi Eurolot, prodanih družbi TF Silesia na podlagi pogodbe, sklenjene 27. februarja 2013, za znesek v višini [> 118] PLN (približno [> 29] EUR). Poljska navaja, da je bila prodaja delnic v Eurolotu izvedena v konkurenčnem postopku s pogajanji, opravljenem na podlagi javnega povabila k pogajanjem ([47]). Delnice je kupila družba TF Silesia, ki je v 100-odstotni lasti državne zakladnice, ki je bila edini ponudnik. Cena posla je temeljila na neodvisnem predhodnem vrednotenju ([48]).

(146) Poljska je v zvezi s posli, povezanimi z dobavo goriva družbi LOT s strani družbe PKN Orlen in njene hčerinske družbe Petrolot po nižjih cenah, pojasnila, da sta PKN Orlen in Petrolot zasebni družbi, da njuna sredstva niso državna sredstva in da njunih odločitev ni mogoče pripisati državi, zato navedeni posli ne vključujejo državne pomoči ([49]).

(147) Kar zadeva druge pripombe zainteresiranih strani, Poljska trdi, da je družba LOT zdaj v boljšem položaju, da ji uspe, kot v preteklosti. Makroekonomsko okolje se je izboljšalo, poleg tega pa se gospodarstvu EU in Poljske napoveduje hitrejša rast, kot je bila predhodno pričakovana. Zračni promet naj bi se povečal, zlasti v srednji in vzhodni Evropi. Družba LOT je pridobila izkušnje iz preteklih neuspelih poskusov prestrukturiranja in odpravila predhodno nerešene pomanjkljivosti (npr. zaposlovanje je zmanjšala v doslej največjem obsegu, s čimer je leta 2013 ustvarila prihranke v višini […] milijonov PLN). Število zaposlenih se je zmanjšalo brez večjega nasprotovanja sindikatov. Poleg tega je družba LOT končno dobila zrakoplove B787, katerih neobstoj je bil opredeljen kot eden od razlogov za pretekle težave. Poljska je zagotovila podrobne informacije o ekonomskih vidikih upravljanja zrakoplovov B787 in njihovem učinku na prestrukturiranje. Zlasti je na podlagi izračunov družbe LOT ekonomika stroškov/prihodkov zrakoplovov B787 mnogo boljša kot pri njihovih predhodnikih v floti družbe LOT, tj. zrakoplovih B767. Z zrakoplovi B787 je bil v šestih mesecih delovanja v letu 2013 ustvarjen boljši poslovni rezultat (za […] milijonov PLN) kot z njihovimi predhodniki, tj. zrakoplovi B767, v primerljivem obdobju leta 2012.

(148) V zvezi z domnevnim nezadostnim povpraševanjem na progah na dolge razdalje je Poljska predložila dokaze, da ima enega od največjih in najbolj rastočih trgov za lete v Severno Ameriko, večjega od nekaterih uveljavljenih zahodnoevropskih vozlišč ter večjega kot Praga in Budimpešta skupaj. Poljska trdi, da ima družba LOT v nasprotju z madžarskim primerom močnejšo podlago za vzpostavitev nišnega trga letov na dolge razdalje, saj lahko izkoristi velik etnični promet in prometne tokove z vzhodnih trgov, kot so Ukrajina, Belorusija in Rusija.

(149) V zvezi s finančnim najemom zrakoplovov B787 kot virom lastnega prispevka in znakom zaupanja trga v družbo LOT je Poljska pojasnila, da so komercialni posojilodajalci in Ex-Im Bank pred odobritvijo financiranja družbi LOT opravili strokoven in izčrpen pregled skrbnega poslovanja. Ocena je bila opravljena tik pred dobavo zrakoplovov novembra 2012 in upniki so bili v celoti seznanjeni s finančnim položajem družbe LOT. Takrat niso vedeli, da bo družba LOT prejela državno pomoč, saj je Poljska pomoč za reševanje priglasila šele 14. decembra 2012.

([46]) Kot ga je pripravila družba Deloitte Advisory Sp. z o.o. 8. maja 2012. Glede na vrednotenje je bila tržna vrednost 49,0 % delnic v družbi Petrolot Sp. z o.o. ocenjena na približno […] milijonov PLN.

([47]) Obvestilo o povabilu k pogajanjem je bilo objavljeno v dnevniku „*Rzeczpospolita*“ 24. julija 2012 in je bilo pozneje spremenjeno z obvestilom z dne 21. avgusta 2012 v istem dnevniku.

([48]) Izvedenec je ugotovil, da je tržna vrednost 37,9 % družbe Eurolot znašala od 118,0 do 124,0 milijona PLN. Tržna vrednost 37,9 % lastniškega kapitala družbe Eurolot S.A. je bila ocenjena z dvema metodama: (i) metodo diskontiranih denarnih tokov (DCF) – ocenjena vrednost 124,0 milijona PLN in (ii) metodo prilagojene vrednosti čistega premoženja – ocenjena vrednost 118,0 milijona PLN. Poljska je predložila listinske dokaze, ki jih je pripravila družba Deloitte Advisory Sp. z o.o.: (i) poročilo o merilu zasebnega vlagatelja za nakup delnic družbe Eurolot z dne 14. januarja 2013; (ii) poročilo o vrednotenju družbe Eurolot z dne 14. januarja 2013; (iii) poročilo o finančnem, davčnem in pravnem skrbnem poslovanju z dne 15. januarja 2013.

([49]) Poleg tega je Poljska pojasnila, da cene in pogoje plačila v zvezi z gorivom predlagajo dobavitelji ob upoštevanju tržnih pogojev, tj. napovedane količine proizvoda, ki bo kupljena. Družba LOT, ki ima glavno bazo v Varšavi, je največja stranka družb Orlen/Petrolot na tem trgu. Družba LOT več kot […] % goriva naroči na Poljskem, preostali del pa je razdeljen med druge mednarodne dobavitelje. Količinski popusti za velike stranke so del standardnih tržnih odnosov med dobavitelji in naročniki. Cene goriva na Poljskem ostajajo višje od cen pri drugih dobaviteljih, ki jih uporablja družba LOT, čeprav je količina goriva, kupljenega v tujini, mnogo manjša.

(150) Poljska je zagotovila podrobna pojasnila o metodologiji, ki jo je družba LOT uporabila za izračun donosnosti prog. Opozorila je tudi na podatke raziskave, ki kažejo, da je večina prevoznikov uporabila podobno metodologijo kot družba LOT.

(151) V zvezi z obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja in zlasti domnevno precenjenim ROCE je Poljska Komisijo obvestila, da je družba LOT opravila analizo ROCE pri 73 letalskih družbah z vsega sveta v preteklih šestih letih in ugotovila, da njen predvideni ROCE ustreza približno srednji vrednosti pri evropskih letalskih družbah in da je mnogo nižji kot pri najuspešnejših evropskih letalskih prevoznikih v preteklem poslovnem letu. Na tej podlagi Poljska trdi, da predvidenega ROCE ne bi smeli šteti za nerealnega.

(152) Kar zadeva domnevno presežno zmogljivost na trgu, Poljska poudarja, da se je v zadnjih treh letih zmogljivost letalskih družb na Poljskem, merjena s ponujenimi sedeži, povečala za povprečno 6,2 % na leto, medtem ko se je skupno povpraševanje potnikov povečalo za 7,3 % na leto. Na podlagi tega Poljska ugotavlja, da bo družba LOT leta 2014 ponudila […] % manj sedežev s Poljske in na Poljsko kot pred prestrukturiranjem, medtem ko naj bi konkurenti svojo ponudbo povečali za več kot 30 %.

(153) V zvezi z domnevno širitvijo družbe LOT na trg čarterskih poletov je Poljska navedla, da je družba LOT dejansko zmanjšala svoj delež v tem segmentu z [> 3] % leta 2012 na [< 1,5] % leta 2013 (z [> 15] % leta 2010). Družba LOT ne načrtuje, da bi po prestrukturiranju ostala na trgu čarterskih poletov.

VII. **OCENA POMOČI**

7.1 OBSTOJ DRŽAVNE POMOČI

(154) Člen 107(1) PDEU določa, da je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.

7.1.1 **Pomoč za prestrukturiranje**

(155) Pomoč za prestrukturiranje bo dodelilo ministrstvo za finance, zato je jasno, da gre za pomoč iz državnih sredstev, ki jo je mogoče pripisati državi.

(156) Pomoč za prestrukturiranje bo dodeljena le enemu določenemu podjetju, tj. družbi LOT, pod pogoji, ki jih družba LOT glede na svoj težak finančni položaj ne bi mogla doseči na trgu. Poljska to potrjuje v načrtu prestrukturiranja, v katerem je navedeno, da je državna pomoč edini mogoči vir financiranja, ki bo družbi LOT omogočil nadaljnje poslovanje in izvedbo ukrepov prestrukturiranja. Komisija zato ugotavlja, da je z ukrepom upravičencu dana selektivna prednost.

(157) Poleg tega lahko pomoč izboljša konkurenčni položaj družbe LOT v sektorju zračnega prometa. Podjetja iz različnih držav članic tekmujejo v sektorju zračnega prometa v EU, zlasti od uvedbe tretje faze liberalizacije zračnega prometa (v nadaljnjem besedilu: tretji sveženj) 1. januarja 1993 ([50]). Pomoč torej izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami.

(158) Komisija na podlagi teh preudarkov ugotavlja, da priglašeni ukrep pomeni državno pomoč v skladu s členom 107(1) PDEU.

7.1.2 **Odlog plačila letaliških pristojbin in drugi posli**

Odlog plačila letaliških pristojbin

(159) V zvezi s pripisom odgovornosti Komisija ugotavlja, da so vsa letališča, ki so družbi LOT odobrila odloge, bodisi pod neposrednim bodisi pod posrednim nadzorom poljske države, kot je opisano v uvodni izjavi 103 zgoraj. Ker v skladu z ustaljeno sodno prakso ([51]) *„zgolj dejstvo, da je javno podjetje pod državnim nadzorom, ne zadostuje, da bi ukrepe tega podjetja […] pripisali državi“*, mora Komisija v okviru te preiskave preučiti intenzivnost nadzora, ki ga

([50]) Tretji sveženj vključuje tri zakonodajne ukrepe: (i) Uredbo Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov (UL L 240, 24.8.1992, str. 1); (ii) Uredbo Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti (UL L 240, 24.8.1992, str. 8) in (iii) Uredbo Sveta (EGS) št. 2409/92 z dne 23. julija 1992 o prevozninah in tarifah za zračni prevoz (UL L 240, 24.8.1992, str. 15).

([51]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi *Francoska republika proti Komisiji* (*Stardust Marine*), C-482/99, Recueil, str. I-4397, točka 52.

država izvaja nad upravljanjem letališč. Poleg tega mora preveriti, ali obstajajo kakršni koli drugi kazalniki v zvezi z vključenostjo države v odobritev odlogov plačila letaliških pristojbin družbi LOT oziroma ali so letališča take odločitve sprejela samostojno brez kakršnega koli vmešavanja države.

(160) Komisija ugotavlja, da je v poročilu KPMG, ki ga je predložila Poljska, opisan postopek odločanja vsakega letališča v primeru vsakega sporazuma o odlogu, vključno z začetkom postopka izterjave dolga, pozivi za plačilo in pogajanji o pogojih odlogov. V poročilu KPMG so navedene tudi stranke, vključene v pogajanja (npr. pravni oddelki, oddelki za izterjavo dolga in finančni oddelki letališč). Iz poročila ni razvidno nobeno vmešavanje države v odobritev odlogov plačila letaliških pristojbin družbi LOT.

(161) Vendar Komisija v zvezi s podjetjem PPL, ki upravlja letališče Chopin v Varšavi, ugotavlja, da zanj velja javno pravo in da je v 100-odstotni lasti državne zakladnice, ki imenuje njegovega generalnega direktorja. Podjetje PPL je izpostavljeno precejšnjemu nadzoru javnih organov ([52]), kot je opisano v uvodnih izjavah 103 in 105 zgoraj. Poleg tega je varšavsko letališče glavno poljsko letališče, saj prek njega potuje približno deset milijonov potnikov na leto in je bistvenega pomena za povezanost Poljske s preostalim svetom. V zvezi z regionalnimi letališči Komisija ugotavlja, da so to zasebnopravne družbe, ki so pod neposrednim ali posrednim nadzorom države, in zlasti, da je v vsakem primeru podjetje PPL eden od njihovih javnih delničarjev ([53]), kot je opisano v uvodni izjavi 103 zgoraj. Poleg tega delovanje regionalnega letališča pomembno vpliva na lokalno gospodarstvo, zato ni verjetno, da lokalni organi niso nekako vključeni v pomembne poslovne odločitve teh letališč, ki jih nadzorujejo.

(162) Ob upoštevanju vpliva, ki bi jih odločitve v zvezi z odlogom plačila letaliških pristojbin lahko imele na družbo LOT in dejavnosti vseh teh letališč na lokalni ali nacionalni ravni, dejstva, da je družba LOT ključna stranka podjetja PPL, in močnih povezav med podjetjem PPL in državo ter nazadnje dejstva, da za podjetje PPL velja javno pravo, je zelo malo verjetno, da bi lahko bile navedene odločitve sprejete brez kakršne koli vključenosti države. Komisija zato ugotavlja, da čeprav ni mogoče natančno dokazati, da je Poljska podjetje PPL spodbudila k odlogu letaliških pristojbin, ki jih je morala plačati družba LOT, je treba za javne organe šteti, da so bili tako ali drugače vključeni v navedene odločitve. Skratka, Komisija ugotavlja, da je dovolj elementov za mnenje, da je mogoče odloge plačila letaliških pristojbin pripisati državi. Ker odlogi vključujejo morebitno izgubo sredstev javnih podjetij, so navedeni ukrepi odobreni iz državnih sredstev.

(163) Vendar mora Komisija, da bi določila, ali je z navedenimi ukrepi družbi LOT zagotovljena gospodarska prednost v smislu člena 107(1) PDEU, ugotoviti, ali so podjetje PPL in regionalna letališča (pri odlogu plačila letaliških pristojbin) ravnali podobno, kot bi ravnal zasebni upnik v podobnem položaju. Če to drži, za družbo LOT ni mogoče šteti, da je pridobila prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi pridobila, in ukrepi torej ne bi pomenili državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU (v nadaljnjem besedilu: preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu).

(164) Komisija zlasti ugotavlja, da bi bilo treba v skladu z ustaljeno sodno prakso ([54]) pri oceni skladnosti odlogov, odobrenih družbi LOT, s trgom upoštevati okoliščine, v katerih so bili odobreni, tj. gospodarsko krizo in druge izredne dogodke, kot je opisano v uvodni izjavi 108 zgoraj.

(165) Komisija ugotavlja tudi, da je družba LOT ključna stranka letališč na Poljskem in ustvarja precejšen delež njihovih prihodkov, kot je opisano v uvodni izjavi 109 zgoraj. Zato je letališčem zlasti v interesu, da še naprej sodelujejo z družbo LOT.

(166) Poleg tega je Komisija ocenila informacije, ki jih je predložila Poljska ter se nanašajo na primerjavo prednosti in slabosti različnih možnosti, ki jih imajo letališča na voljo za izterjavo dolga od družbe LOT, tj. odlog plačila letaliških pristojbin, pravdni postopek ali insolventnost. Komisija zlasti v zvezi s časovnim okvirom ugotavlja, da je povprečno obdobje odloga, ki so ga letališča odobrila družbi LOT, trajalo približno 6,5 meseca. To se zdi

([52]) Minister za promet: (i) lahko podjetju PPL naloži obveznosti, če je to potrebno zaradi državne obrambe, v primeru naravne nesreče itd.; (ii) lahko spremeni ali prekliče odločitev generalnega direktorja podjetja PPL, če je ta v nasprotju z zakonom; (ii) da svoje soglasje za prodajo osnovnih sredstev, ki so del aktivnih sistemov za zagotavljanje zračnega prometa.

([53]) V letih 2009–2013 je imelo podjetje PPL: približno 30 % delnic letališča v Gdansku, 77 % delnic letališča v Krakovu, približno 45 % delnic letališča v Poznanu, približno 16 % delnic letališča v Katovicah in približno 20 % delnic letališča v Vroclavu.

([54]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002 v zadevi *Francoska republika proti Komisiji (Stardust Marine)*, C-482/99, Recueil, str. I-4397, točka 71 („[…] *za ugotovitev, ali je država ravnala kot skrben vlagatelj v tržnem gospodarstvu ali ne, se je treba postaviti v okoliščine obdobja, v katerem so bili ukrepi finančne pomoči sprejeti* […]“).

ugodno za letališča, če se to obdobje primerja s povprečnim časom za izterjavo terjatev na Poljskem (tj. več kot dve leti) ali povprečnim trajanjem postopka zaradi insolventnosti na Poljskem (tj. povprečno tri leta). Ugodno ostane tudi, če se primerja z najdaljšim obdobjem odloga, ki je bilo odobreno družbi LOT in je trajalo približno eno leto. Poleg tega Komisija ugotavlja, da je imela družba LOT v času, ko so bile sprejete odločitve o odlogu, še vedno sredstva, ki bi jih bilo mogoče uporabiti kot zavarovanje ([55]). Odlogi so bili torej za letališča ugodnejši kot začetek postopka zaradi insolventnosti, v katerem bi bile terjatve letališč poplačane v zadnji kategoriji upnikov, po možnosti z mnogo nižjim odstotkom kot v primeru odlogov, kot je opisano v uvodnih izjavah 110 in 114 zgoraj.

(167) V zvezi s pogoji odlogov Komisija ugotavlja, da naj bi obresti, ki so jih zaračunala letališča, izražale tržne razmere, ker so bile določene na ravni, primerljivi s povprečno obrestno mero ([56]), ki se je v zadevnem obdobju zaračunavala za posojila, odobrena v sektorju industrije, hkrati pa letališčem ni bilo treba uporabljati zakonske obrestne mere. Poleg tega Komisija ugotavlja, da je bila večina odloženega zneska zavarovana s premoženjem družbe LOT. V preostalih primerih je družba LOT predložila bianco zadolžnice in/ali priznala svoj dolg do določenega letališča, kar je bistveno izboljšalo položaj letališč v primeru izterjave dolga, kot je opisano v uvodnih izjavah 112 in 113 zgoraj.

(168) Poleg tega Komisija ugotavlja, da so tudi zasebni upniki družbi LOT omogočili odlog plačila dolgov pod podobnimi pogoji, vključno z obrestno mero, ki je bila nižja od zakonske obrestne mere, ali brez obresti in v nekaterih primerih tudi brez zavarovanja, kot je opisano v uvodni izjavi 115 zgoraj.

(169) Nazadnje, Komisija priznava, da je družba LOT v celoti odplačala vse odložene letališke pristojbine, kot je opisano v uvodni izjavi 116 zgoraj.

(170) Komisija v zvezi s poročilom KPMG, ki ga je predložila Poljska, ugotavlja, da je v njem analizirana tržna narava vsakega od sporazumov o odlogu, kot je opisano v uvodni izjavi 117 zgoraj. Zlasti metodologija, ki jo je uporabila družba KPMG in ki vključuje primerjavo osnovnega scenarija, v katerem so družbi LOT odobreni odlogi plačila letaliških pristojbin, z nadomestnim scenarijem, v katerem družbi LOT niso odobreni odlogi plačila letaliških pristojbin in se zoper njo začne postopek zaradi insolventnosti, temelji na objektivno primerljivih podatkih (statistični podatki, konkretni primeri itd.). Scenarija sta se primerjala v treh različnih podscenarijih, kar prispeva k zagotovitvi objektivnega rezultata. Da bi se preverila ekonomska upravičenost sporazumov o odlogu, sta se osnovni in nadomestni scenarij primerjala na podlagi sedanje in čiste sedanje vrednosti. Primerjava teh dveh scenarijev potrjuje, da je bil odlog plačila letaliških pristojbin v vsakem primeru ekonomsko razumen in ugodnejši za letališča kot nadomestni scenarij z začetkom postopka zaradi insolventnosti. Poročilo KPMG temelji na običajnih metodah ocenjevanja in ne vzbuja dvomov glede uporabljene metodologije in standardov. Na podlagi teh preudarkov Komisija meni, da rezultati poročila zagotavljajo zanesljivo potrditev skladnosti sporazumov o odlogu s trgom.

(171) Komisija navaja, da upnika, ki razmišlja o odlogu plačila svojih terjatev, ni mogoče primerjati z vlagateljem, ker se poslovni pogoji v teh dveh primerih razlikujejo, tj. vlagatelj namerava nekaj zaslužiti, skrbno oceni tveganja, zahteva zadovoljivo jamstvo in lahko v primeru neobstoja jamstva odstopi od naložbe itd., medtem ko je upnik v drugačnem položaju. Njegova terjatev že obstaja in ni zavarovana. Upnik lahko torej izbira le med uveljavljanjem terjatve pri sodišču in sporazumno rešitvijo zadeve ter je lahko zato pripravljen sprejeti drugačne, včasih manj ugodne pogoje odplačila dolga, kot so pogoji, ki jih postavlja vlagatelj. Zlasti lahko sprejme nekatere privolitve dolžnika, kar olajša izvršitev (npr. priznanje dolga, prostovoljna podreditev izvršitvi itd.) ali zagotovi jamstvo, če je to mogoče. Upnik ima lahko torej interes za to, da dovoli odlog plačila dolga, če lahko to pozneje pomaga pri izvršitvi ([57]).

(172) Komisija glede na te preudarke ugotavlja, da so letališča v državni lasti pri odobritvi odlogov plačila letaliških pristojbin družbi LOT ravnala kot upnik v tržnem gospodarstvu. S temi posli torej družbi LOT ni bila dana prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi pridobila. Iz tega sledi, da obravnavani odlogi plačila letaliških pristojbin ne pomenijo državne pomoči.

([55]) Zlasti so bili zavarovani vsi odlogi, ki jih je družbi LOT odobrilo podjetje PPL. Zavarovanje je večinoma vključevalo hipoteke in/ali vpisane zastavne pravice na premoženju družbe LOT.

([56]) Po podatkih poljske nacionalne banke.

([57]) Sodba Sodišča prve stopnje z dne 8. julija 2004 v zadevi *Technische Glaswerke Ilmenau GmbH proti Komisiji (Technische Glaswerke Ilmenau GmbH)*, T-198/01, ZOdl., str. II-2717, točka 99.

Drugi posli

(173) Kar zadeva posle družbe LOT v zvezi z nepremičninami, Komisija glede na pojasnila, ki jih je zagotovila Poljska, ugotavlja naslednje.

(174) Kar zadeva prodajo sedeža družbe LOT družbi PZU/PB1, Komisija ugotavlja, da je kupec zasebna družba, kot je opisano v uvodnih izjavah 139 in 140 zgoraj, in zato njena sredstva niso državna sredstva. Ta posel zato ne pomeni državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

(175) Komisija v zvezi s (i) prodajo nepremičnine na ulici 17 Stycznia 39 družbi TF Silesia, (ii) prodajo tovornega terminala družbi LS Airport Services in (iii) prodajo gostinskih zmogljivosti družbi LOT Catering ugotavlja, da je bil kupec družba pod neposrednim ali posrednim nadzorom države. Družbi TF Silesia in LS Airport Services sta obe pod neposrednim nadzorom državne zakladnice. Kar zadeva družbo LOT Catering, je njen edini delničar sklad RGS prav tako v 100-odstotni lasti državne zakladnice, kot je opisano v uvodni izjavi 139 zgoraj. Vse te družbe so zasebnopravne družbe, za katere velja zakon o gospodarskih družbah. V skladu z zakonom je za prodajo ali nakup nepremičnine v primeru družb z omejeno odgovornostjo in pod nekaterimi pogoji tudi v primeru delniških družb potrebno soglasje skupščine delničarjev ([58]). Ob upoštevanju, da državna zakladnica neposredno ali posredno uresničuje vse glasovalne pravice na skupščinah delničarjev družb TFS, LS Airport Services in LOT Catering, je bila torej država neizogibno vključena v postopek odločanja v zvezi z zadevnimi posli. Komisija glede na te preudarke ugotavlja, da je mogoče odločitve družb TF Silesia, LS Airport Services in LOT Catering pripisati državi. Ker so te družbe javna podjetja, so njihova sredstva državna sredstva.

(176) V vseh teh primerih je bila vrednost nepremičnine predmet neodvisnega vrednotenja, opravljenega v skladu s splošno sprejetimi tržnimi kazalniki in standardi vrednotenja (med drugim ob upoštevanju primerjalnih poslov in razmer na lokalnem trgu). Cenilci premoženja so bili ustrezno usposobljeni in so imeli ustrezne izkušnje. Komisija ugotavlja, da so bila vrednotenja opravljena pred izvedbo poslov. Ugotavlja tudi, da zadevni posli izpolnjujejo zahteve neodvisnega strokovnega vrednotenja, kot so določene v Sporočilu Komisije o elementih državne pomoči pri prodaji zemljišč in objektov s strani javnih oblasti ([59]). Komisija na podlagi teh preudarkov ugotavlja, da so rezultati navedenih vrednotenj ustrezen približek tržnih cen za zgoraj opisane nepremičnine.

(177) Komisija zato ugotavlja, da z zgoraj opisanimi posli v zvezi s prodajo nepremičnin družbe LOT tej družbi ni bila dana prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi pridobila, in zato ti posli ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

Posojila

(178) Kar zadeva posojila za družbo LOT, Komisija glede na pojasnila, ki jih je zagotovila Poljska, ugotavlja naslednje.

(179) Kar zadeva posojili, ki sta ju družbi LOT zagotovili skupina PZU in družba PKN Orlen, kot je opisano v uvodnih izjavah 142 in 143 zgoraj, Komisija ugotavlja, da sta to zasebni družbi. Zato njunih odločitev ni mogoče pripisati državi in njuna sredstva niso državna sredstva. Navedeni posojili torej ne pomenita državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

(180) Kar zadeva posojilo, ki ga je družbi LOT zagotovila družba TF Silesia, je mogoče odločitve družbe TF Silesia, kot je bilo že ugotovljeno v uvodni izjavi 175 zgoraj, pripisati državi, njena sredstva pa so državna sredstva.

(181) Kar zadeva posojilo, ki ga je družbi LOT zagotovila družba OLPP, Komisija ugotavlja, da je njen edini delničar, tj. družba PERN, v 100-odstotni lasti državne zakladnice, kot je opisano v uvodni izjavi 142 zgoraj. Državna zakladnica torej uresničuje vse glasovalne pravice na skupščini delničarjev te družbe in imenuje vse člane njenega upravnega odbora. Glede na zgoraj navedeno Komisija meni, da je mogoče odločitve družbe OLPP pripisati državi in da so njena sredstva državna sredstva.

(182) Glede na zgoraj navedeno je morala Komisija v zvezi s posojiloma, ki sta ju družbi LOT zagotovili družbi TF Silesia in OLPP, oceniti, ali sta bili navedeni posojili zagotovljeni pod tržnimi pogoji. Glede na to, da je bilo pri zadevnih posojilih dano zavarovanje zelo dobro in da so bile uporabljene obrestne mere podobne tistim, ki jih uporabljajo zasebni upniki, kot je opisano v uvodni izjavi 144 zgoraj, Komisija ugotavlja, da sta bili navedeni posojili zagotovljeni pod tržnimi pogoji.

([58]) LOT Catering in TF Silesia sta družbi z omejeno odgovornostjo, LS Airport Services pa je delniška družba.
([59]) UL C 209, 10.7.1997, str. 3.

(183) Komisija zato ugotavlja, da posojila, zagotovljena družbi LOT, ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

Prodaja hčerinskih družb

(184) Kar zadeva prodajo hčerinskih družb družbe LOT, Komisija glede na pojasnila, ki jih je zagotovila Poljska, ugotavlja naslednje.

(185) Komisija v zvezi s prodajo družb LOT Services, LOT Catering, LOT AMS in LOT Cargo ugotavlja, da so bili ti posli predmet sklepa Komisije v zadevi SA. 33337 ([60]), s katerim je Komisija ugotovila, da navedeni posli niso vključevali državne pomoči. Navedeni sklep se ni izpodbijal in je postal dokončen.

(186) V zvezi s pripombami zainteresiranih strani, da je družba LOT delnice v navedenih hčerinskih družbah prodala nad njihovo tržno vrednostjo, in zlasti, da prodajna cena družb LOT AMS in LOT Services ni izražala dejstva, da: (i) je bila družba LOT AMS še v posebno težkem finančnem položaju in (ii) da je bila predhodnica družbe LOT Services, tj. družba LOT Ground Services Sp. z o.o. (v nadaljnjem besedilu: družba LOT Ground Services), predmet postopka zaradi insolventnosti, kot je opisano v uvodni izjavi 132 zgoraj, Komisija ugotavlja, da so bili zgoraj navedeni posli že predmet preiskave Komisije.

(187) Zlasti kar zadeva družbo LOT AMS, je prodajna cena delnic temeljila na treh neodvisnih predhodnih vrednotenjih, ki so bila opisana in ocenjena v sklepu Komisije v zadevi SA. 33337 ([61]). Prav tako so bili v sklepu Komisije v zadevi SA. 33337 ([62]) opisani in ocenjeni posli v zvezi z družbo LOT Cargo. Kar zadeva družbi LOT Ground Services in LOT Services, je Komisija preverila, ali je bila družba LOT Services pravni naslednik družbe LOT Ground Services, in ugotovila, da je ta prevzela le del sredstev likvidirane družbe ([63]). Glede na navedeno Komisija nima razloga, da bi spremenila svojo oceno iz sklepa o državni pomoči v zadevi SA. 33337.

(188) Glede prodaje družbe Casinos Poland družbi Vicco, kot je opisano v uvodni izjavi 145 zgoraj, Komisija ugotavlja, da je družba Vicco zasebna družba. Zato odločitev družbe Vicco ni mogoče pripisati državi in njena sredstva niso državna sredstva.

(189) V zvezi s prodajo družbe Petrolot družbi PKN Orlen, kot je opisano v uvodni izjavi 145 zgoraj, je Komisija v uvodni izjavi 179 zgoraj že ugotovila, da je PKN Orlen zasebna družna, zato njenih odločitev ni mogoče pripisati državi in njena sredstva niso državna sredstva.

(190) V zvezi s prodajo družbe Eurolot družbi TF Silesia, kot je opisano v uvodni izjavi 145 zgoraj, je Komisija že ugotovila, da je mogoče njene odločitve pripisati državi in da so njena sredstva državna sredstva. Vendar Komisija ugotavlja tudi, da je bilo pred poslom objavljeno javno povabilo k pogajanjem. Poleg tega je bila vrednost delnic družbe Eurolot določena na podlagi poročil o vrednotenju, ki so bila pripravljena pred izvedbo posla. Vrednotenja so temeljila na običajnih in sprejetih metodologijah (tj. metodi diskontiranih denarnih tokov (DCF) in metodi prilagojene vrednosti čistega premoženja) ter verjetnih predpostavkah. Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da so rezultati teh vrednotenj ustrezen približek tržnih cen deleža družbe LOT v družbi Eurolot. Glede na navedeno ugotavlja še, da je ta posel v skladu s trgom.

(191) Komisija torej ugotavlja, da prodaja hčerinskih družb družbe LOT ne pomeni državne pomoči.

Zagotavljanje storitev

(192) Komisija v zvezi z dobavo goriva družbi LOT s strani družbe PKN Orlen in njene hčerinske družbe Petrolot po domnevno nižjih cenah, kot je opisano v uvodni izjavi 146 zgoraj, navaja, da sta družba PKN Orlen in njena hčerinska družba Petrolot zasebni družbi. Zato sredstva družbe PKN Orlen niso državna sredstva; Komisija ugotavlja, da posli v zvezi z dobavo goriva za družbo LOT ne pomenijo državne pomoči.

([60]) Glej opombo 8.
([61]) Glej uvodne izjave 29 do 34 in 57 do 60 sklepa Komisije v zadevi SA. 33337, glej opombo 8.
([62]) Glej uvodne izjave 17 do 22 in 44 do 50 sklepa Komisije v zadevi SA. 33337, glej opombo 8.
([63]) Glede na informacije, ki jih je Poljska predložila v okviru preiskave v zadevi SA. 33337, je družba LOT Services od likvidirane družbe LOT Ground Services prevzela nekatera sredstva (opremo za zemeljsko oskrbo) in nekatere zaposlene (prek zunanjega podjetja za zaposlovanje). To ni bilo povezano s prevzemom dejavnosti družbe LOT Ground Services.

7.2 ZAKONITOST POMOČI ZA PRESTRUKTURIRANJE

(193) V skladu s členom 3 Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES ([64]) se pomoč ne izvaja, preden Komisija sprejme ali se šteje, da je sprejela, sklep o odobritvi takšne pomoči (v nadaljnjem besedilu: obveznost mirovanja).

(194) Poljska do danes ni izvedla pomoči za prestrukturiranje družbe LOT. Komisija zato ugotavlja, da je bila obveznost mirovanja upoštevana.

7.3 ZDRUŽLJIVOST POMOČI ZA PRESTRUKTURIRANJE

(195) Člen 107(3)(c) PDEU določa, da se lahko državna pomoč odobri, če je dodeljena za pospeševanje razvoja nekaterih gospodarskih sektorjev, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.

(196) Komisija meni, da ta ukrep pomeni pomoč za prestrukturiranje, ki jo je treba oceniti glede na Smernice, da se ugotovi, ali je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(3) PDEU.

7.3.1 **Podjetje v težavah**

(197) V skladu s točkama 12(a) in 14 Smernic so do pomoči za prestrukturiranje upravičena samo podjetja v težavah. Da bi bila družba opredeljena kot podjetje v težavah, mora izpolnjevati merila iz točke 10 ali 11 Smernic.

(198) V skladu s točko 10 se za podjetje šteje, da je v težavah, kadar:

(a) je v primeru družbe z omejeno odgovornostjo izgubljena več kot polovica njenega osnovnega kapitala in je bila več kot četrtina tega kapitala izgubljena v preteklih 12 mesecih;

(b) ne glede na vrsto zadevne družbe, ta izpolnjuje merila na podlagi domače zakonodaje za uvedbo kolektivnih postopkov insolventnosti.

(199) Komisija je v sklepu o začetku postopka navedla, da družba LOT, ki je družba z omejeno odgovornostjo, izpolnjuje merili iz točke 10(a) Smernic, ker je na dan 31. decembra 2012 izgubila več kot polovico svojega osnovnega kapitala (169,7 %) in več kot eno četrtino tega v preteklih 12 mesecih (89,3 %) ([65]).

(200) Zaradi čistega dobička, izkazanega leta 2013, bi se zdelo, da družba LOT trenutno ne izpolnjuje drugega podmerila iz točke 10(a). Vendar je bil čisti dobiček, dosežen leta 2013, mogoč zgolj zaradi pomoči za reševanje. Brez te pomoči leta 2013 ne bi bilo nobenega dobička, saj se družba ne bi finančno obdržala. Komisija zato meni, da je bila družba LOT podjetje v težavah v smislu točke 10(a), ko se je začel postopek prestrukturiranja, in še vedno je.

(201) Poleg tega se je decembra 2012 družba LOT znašla na robu nelikvidnosti in je bila prisiljena zaprositi za pomoč za reševanje, da bi se izognila insolventnosti, glej uvodno izjavo 17 zgoraj. Poljska je potrdila, da bi družba LOT brez pomoči za reševanje hitro šla v stečaj.

(202) Komisija zato meni, da je bila družba LOT podjetje v težavah od začetka postopka prestrukturiranja v smislu točke 10(a) in (c) Smernic.

(203) Komisija je poleg tega preučila tudi, ali družba LOT izpolnjuje merila iz točke 11 Smernic.

(204) V točki 11 Smernic je določeno, da se lahko podjetje šteje za podjetje v težavah, tudi če ni izpolnjena nobena od okoliščin iz točke 10, in navedeni so nekateri običajni znaki podjetja v težavah, kot so: upadanje prometa, kopičenje zalog, presežna zmogljivost, naraščajoči dolgovi, naraščajoči stroški obresti in zniževanje vrednosti ali nična vrednost premoženja.

([64]) UL L 83, 27.3.1999, str. 1.

([65]) Glede na računovodske izkaze družbe LOT za leto 2012 je osnovni kapital družbe LOT na dan 31. decembra 2012 znašal 447,7 milijona PLN, pri čemer je družba LOT izgubila 759,8 milijona PLN do 31. decembra 2012, od tega 400 milijonov PLN samo leta 2012.

(205) Iz računovodskih izkazov družbe LOT so razvidni naslednji znaki podjetja v težavah (glej preglednico 1 zgoraj):

— upadanje prometa: leta 2013 so prihodki od prodaje padli na 3 147 milijonov PLN, tj. najnižjo raven od leta 2010, ko so znašali 2 958,8 milijona PLN;

— kopičenje zalog: po začetnem zmanjšanju z 252,1 milijona PLN leta 2010 na 198,5 milijona PLN leta 2012 so se zaloge leta 2013 povečale na 216,6 milijona PLN;

— presežna zmogljivost: družba LOT je zmanjšala število zaposlenih in floto ter načrtuje nadaljnja zmanjševanja, kar je znak presežne zmogljivosti;

— naraščajoči dolgovi: kratkoročne in dolgoročne obveznosti so se povečale s 1 606,9 milijona PLN leta 2010 na 3 223 milijonov PLN leta 2013;

— naraščajoči stroški obresti: stroški obresti so se povišali s 60,2 milijona PLN leta 2010 na 123,8 milijona PLN leta 2013;

— zniževanje vrednosti ali nična vrednost čistega premoženja: vrednost čistega premoženja se je znižala s 500,1 milijona PLN leta 2010 na – 265,5 milijona PLN leta 2012 in – 258,1 milijona PLN leta 2013.

Poleg tega je družba LOT izkazala izgubo v vsakem poslovnem letu od leta 2008. Ta trend se je obrnil šele leta 2013, ko je družba izkazala čisti dobiček, potem ko je prejela pomoč za reševanje. Komisija meni, da je družba, ki je več let izkazovala tako velike izgube, verjetno v težavah.

(206) Poleg tega glede na revizorjevo mnenje o računovodskih izkazih za leto 2013 obstaja materialna negotovost glede sposobnosti družbe LOT za nadaljevanje poslovanja zaradi negativnega lastniškega kapitala in kratkoročnih obveznosti, ki presegajo kratkoročna sredstva. V preteklih zadevah ([66]) je Komisija ugotovila, da se, kadar ima družba negativen lastniški kapital, *a priori* predpostavlja, da so merila iz točke 10(a) Smernic izpolnjena, kar bi veljalo za družbo LOT od leta 2012. Tudi Splošno sodišče je ugotovilo ([67]), da je družba z negativnim lastniškim kapitalom podjetje v težavah.

(207) Glede na navedeno Komisija meni, da je družba LOT podjetje v težavah tudi v smislu točke 11 Smernic.

(208) Družba LOT je bila ustanovljena leta 1929 (v sedanji obliki je bila registrirana leta 2001) in od svoje ustanovitve deluje v potniškem zračnem prometu, zato je ni mogoče šteti za novoustanovljeno podjetje za namene točke 12 Smernic.

(209) Točka 13 Smernic določa, da podjetje, ki pripada večji poslovni skupini ali ki ga je ta skupina prevzela, običajno ni upravičeno do pomoči za prestrukturiranje, razen če je mogoče dokazati, da je vzrok težav v podjetju samem in da te niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini ter da so težave prehude, da bi jih lahko skupina odpravila sama.

(210) Družba LOT je matična družba poslovne skupine, vendar so njene težave povezane z njeno dejavnostjo in niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini LOT. Dejavniki, za katere se šteje, da so družbi LOT povzročili težave, so opisani v uvodni izjavi 20 zgoraj.

(211) Hčerinske družbe skupine LOT so premajhne in ne ustvarjajo zadostnega denarnega presežka, da bi rešile matično družbo. Njihovi skupni prihodki v letu 2013 so znašali le približno 2,5 % prihodkov družbe LOT, izkazale pa so skupno čisto izgubo v višini 2 milijonov PLN. Poleg tega se zdi, da je sama skupina LOT v težavah, saj je izkazala konsolidirano čisto izgubo v višini 164 milijonov PLN za leto, ki se je končalo 31. decembra 2011 (družbi LOT zaradi brezpredmetnosti hčerinskih družb od takrat ni treba pripravljati konsolidiranih računovodskih izkazov), in nakopičene izgube v višini 270 milijonov PLN na ta datum. Težave družbe LOT so torej prehude, da bi jih lahko skupina odpravila sama.

([66]) Odločba Komisije v zadevi C 38/2007 *Arbel Fauvet Rail* (UL L 238, 5.9.2008, str. 27.)

([67]) Sodba z dne 3. marca 2010 v združenih zadevah *Freistaat Sachsen, MB Immobilien in MB System proti Komisiji*, T-102/07 in T-120/07, ZOdl., str. II-585, točke od 95 do 106.

(212) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da je družba LOT podjetje v težavah in upravičena do pomoči za prestrukturiranje.

7.3.2 **Načelo enkratnosti pomoči**

(213) V skladu s točko 73 Smernic Komisija ne bo dovolila dodatne pomoči za reševanje ali prestrukturiranje, če je zadevno podjetje v preteklosti že prejelo pomoč za reševanje ali prestrukturiranje, vključno s kakršno koli nepriglašeno pomočjo, in če je od dodelitve pomoči za reševanje ali od konca obdobja prestrukturiranja ali od ustavitve izvajanja načrta prestrukturiranja preteklo manj kot deset let (upošteva se tisto, kar je bilo pozneje).

(214) Komisija je v okviru te preiskave ocenila, ali so odložene letališke pristojbine, ki so bile predmet pritožbe družbe Ryanair iz oddelka 1.2 zgoraj in v zvezi s katerimi so druge zainteresirane strani izrazile nadaljnje pripombe, kot je opisano v uvodnih izjavah 130, 132, 133 in 135 zgoraj, vplivale na skladnost Poljske z načelom enkratnosti pomoči. Po ugotovitvi, da odložene letališke pristojbine ne pomenijo državne pomoči, glej uvodno izjavo 172 zgoraj, sledi, da navedeni posli ne vplivajo na skladnost Poljske z načelom enkratnosti pomoči.

(215) Enako velja za druge posle, za katere so zainteresirane strani navedle, da domnevno pomenijo državno pomoč, tj. v zvezi s: (i) prodajo nepremičnin, (ii) zagotovitvijo posojil, (iii) prodajo hčerinskih družb in (iv) zagotavljanjem drugih storitev, kot je navedeno v uvodnih izjavah 132 in 133 zgoraj, ker je Komisija ugotovila, da ne pomenijo državne pomoči, glej uvodne izjave 177, 183, 191 in 192 zgoraj.

(216) Glede na navedeno Komisija meni, da niti odlog plačila letaliških pristojbin niti posli, ki so jih navedle zainteresirane strani, ne pomenijo državne pomoči. Poleg tega je Poljska potrdila, da družba LOT v zadnjih desetih letih ni prejela nobene pomoči za reševanje ali prestrukturiranje. Komisija zato meni, da je načelo enkratnosti pomoči upoštevano.

7.3.3 **Obnova dolgoročne sposobnosti preživetja**

(217) Da bi se ukrep štel za združljivega na podlagi točk 34 do 37 Smernic, se mora z načrtom prestrukturiranja obnoviti dolgoročna sposobnost preživetja podjetja v razumnem časovnem okviru in na podlagi realnih predvidevanj prihodnjih pogojev poslovanja. Načrt mora družbi omogočati, da bo po prestrukturiranju vse svoje stroške krila sama, in pričakovani donos kapitala mora biti dovolj velik, da prestrukturiranemu podjetju omogoča samostojno konkuriranje na trgu. V načrtu prestrukturiranja morajo biti opisane okoliščine, zaradi katerih je podjetje zašlo v težave, in s tem zagotovljena podlaga za oceno ustreznosti predlaganih ukrepov prestrukturiranja.

(218) V načrtu prestrukturiranja je obnovitev dolgoročne sposobnosti preživetja predvidena leta 2015 (glej preglednico 4). Družba LOT naj bi ustvarila čisti dobiček, kar pomeni, da bi bila po koncu prestrukturiranja sposobna kriti vse svoje stroške, vključno z amortizacijo in finančnimi dajatvami. Pričakovani donos vloženega kapitala naj bi bil v obdobju po prestrukturiranju od [5–6] % do [10–12] %. Ker je donos na poljske desetletne državne obveznice, ki se običajno šteje za približek donosa netvegane naložbe, približno 3,4-odstoten, pričakovani donos kapitala ponuja razmeroma ustrezno premijo za tveganja in ga je mogoče šteti za zadostnega, da družbi LOT omogoča samostojno konkuriranje na trgu. Po drugi strani se cilj, ki si ga je zastavila družba LOT, glede na to, da je srednja vrednost ROCE evropskih letalskih družb v zadnjem poslovnem letu znašala 6,9 % (10,3 %, če se upoštevajo samo donosni prevozniki) in da je ROCE najuspešnejših evropskih prevoznikov znašal 13,4 %, ne zdi niti nerealen niti pretiran po uspešnem prestrukturiranju.

(219) V načrtu prestrukturiranja so podrobno opisane okoliščine, zaradi katerih je družba LOT zašla v težave, in določeni so ukrepi, s katerimi naj bi bile te težave, ki so podrobno opisane v poglavju III zgoraj, odpravljene.

(220) Komisija je pregledala ključne predpostavke, na katerih temeljijo finančne projekcije v načrtu prestrukturiranja, ter ocenila ukrepe prestrukturiranja in vprašanja, ki so jih zainteresirane strani postavile v zvezi z obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja. Na podlagi te ocene meni, da je družba LOT zdaj v boljšem položaju, da uspe, kot je bila v obdobju 2009–2012.

(221) Prvič, družba LOT je leta 2013 začela uporabljati dolgo pričakovane zrakoplove B787, ki so ključni element nove strategije in pomemben dejavnik koristi prestrukturiranja. Poljska je zamudo pri dobavi zrakoplovov B787 štela za enega od glavnih razlogov za pretekle finančne težave družbe LOT in njeno nezmožnost za obnovo

sposobnosti preživetja. Nova strategija družbe LOT temelji na uporabi zrakoplovov B787 na nišnih progah na dolge razdalje in učinkoviti mreži povezav s Poljske in iz srednje Evrope, zgrajene okrog letališča Chopin v Varšavi, ki je bilo nedavno posodobljeno in se širi ([68]).

(222) Prvi dejanski rezultati uporabe zrakoplovov B787 potrjujejo predpostavko, da bodo z njihovo uvedbo dosežene pomembne koristi prestrukturiranja. V obdobju od junija do novembra 2013 je bil dobiček, ustvarjen s floto zrakoplovov B787, za […] milijonov PLN večji do dobička, ki je bil v primerljivem obdobju leta 2012 ustvarjen z njihovimi predhodniki B767. To je bilo boljše od napovedi v načrtu prestrukturiranja. Ob predpostavki, da se zrakoplovi uporabljajo polnih 12 mesecev (v nasprotju z letom 2013, ko so bili pol leta na tleh), se načrtovani letni finančni učinek v višini [135–165] milijonov PLN zdi uresničljiv. Z novimi zrakoplovi so bili doseženi tudi pomembni prihranki: stroški goriva so bili za [> 15] % nižji, skupni neposredni stroški pa so bili nižji za [> 25] %.

(223) Poljska je predložila tudi kvantitativne dokaze, ki potrjujejo, da uvedba zrakoplovov B787 pozitivno vpliva ne samo na segment letov na dolge razdalje, ampak tudi na celotno mrežo letov, vključno s segmentoma letov na kratke in srednje razdalje, ki zagotavljata povezovalne lete za lete na dolge razdalje. Dobiček družbe LOT iz povezav, na katerih letijo zrakoplovi B787, izmerjen s kazalnikom Prag 2 ([69]) (tj. vključno z učinkom prispevka na celotno mrežo letov), je v obdobju od junija do novembra 2013 dosegel [> 100] milijonov PLN in je bil za [> 100] % večji kot v primerljivem obdobju leta 2012, ko je družba LOT uporabljala stare zrakoplove B767.

(224) V zvezi s premajhno izkoriščenostjo zrakoplovov B787, na katero je bilo opozorjeno v sklepu o začetku postopka, je Poljska pojasnila, da je družba LOT do leta 2013 upravljala pet zrakoplovov B767 na progah s Poljske v ZDA in Kanado. Trenutno ima šest zrakoplovov B787, ki lahko letijo na istih progah in dodatni progi v Peking. Družba LOT namerava po obdobju prestrukturiranja odpreti nove proge na dolge razdalje v Azijo. Po podatkih združenja IATA naj bi bila letna rast čezatlantskih letov s Poljske v obdobju 2013–2017 6,5-odstotna, letna rast potniškega prometa iz srednje in vzhodne Evrope v Azijo pa 9,1- do 10,6-odstotna. Poljska je predložila podatke, ki kažejo, da ima enega od največjih in najbolj rastočih lokalnih trgov za lete v Severno Ameriko, večjega od nekaterih uveljavljenih zahodnoevropskih vozlišč (München, Dunaj, København in na nekaterih progah Zürich) in večjega od trenutnega trga Prage in Budimpešte skupaj. To je dodatno zagotovilo, da se lahko zrakoplovi B787 uporabljajo učinkovito in uspešno.

(225) Drugič, družba LOT je odpravila pomanjkljivosti prejšnjih poskusov prestrukturiranja, tako da se je osredotočila na predhodno nerešene težave, na primer nedosledno prestrukturiranje zaposlovanja. Družba LOT je že do novembra 2013 število osebja za zemeljsko oskrbo zmanjšala v doslej največjem obsegu, tj. za 35 %, in načrtuje dodatna zmanjševanja. Okrepila je tudi spremljanje izvajanja načrta prestrukturiranja.

(226) Ukrepi, povezani s prihodki, so dosegli [> 100] % njihovega načrtovanega finančnega potenciala v letu 2013. Družba LOT je avgusta 2013 uvedla plačljivo postrežbo hrane in pijače, ki ni naletela na negativen odziv strank. Glede na tržno raziskavo družbe LOT ni verjetno, da bodo potniki v njenem ekonomskem razredu nasprotovali drugim plačljivim storitvam, razen plačilu za prtljago (ki pa ga družba LOT ne namerava uvesti). Potniki so na poljskem trgu, na katerem imajo nizkocenovni prevozniki več kot 50-odstotni delež, vajeni plačljivih storitev.

(227) Zdi se, da tukaj obstajajo možnosti za rast dodatnih prihodkov. Dodatni prihodki družbe LOT znašajo […] % skupnih prihodkov in so manjši od povprečja pri tradicionalnih prevoznikih (3,1 % in se povečuje) ter mnogo manjši kot pri družbi Aer Lingus (13–14 %), ki za družbo LOT pomeni strateško merilo primerjave (zaradi podobne velikosti in poslovnega modela). Družba LOT je ustanovila posebno enoto, ki je odgovorna za povečanje dodatnih prihodkov. Ker se tradicionalne letalske družbe usmerjajo k mešanemu poslovnemu modelu, v katerem se več dodatnih prihodkov povezuje s tradicionalnimi elementi mrežnih prevoznikov, se zdi upravičeno šteti, da preobrat družbe LOT v isto smer ne bo ogrozil njene strategije (da ostane tradicionalni prevoznik) in odvrnil strank.

([68]) Po posodobitvi drugega potniškega terminala se bo zmogljivost letališča povečala na več kot 20 milijonov potnikov, kar je enkrat več od sedanje zmogljivosti.

([69]) Za opredelitev Praga 2 glej uvodno izjavo 248.

(228) Kar zadeva nadaljnje izvajanje načrta prestrukturiranja, je družba LOT do 31. decembra 2013 že uresničila 69 % načrtovanega izboljšanja v letu 2014. Za dosego cilja, določenega za leto, ki se konča 31. decembra 2014 (dobiček iz osnovne dejavnosti v višini 71 milijonov PLN), mora družba LOT finančno uspešnost izboljšati še za 75 milijonov PLN, kar je realen cilj.

(229) Družba LOT je opredelila vire te potrebne izboljšave, tj. koristi iz že izvedenih ukrepov prestrukturiranja, ki imajo ponavljajoči se finančni učinek ([> 100] milijonov PLN leta 2013); neobstoj enkratnih stroškov prizemljitve zrakoplovov B787 v prvi polovici leta 2013 ([> 25] milijonov PLN); dodatni dobiček od zrakoplovov B787, če se uporabljajo vse leto in ne samo pol leta kot v letu 2013 ([> 50] milijonov PLN); prihranki pri stroških goriva ([> 75] milijonov PLN). Če bo dejansko uresničen le del teh morebitnih izboljšav, bi morala družba LOT doseči svoji finančni cilj za leto 2014.

(230) Tretjič, makroekonomsko okolje, ki je onemogočilo predhodne poskuse prestrukturiranja, se je izboljšalo. Zdi se, da se gospodarstvo EU po recesiji v letih 2009 in 2012 zdaj postavlja na noge, po napovedih pa naj bi bila njegova rast 1,6-odstotna leta 2014 in 2,0-odstotna leta 2015. Rast poljskega gospodarstva naj bi bila leta 2014 3,2-odstotna, tj. večja, kot je bilo predvideno v času priprave načrta prestrukturiranja (2,2-odstotna), in 3,4-odstotna leta 2015 ([70]). Glede na pretekle podatke, ki jih navaja družba LOT, je povpraševanje po storitvah potniškega zračnega prometa močno povezano z gospodarsko rastjo. Združenje IATA napoveduje, da bo letna rast potniškega prometa v obdobju 2013–2017 5,4-odstotna. Po navedbah Združenja evropskih letalskih prevoznikov bosta srednja in vzhodna Evropa v poletnem časovnem okviru leta 2014 zabeležili največjo širitev (7-odstotno povečanje letov) na vseh evropskih območjih. Poljska obvladuje približno 25 % skupnega zračnega prometa v srednji in vzhodni Evropi.

(231) Posledično je družba LOT v poslovnem letu, ki se je končalo 31. decembra 2013 in je bilo prvo polno leto obdobja prestrukturiranja, izkazala čisti dobiček v višini 26 milijonov PLN (v nasprotju z načrtovano izgubo v višini 196 milijonov PLN). Glede na analizo družbe LOT je bil ta prvi dobiček od leta 2007 večinoma posledica izvajanja ukrepov prestrukturiranja in ne zunanjih dejavnikov.

(232) Likvidnost družbe LOT se je prav tako zelo izboljšala. Dejanski denarni tokovi iz poslovanja so bili leta 2013 za 285 milijonov PLN večji od načrtovanih. Čeprav je bilo v načrtu prestrukturiranja predvideno, da bo družba LOT pomoč za prestrukturiranje potrebovala avgusta 2013, je do danes zmogla brez nje in je celo ustvarila dodatne vire financiranja, kot so […] Boeinga v višini […] milijonov USD ter neto prihodek od prodaje in povratnega najema šestega zrakoplova B787 v višini […] milijonov USD ([71]). Čeprav družba LOT še vedno potrebuje pomoč, da bi preživela, se je varnostna rezerva likvidnosti povečala, kar še dodatno podpira trditev v zvezi z obnovo sposobnosti preživetja.

(233) Komisija je v sklepu o začetku postopka podvomila o nekaterih predpostavkah, na katerih temeljijo finančne projekcije, na primer o razmeroma majhnem odstopanju ključnih parametrov, na katerih temeljijo finančne projekcije, od izhodiščne vrednosti (npr. povprečni prihodki enote na potnika (donos) – za 1 %, število potnikov – za 1 %, menjalni tečaj PLN/USD – za 10 %), fiksni ceni goriva v šestletnem obdobju projekcije, 85-odstotni stopnji izvajanja ukrepov prestrukturiranja, znesku prihodkov, ki naj bi bili ustvarjeni s podnajemom zrakoplovov.

(234) Poljska je predložila posodobljeno analizo občutljivosti, v kateri so predvidena večja odstopanja ključnih parametrov od izhodiščne vrednosti: donos – za 4 %, število potnikov – za 3,5 %, padec vrednosti PLN v primerjavi z USD – za 55 %. Glede na to analizo se v vseh scenarijih še vedno pričakuje, da bo družba LOT ohranila sposobnost preživetja v celotnem obdobju projekcije 2014–2018. Ne glede na to je Poljska poudarila, da so izhodiščne ravni konzervativne. Načrtovani donos je utemeljen s preteklimi vrednostmi in je bil potrjen z dejanskimi rezultati (leta 2013 je rasel hitreje, kot je bilo načrtovano). Število potnikov, že predvideno na bistveno nižjih ravneh zaradi ukrepov prestrukturiranja in izravnalnih ukrepov, je manjše, kot bi bilo utemeljeno na podlagi primerjave s podobnimi letalskimi družbami in napovedi rasti za poljski trg. Nazadnje, glede na napovedi finančnih institucij, ki jih navaja družba LOT, naj bi menjalni tečaj PLN/USD ostal pod ravnjo, predvideno v načrtu prestrukturiranja, do konca obdobja napovedi, tj. leta 2016.

([70]) *Evropska gospodarska napoved – pomlad 2014*, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf.

([71]) Družba LOT je […] podpisala sporazum z družbo Boeing, s katero so bila zaključena pogajanja, ki so se nanašala na […] zrakoplovov B787 […]. V sporazumu je določen […] z ocenjenim denarnim učinkom v višini […] milijonov USD. Poleg tega so pogoji sporazuma o prodaji in povratnem najemu šestega zrakoplova B787 boljši kot poslovni najem, prvotno predviden v načrtu prestrukturiranja. Sedanja vrednost inkrementalnih denarnih tokov znaša […] milijonov USD.

(235) Izhodiščna cena goriva, predvidena v načrtu prestrukturiranja, je nad desetletno preteklo najvišjo ceno družbe LOT in 12,1 % nad tržno ceno v času priglasitve, kar pomeni, da je precej višja od cen, ki jih je Komisija analizirala v predhodnih zadevah v zvezi s prestrukturiranjem letalskih družb ([72]) (tj. najvišja cena goriva, analizirana v zadevi v zvezi z družbo Czech Airlines, je bila 5 % in v zvezi z družbo Air Malta 4,5 % nad takratnimi tržnimi cenami). Družba LOT lahko trenutno ceno goriva zavaruje (hedging) na […] % pod izhodiščno ravnjo do leta 2015, kar pomeni, da lahko zagotovi, da cena ne bo presegla zavarovane ravni do konca obdobja prestrukturiranja. Poleg tega bi družba LOT glede na analizo občutljivosti, tudi če bi se ta zelo konzervativna izhodiščna cena povišala za 15 %, še vedno ohranila likvidnost v celotnem obdobju finančne projekcije.

(236) Kar zadeva prihodek, ki naj bi bil ustvarjen s podnajemom zrakoplovov, je družba LOT en zrakoplov B787 oddala v podnajem organizatorjem potovanj in trenutno pripravlja končno pogodbo z najemnikom drugega zrakoplova. Družba LOT verjetnost posla ocenjuje kot veliko. Glede na pripombe zainteresirane strani je B787 zrakoplov, ki se dobro trži. Predpostavka v zvezi s podnajemom dveh zrakoplovov B787 se zato zdi uresničljiva.

(237) Družba LOT še vedno išče kupce ali najemnike za […] zrakoplovov E170. Kljub temu je pripravila nadomestni scenarij za floto, v katerem je predvidena nadaljnja uporaba zrakoplovov za zagotovitev, da bo sposobnost preživetja obnovljena, tudi če ti poskusi ne uspejo. Komisija je preučila, kako bi nadomestni scenarij, če bi bil izveden, vplival na finančne projekcije. Ugotovila je, da bi bili skupni denarni odlivi v obdobju 2014–2018 za [64–78] milijonov PLN večji kot pri osnovnem scenariju. Ta negativni odmik ostaja v okviru varnostne rezerve, predvidene v načrtu prestrukturiranja. Družba LOT naj bi celo na podlagi najslabšega mogočega scenarija ustvarila akumulirane denarne tokove v višini [> 150] milijonov PLN v obdobju 2014–2018.

(238) Poleg tega je družba LOT predvidela nadaljnje ukrepe prestrukturiranja (ki niso vključeni v načrt prestrukturiranja), da bi amortizirala morebitne negativne učinke nadomestnega scenarija za floto. Ocenjeni finančni učinek teh dodatnih ukrepov znaša [> 50] milijonov PLN na leto in precej presega morebitno finančno vrzel v višini [64–78] milijonov PLN v obdobju 2014–2018. Glede na finančne projekcije na podlagi nadomestnega scenarija za floto v povezavi z dodatnimi ukrepi prestrukturiranja naj bi bil likvidnostni položaj družbe LOT celo nekoliko boljši, kot je bilo predvideno v načrtu prestrukturiranja.

(239) V zvezi s stopnjo izvajanja načrta prestrukturiranja Komisija na podlagi zgornje analize meni, da je predvidena 85-odstotna stopnja izvajanja ukrepov prestrukturiranja realna. Poleg tega ugotavlja, da je družba LOT leta 2013 dosegla 137 % načrtovanih koristi prestrukturiranja.

(240) Komisija zato meni, da posodobljena analiza občutljivosti dodatno dokazuje, da lahko družba LOT s predlaganimi ukrepi prestrukturiranja obnovi dolgoročno sposobnost preživetja.

(241) Komisija nadalje ugotavlja, da je trajanje načrta prestrukturiranja omejeno na tri leta in eno četrtletje, tj. od zadnjega četrtletja leta 2012 do konca leta 2015, kar se v tem primeru zdi ustrezno glede na ukrepe prestrukturiranja, predvidene v načrtu, časovni razpored, po katerem bi morali biti izvedeni, in prve rezultate navedenih ukrepov. Trajanje je krajše kot pri predhodno odobrenih zadevah v zvezi s prestrukturiranjem letalskih družb ([73]), v katerih je obdobje prestrukturiranja trajalo pet let.

(242) Nazadnje, Komisija opaža, da je datum priglašenega načrta prestrukturiranja 14. junij 2013, medtem ko se je postopek prestrukturiranja začel konec leta 2012. Za prestrukturiranje podjetja v težavah je namreč običajno potrebnih več ukrepov, od katerih se lahko nekateri sprejmejo takoj, medtem ko bo za opredelitev in izvedbo drugih morda potrebno več časa. Bilo bi torej kontraproduktivno, če bi določili, da se prvi ukrepi, zato da bi se šteli za del istega postopka prestrukturiranja, ne smejo izvajati, dokler nazadnje navedeni ukrepi niso opredeljeni v vseh svojih podrobnostih. S tako prepovedjo izvajanja ukrepov, ki bi jih bilo mogoče sprejeti takoj, bi se povečale težave družbe in potreba po dodatni državni pomoči.

(243) Komisija zato ugotavlja, da so predlagani ukrepi prestrukturiranja primerni za obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja družbe LOT v razumnem časovnem okviru in na podlagi realnih predvidevanj.

([72]) Sklep Komisije C(2012) 6352 final z dne 19. septembra 2012 v zadevi SA.30908 (UL L 92, 3.4.2013); Sklep Komisije C(2012) 4198 final z dne 27. junija 2012 v zadevi SA.33015 (UL L 301, 30.10.2012).

([73]) Glej opombo 74.

7.3.4 **Izogibanje neupravičenemu izkrivljanju konkurence (izravnalni ukrepi)**

(244) V skladu s točkami 38 do 42 Smernic je treba sprejeti izravnalne ukrepe za zagotovitev čim večjega zmanjšanja škodljivih učinkov pomoči na pogoje poslovanja. Pomoč ne sme neupravičeno izkrivljati konkurence. To običajno pomeni omejitev prisotnosti, ki jo lahko družba uživa na svojih trgih ob koncu obdobja prestrukturiranja. Izravnalni ukrepi morajo biti sorazmerni z izkrivljajočimi učinki pomoči ter zlasti z velikostjo in relativno pomembnostjo podjetja na njegovem trgu ali trgih. Opustitve dejavnosti, ki ustvarjajo izgubo, ni mogoče šteti za veljaven izravnalni ukrep. Obseg izravnalnih ukrepov je treba določiti za vsak primer posebej in ob upoštevanju cilja obnove dolgoročne sposobnosti preživetja podjetja. Poleg tega bo Komisija v skladu s točko 7 Smernic zahtevala izravnalne ukrepe, s katerimi se čim bolj zmanjša učinek na konkurente.

(245) V skladu s točko 56 Smernic so pogoji za odobritev pomoči manj strogi, kar zadeva izvajanje izravnalnih ukrepov na območjih, ki prejemajo pomoč. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da ima družba LOT sedež na območju, ki prejema pomoč v skladu s členom 107(3)(a) PDEU.

(246) Komisija ugotavlja, da je družba LOT relativno majhna družba, ki se srečuje s konkurenco tradicionalnih in nizkocenovnih prevoznikov. Njen delež v skupnem evropskem potniškem zračnem prometu je ocenjen na manj kot 1 %. Ima razmeroma močnejši (čeprav postaja šibkejši) položaj na mednarodnih progah na Poljsko in s Poljske, na katerih je njen delež ocenjen na 27 %. Komisija zato meni, da so potrebni izravnalni ukrepi. Vendar lahko Komisija zaradi razmeroma majhne velikosti in omejene tržne pomembnosti družbe LOT šteje, da bodo izkrivljajoči učinki pomoči omejeni. To pa je treba tudi upoštevati pri oceni izravnalnih ukrepov.

(247) Družba LOT kot izravnalne ukrepe načrtuje ukinitev 19 povezav in zmanjšanje pogostosti letov na petih povezavah (glej podrobnosti v oddelku 3.4). Predlagani izravnalni ukrepi ustrezajo zmanjšanju zmogljivosti za [13,5–16,5] % v smislu ASK v primerjavi z obdobjem pred prestrukturiranjem od novembra 2011 do oktobra 2012. Družba LOT trdi, da nobena od zadevnih povezav ni ustvarjala izgube pred prestrukturiranjem.

(248) Družba LOT donosnost prog izračunava z dvema meriloma: „Pragom 1“ in „Pragom 2“. Pri Pragu 1 se upoštevajo prihodki in variabilni stroški proge, kot so na primer stroški prodaje, stroški, povezani s potniki, in stroški letov. Pri Pragu 2 se dodatno upoštevajo tako imenovani „prispevek“ (finančni učinek proge na celotno mrežo letov družbe LOT) in posredni stroški, ki jih je mogoče pripisati progi (npr. poslovni najem, amortizacija, fiksni stroški osebja, trženje in oglaševanje). Vse zadevne proge so bile donosne na podlagi merila Prag 1.

(249) Praksa Komisije je, da proge šteje za donosne, če so imele pozitiven prispevek za kritje v letu pred njihovo ukinitvijo ([74]). Pri prispevku za kritje (ki ustreza „Pragu 1“ družbe LOT) se upoštevajo prihodki od prodaje in variabilni stroški (stroški, povezani z leti, potniki in distribucijo), ki jih je mogoče pripisati posamezni progi. Prispevek za kritje je ustrezno merilo, ker upošteva vse stroške, ki so neposredno povezani z zadevno progo. Proge s pozitivnim prispevkom za kritje ne krijejo samo variabilnih stroškov proge, ampak prispevajo tudi k fiksnim stroškom družbe.

(250) Običajna poslovna praksa je, da se nadaljujejo dejavnosti, s katerimi se kratko- do srednjeročno krijejo variabilni stroški. Fiksni stroški se načeloma ne spreminjajo z obsegom dejavnosti in jih je treba kriti ne glede na to, ali povezava deluje ali ne. Zato je za letalsko družbo ugodneje, da obdrži tako povezavo, dokler krije vsaj del fiksnih stroškov, kot da jo opusti. To je implicitno priznala ena od zainteresiranih strani, ki je navedla, da je merjenje donosnosti samo na podlagi variabilnih stroškov neustrezno za *dolgoročne* preudarke.

(251) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da zadevne proge pomenijo ustrezne izravnalne ukrepe, ker pred prestrukturiranjem niso ustvarjale izgube.

(252) Komisija v zvezi s trditvijo zainteresirane strani, da je družba LOT zaradi državne pomoči povečala svojo zmogljivost na poljskem trgu čarterskih poletov, navaja, prvič, da je družba LOT do zdaj prejela le pomoč za reševanje, ki je bila v celoti porabljena za odplačilo zapadlih obveznosti in kritje finančnega primanjkljaja iz dejavnosti poslovanja v obdobju reševanja. Družba LOT torej ni imela nikakršne presežne državne pomoči, ki bi bila na voljo za financiranje domnevne širitve na trgu čarterskih poletov. Tudi prihodnja pomoč za prestrukturiranje se ne bo uporabljala za to, ampak izključno za financiranje ukrepov prestrukturiranja.

([74]) Glej Sklep Komisije v zadevi SA.30908, glej opombo 73, uvodni izjavi 130 in 131.

(253) Drugič, družba LOT ni povečala svoje zmogljivosti na poljskem trgu čarterskih poletov. Nasprotno, svojo prisotnost na rastočem poljskem trgu čarterskih poletov je z [> 3] % leta 2012 zmanjšala na [< 1,5] % leta 2013 (v preteklosti je imela družba LOT mnogo močnejši položaj z [> 15]-odstotnim tržnim deležem leta 2010). Dejavnosti družbe LOT na trgu čarterskih poletov so začasne in se izvajajo zgolj za zagotovitev učinkovite uporabe njene flote, kot je bilo predvideno v načrtu prestrukturiranja. Družba LOT ne načrtuje, da bo po koncu obdobja prestrukturiranja ohranila svojo navzočnost na trgu čarterskih poletov.

(254) Tretjič, čarterska dejavnost je postranska dejavnost družbe LOT, saj pomeni le [< 1] % njene dejavnosti. V skladu s Smernicami je treba zmanjšati zmogljivost na glavnem trgu, tj. v primeru družbe LOT – na trgu rednih letov.

(255) Skratka, skupni obseg zmanjšanja zmogljivosti, ki izhaja iz izravnalnih ukrepov, ki jih je ponudila družba LOT, je [13,5–16,5] % in je večji od obsega, ki ga je Komisija sprejela v prej navedenih zadevah v zvezi s prestrukturiranjem letalskih družb, tj. Czech Airlines in Air Malta. Navesti je treba tudi, da je bilo dejansko zmanjšanje zmogljivosti, ki ga je družba LOT zabeležila leta 2013, za 1,6 odstotne točke večje od načrtovanega.

(256) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je družba LOT ukinila vrsto prog s popolnoma koordiniranih ([75]) letališč v Frankfurtu, Münchnu, Düsseldorfu, na Dunaju, v Zürichu, Helsinkih, Parizu, Nici, Rimu, Amsterdamu in Stockholmu. Posledično so bili na navedenih letališčih sproščeni pari slotov, kar ustvarja nove poslovne priložnosti za konkurenčne letalske družbe za upravljanje letov na ta letališča in z njih ter povečanje njihove prisotnosti na teh letališčih.

(257) Glede na navedeno predlagani izravnalni ukrepi zadostujejo za zagotovitev, da se čim bolj zmanjšajo škodljivi učinki državne pomoči na pogoje poslovanja. Predlagani izravnalni ukrepi so torej v skladu s točkami 38 do 42 Smernic.

7.3.5 **Pomoč, omejena na najmanjšo potrebno, lasten prispevek**

(258) V skladu s točkami 43 do 45 Smernic mora biti pomoč omejena na najmanjši potrebni znesek za prestrukturiranje družbe. Upravičenec naj bi pomemben delež k načrtu prestrukturiranja prispeval iz lastnih virov, tudi s prodajo sredstev, ki niso bistvenega pomena za preživetje družbe, ali iz zunanjega financiranja pod tržnimi pogoji. Takšen prispevek mora biti realen, tj. dejanski, izključevati mora vse prihodnje dobičke, kot je denarni tok, in je znak, da trgi verjamejo v izvedljivost obnovitve sposobnosti preživetja družbe. Pri velikih podjetjih, kot je družba LOT, mora biti delež lastnega prispevka vsaj 50 % stroškov prestrukturiranja.

(259) Izkazani lastni prispevek družbe LOT znaša [1 200–1 600] milijonov PLN in pomeni [60–67] % stroškov prestrukturiranja. Vključuje: (i) finančni najem zrakoplovov B787 v višini […] milijonov PLN in (ii) prodajo osnovnih sredstev, s katero bi bilo ustvarjenih […] milijonov PLN.

(260) Finančni najem je zagotovila zasebna ameriška banka […] za financiranje nabave petih zrakoplovov B787. Med drugim je zavarovan z garancijo Ex-Im Bank in zastavnimi pravicami na zrakoplovih.

(261) V skladu s Smernicami lahko lasten prispevek izhaja iz „zunanjega financiranja pri tržnih pogojih“. Ta finančni najem izpolnjuje to zahtevo. Prvič, zagotovila ga je zasebna banka. Drugič, družba LOT je v konkurenčnem postopku med 24 poslovnimi ponudbami, ki jih je prejela na trgu, izbrala ponudbo […]. Tretjič, finančni najem zrakoplova je standardna oblika financiranja (vključno z vrsto zavarovanja) v letalski industriji, ki jo uporabljajo tudi konkurenti družbe LOT. Glede na informacije, ki jih je predložila Poljska, je v zadnjih treh letih več letalskih družb EU kupilo zrakoplove z garancijami IKA, vključno z Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian in KLM. Leta 2012 je bilo približno 30 % poslov financiranja zrakoplovov po svetu sklenjenih s sodelovanjem IKA. Nazadnje, financiranje krije le del nabavne cene zrakoplovov ([75–90] %), medtem ko mora preostanek plačati družba LOT.

(262) Po drugi strani je v Smernicah določeno, da lasten prispevek „kaže, da trgi verjamejo, da lahko podjetje znova postane sposobno preživeti“. Glede na visoko kakovost zavarovanja in očitno malo ali nič plačilnega tveganja je Komisija v sklepu o začetku postopka izrazila zadržek v zvezi s tem, ali je mogoče ta najem šteti za dokaz, da trgi verjamejo v obnovitev dolgoročne sposobnosti preživetja družbe LOT.

([75]) Popolnoma koordinirana letališča so opredeljena v členu 2(g) Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1). V skladu s členom 3(4) Uredbe (EGS) št. 95/93 so na teh letališčih vsaj v nekaterih obdobjih omejene zmogljivosti.

(263) Poljska je za odpravo tega pomisleka zagotovila dodatna pojasnila in dokaze. Ex-Im Bank je pred odobritvijo garancije opravila skrben pregled poslovanja ter analizirala finančno stanje in dejavnosti družbe LOT. Ugotovila je, da ima družba LOT izvedljiv poslovni model in da bo lahko dolgoročno odplačala najem.

(264) Poleg tega dejstvo, da je 24 zasebnih družb ponudilo različne pogoje financiranja za isti posel, kaže, da so kljub visokokakovostnemu zavarovanju še vedno menile, da financiranje družbe LOT vključuje določeno tveganje (saj bi v nasprotnem primeru vsi ponudniki ponudili enako netvegano obrestno mero). Razumen upnik v tržnem gospodarstvu bi to tveganje ocenil in sposobnost preživetja družbe LOT upošteval kot ključni dejavnik, ki vpliva na sposobnost dolžnika za odplačevanje najema.

(265) Poleg tega je eden od ponudnikov ponudil financiranje brez garancije IKA, kar kaže, da je bil trg pripravljen ponuditi financiranje celo brez kakršnega koli posredovanja IKA. Na podlagi analize, ki jo je opravil zunanji svetovalec, je družba LOT izbrala ponudbo […] kot bolj konkurenčno.

(266) Tveganje družbe LOT je ocenil tudi kapitalski trg ZDA, na katerem je bil najem leta 2013 uspešno refinanciran iz začetne strukture financiranja na podlagi mehanizma posojila za strukturo financiranja na podlagi izdaje obveznic. Obveznice so kupili zasebni vlagatelji, ki so sprejeli povezano tveganje in s tem tiho izrazili svoje prepričanje, da bodo osnovne obveznosti iz naslova najema poravnane.

(267) Za najemodajalce je običajna tržna praksa, da zmanjšajo tveganje tako, da zahtevajo najkakovostnejše zavarovanje in po možnosti garancijo. Dejstvo, da je […] zagotovil financiranje na podlagi garancije IKA, torej ni dokaz, da trgi niso verjeli v sposobnost preživetja družbe LOT. Po drugi strani pa najemodajalec ne bi zagotovil financiranja samo zato, ker je zavarovanje dobro, če je prepričan, da najemojemalec ne bo sposoben odplačevati najema. Najemodajalec vsekakor nosi določeno kreditno tveganje, ker bi utrpel izgubo, če najemojemalec ne bi izpolnjeval obveznosti (tj. takojšnja izguba dohodka iz najemnine, ki traja, dokler zrakoplova ni mogoče ponovno oddati v najem novi stranki, pa tudi stroški, nastali zaradi rekonfiguracije zrakoplova za drugega upravljavca, ter stroški, nastali pri urejanju zavarovanja in garancije).

(268) Glede na navedeno je mogoče finančni najem šteti za znak, da so trgi verjeli v obnovitev sposobnosti preživetja družbe LOT. Komisija v zvezi s tem navaja, da je finančni najem že sprejela kot veljaven vir lastnega prispevka v zadevah o prestrukturiranju letalskih družb Czech Airlines in airBaltic ([76]).

(269) Poljska je v zvezi z drugim virom priglašenega lastnega prispevka, tj. prodajo osnovnih sredstev, navedla, da je bil do zdaj ustvarjen prihodek v višini […] PLN. Poleg tega je zagotovila neodvisna strokovna vrednotenja, s katerimi je bila potrjena tržna vrednost dodatnih nepremičnin v višini […] PLN. Analiza teh vrednotenj, ki jo je opravila Komisija, ni razkrila nobenih napak. Pri vrednotenjih so bile uporabljene sprejete metodologije, sama vrednotenja pa so temeljila na verjetnih predpostavkah. Komisija zato meni, da so rezultati vrednotenj ustrezen približek za tržne cene sredstev, ki naj bi bila prodana. Vrednost preostalih sredstev ([77]), predvidenih kot lastni prispevek, bodisi ni bila potrjena z neodvisnim vrednotenjem ali katerimi koli drugimi zanesljivimi dokazi bodisi vrednotenja niso posodobljena. Komisija zato lasten prispevek v višini 30 650 928 PLN (tj. dejansko dosežen prihodek in načrtovani prihodek, ki je bil potrjen z neodvisnimi strokovnimi vrednotenji) šteje za sprejemljiv v zvezi s prodajo teh sredstev.

(270) Na podlagi teh preudarkov Komisija ugotavlja, da lasten prispevek v višini [1 200–1 600] PLN izpolnjuje merila Smernic. Ta znesek znaša [60–67] % skupnih stroškov prestrukturiranja in je precej nad pragom 50 %, ki se zahteva za velika podjetja. Samo finančni najem znaša [60–67] % skupnih stroškov prestrukturiranja in bi torej zadostoval za izpolnitev zahtevanega pragu.

(271) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da priglašeni ukrep izpolnjuje merila združljivosti iz Smernic.

VIII. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(272) Komisija ugotavlja, da priglašeni ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, ki je združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) PDEU v povezavi s Smernicami.

([76]) Glej uvodni izjavi 119 in 145 Sklepa Komisije v zadevi SA.30908 in opombo 73. Glej tudi uvodno izjavo 212 Sklepa Komisije C(2014) 4552 final z dne 9. julija 2014 v zadevi SA.34191 (še neobjavljen).

([77]) To so: nepremičnina v Bledzewo k/Sierpca woj. mazowieckie, nepremičnina v Varšavi na ul. Płocka 47 in dve garaži na letališču v Krakovu.

(273) Komisija tudi ugotavlja, da odlogi plačila letaliških pristojbin, navedeni v uvodni izjavi 90, in drugi posli, navedeni v uvodnih izjavah 132 in 133, ne pomenijo pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

(274) Nazadnje, Komisija navaja, da je Poljska privolila v sprejetje in objavo tega sklepa v angleškem jeziku –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo Poljska namerava izvesti za družbo LOT Polish Airlines S.A, v znesku 804,29 milijona PLN je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe.

Člen 2

Naslednji ukrepi ne pomenijo državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU:

1. odlogi plačila letaliških pristojbin, ki so jih družbi LOT odobrila letališča v državni lasti med majem 2009 in aprilom 2013;
2. naslednji nepremičninski posli:
   (a) prodaja in povratni najem sedeža družbe LOT na podlagi pogodbe, podpisane 10. maja 2011 med družbo LOT in družbo PZU/PB1, za prodajno ceno […] PLN (približno […] EUR);
   (b) prodaja nepremičnine na ulici 17 Stycznia 39 na podlagi pogodbe, podpisane 31. julija 2012 med družbo LOT in družbo TF Silesia, za prodajno ceno […] PLN (približno […] EUR);
   (c) prodaja tovornega terminala na podlagi pogodbe, podpisane 25. novembra 2011 med družbo LOT in družbo LS Airport Services, za prodajno ceno […] PLN (približno […] EUR);
   (d) prodaja gostinskih zmogljivosti na podlagi pogodbe, podpisane 8. decembra 2011 med družbo LOT in družbo LOT Catering, za prodajno ceno […] PLN (približno […] EUR);
3. naslednje posojilne pogodbe:
   (a) dve posojili, ki so ju družbi LOT zagotovile družbe iz skupine PZU: prvo v znesku […] PLN (približno […] EUR) 14. decembra 2009 in drugo v znesku […] PLN (približno […] EUR) 17. februarja 2010;
   (b) posojilo v znesku […] PLN (približno […] EUR), ki ga je družbi LOT 28. junija 2012 zagotovila družba PKN Orlen;
   (c) posojilo v znesku […] PLN (približno […] EUR), ki ga je družbi LOT 30. marca 2009 zagotovila družba TF Silesia;
   (d) posojilo v znesku […] milijonov PLN (približno […] milijonov EUR), ki ga je družbi LOT 9. marca 2012 zagotovila družba OLPP;
4. prodaja naslednjih hčerinskih družb družbe LOT:
   (a) prodaja 33,3 % delnic družbe LOT v družbi Casinos Poland družbi Vicco na podlagi pogodbe, sklenjene 8. aprila 2013, za znesek v višini […] milijonov PLN (približno […] milijonov EUR);
   (b) prodaja 49 % delnic družbe LOT v družbi Petrolot družbi PKN Orlen na podlagi pogodbe, sklenjene 21. decembra 2012, za znesek v višini […] PLN (približno […] EUR);
   (c) prodaja 37,90 % delnic družbe LOT v družbi Eurolot družbi TF Silesia na podlagi pogodbe, sklenjene 27. februarja 2013, za znesek v višini [> 118 milijonov] PLN (približno [> 29 milijonov] EUR);
5. posli v zvezi z dobavo goriva družbi LOT s strani družbe PKN Orlen in njene hčerinske družbe Petrolot.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Republiko Poljsko.

V Bruslju, 29. julija 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik