II

(Icke-lagstiftningsakter)

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2015/119

av den 29 juli 2014

om det statliga stöd SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N) som Polen planerar att genomföra för LOT Polish Airlines SA och om den åtgärd SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP) som genomförts av Polen för LOT Polish Airlines SA

[delgivet med nr C(2014) 5429]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket ([1]),

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

med beaktande av det beslut genom vilket kommissionen beslutade att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, vad gäller stöd SA.36874 (2013/C, f.d. 2013/N) ([2]),

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ([3]), och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

1.1 FÖRFARANDE SA. 36874 – ANMÄLAN AV OMSTRUKTURERINGSSTÖD

(1) Genom en skrivelse av den 20 juni 2013 anmälde Polen till kommissionen ett omstruktureringsstöd till LOT Polish Airlines SA (nedan kallat *LOT* eller *företaget*) till ett belopp av 804,29 miljoner zloty (ca 200 miljoner euro). Anmälan föregicks av beviljandet av ett undsättningslån på 400 miljoner zloty den 20 december 2012, som förklarades förenligt av kommissionen den 15 maj 2013 ([4]), på villkor att Polen åtog sig att överlämna en omstruktureringsplan för LOT till kommissionen senast den 20 juni 2013.

([1]) Med verkan från och med den 1 december 2009 har artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget ersatts av artikel 107 respektive 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Innehållet i bestämmelserna är dock i sak oförändrat. I detta beslut bör hänvisningar till artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget i förekommande fall förstås som hänvisningar till artikel 87 respektive 88 i EG-fördraget. Genom EUF-fördraget införs också vissa förändringar i terminologin, t.ex. ersätts gemenskapen med unionen och den gemensamma marknaden med den inre marknaden. Det är terminologin i EUF-fördraget som används i detta beslut.

([2]) Kommissionens beslut C(2013) 7044 final av den 6 november 2013 om ärende SA. 36874 (EUT C 37, 7.2.2014, s. 55).

([3]) Se fotnot 2.

([4]) Kommissionens beslut C(2013) 2747 final av den 15 maj 2013 om ärende SA.35900 (EUT C 204, 18.7.2013, s. 4).

(2) Genom en skrivelse av den 6 november 2013 underrättade kommissionen Polen om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ([5]) nedan kallat *fördraget*) avseende åtgärderna (nedan kallat *beslutet om att inleda förfarandet*). Polen lämnade sina synpunkter på beslutet genom skrivelser av den 10 januari och den 12 februari 2014. Kommissionen begärde kompletterande upplysningar genom en skrivelse av den 8 maj 2014, som besvarades av Polen den 20 maj 2014.

(3) Beslutet om att inleda förfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ([6]). Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter.

(4) Kommissionen mottog synpunkter från flera berörda parter. Kommissionen översände dessa synpunkter till Polen, som gavs tillfälle att bemöta dem. Polen lämnade synpunkter i en skrivelse av den 28 mars 2014.

1.2 FÖRFARANDE SA. 36752 – KLAGOMÅL FRÅN RYANAIR

(5) Den 23 maj 2013 mottog kommissionen ett klagomål från Ryanair med påståenden om att LOT har beviljats en obegränsad kredit för flygplatsavgifter av de statligt ägda flygplatserna, till nackdel för alla andra flygbolag, vilket utgör statligt stöd. Kommissionen registrerade klagomålet med ärendenummer SA.36752.

(6) Den 19 juni 2013 vidarebefordrade kommissionen klagomålet till Polen med en begäran om upplysningar, som Polen besvarade den 13 augusti 2013.

(7) I enlighet med skäl 99 i beslutet om att inleda förfarandet omfattas klagomålet av kommissionens bedömning inom ramen för den aktuella undersökningen.

1.3 UNDANTAG FRÅN SPRÅKBESTÄMMELSERNA

(8) Genom en skrivelse av den 26 juni 2014 samtyckte Polen till att avstå från sin rätt enligt artikel 342 i EUF-fördraget och artikel 3 i förordning (EG) nr 1 ([7]) och att detta beslut antas och meddelas på engelska.

II. **BESKRIVNING**

2.1 STÖDMOTTAGAREN

(9) LOT är Polens nationella flygbolag som bildades 1929. Företaget har sitt säte i regionen Mazowieckie, som är berättigad till regionalstöd i enlighet med artikel 107.3 a i EUF-fördraget. Företaget ägs av staten (67,97 %), den statliga investeringsfonden Towarzystwo Finansowe Silesia Sp. z o.o. (nedan kallad *TF Silesia*) (25,1 %) och företagets anställda (6,93 %).

(10) LOT är moderbolag i LOT-koncernen som (per den 31 december 2013) består av fyra dotterbolag med verksamhet på marknaderna för turism (LOT Travel Sp. z o.o.), flygplatser och marktjänster (GLT-LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO- LOT Uslugi Lotniskowe Sp. z o.o.) och flygplansunderhåll (Central European Engine Services Sp. Z o.o.).

(11) Under de senaste åren har LOT-koncernens struktur förändrats betydligt eftersom LOT sålde ett antal dotterbolag för att inrikta sig på sin kärnverksamhet och generera likvida medel. Under 2012 undersökte kommissionen förekomsten av statligt stöd och konstaterade att försäljningen av tre LOT-dotterbolag under åren 2010–2012 inte utgjorde statligt stöd: LOT Services Sp. z o.o. (nedan kallat *LOT Services*), LOT Catering Sp. Z o.o. (nedan kallat *LOT Catering*) och LOT Aircraft Maintenance Services Sp. Z o.o.(nedan kallat *LOT AMS*) ([8]). Senast, under 2012–2013, sålde LOT alla sina aktier i Petrolot Sp. z o.o. (nedan kallat *Petrolot*), Eurolot Sp. z o.o. (nedan kallat *Eurolot*) och Casinos Poland Sp. z o.o. (nedan kallat *Casinos Poland*).

(12) Den 1 december 2013 sysselsatte LOT 1 661 personer (en minskning från 2 130 anställda den 31 oktober 2012) ([9]). Företagets omsättning för det budgetår som avslutades den 31 december 2013 var 3 147 miljoner zloty (cirka 787 miljoner euro) och det klassificeras därför som ett stort företag.

([5]) EUT C 115, 9.5.2008, s. 92.
([6]) Se fotnot 2.
([7]) Rådets förordning nr 1 om vilka språk som ska användas i Europeiska ekonomiska gemenskapen (EGT 17, 6.10.1958, s. 385).
([8]) Kommissionens beslut C(2012) 8212 final av den 20 november 2012 om ärende SA.35900 (EUT C 81, 20.3.2013, s. 4).
([9]) I heltidsekvivalenter.

(13) LOT är medlem i Star Alliance och driver en flotta med 47 flygplan. Före omstruktureringen (mellan november 2011 och oktober 2012) tillhandahöll företaget reguljära förbindelser till 70 destinationer i Europa, Nordamerika, Mellanöstern och Asien, inklusive 51 förbindelser med europeiska destinationer, 11 förbindelser utanför Europa och 8 inrikesförbindelser.

(14) Polen uppskattar att LOT:s andel av den europeiska lufttransporten av passagerare utgjorde mindre än 1 % under 2012. Som Polens nationella flygbolag har LOT historiskt sett haft en stark ställning i medlemsstaten. Under de senaste åren har företaget dock mött ökad konkurrens både från lågprisflygbolag och traditionella flygbolag. LOT:s andel av den ökade lufttransporten av passagerare i Polen minskade på grund av detta från 55 % år 2000 till 27 % år 2013. Under 2012 transporterade LOT omkring fem miljoner passagerare, medan antalet transporterade passagerare under 2013, det första hela året av den aktuella omstruktureringen, var omkring 4,7 miljoner.

(15) LOT:s främsta konkurrenter är bland andra Ryanair, Wizzair och Lufthansa. LOT:s huvudflygplats och hembas är Warszawas flygplats Chopin. Företaget tillhandahåller även internationella förbindelser från fem regionala flygplatser i Polen.

(16) LOT har följande huvudsakliga verksamhetsområden:

— Inrikes och internationella lufttransporter av passagerare, bagage och last

— Flygplansuthyrning

— Tillhandahållande av tjänster i anslutning till lufttransport

LOT:s kärnverksamhet är reguljär lufttransport av passagerare. De flesta passagerarlufttransporterna är kortdistansflygningar, som också genererar den största delen av företagets försäljningsintäkter.

(17) Under de senaste åren har LOT drabbats av allvarliga ekonomiska svårigheter, främst på grund av ineffektiv drift, försämrade konkurrensvillkor och den globala ekonomiska och finansiella krisen. Företaget har rapporterat förluster från kärnverksamheten varje budgetår sedan 2008. Trots den gradvisa försäljningen av dotterbolag och andra tillgångar (som har gett [1 200–1 400] (*) miljoner zloty sedan 2009 ([10])) fortsatte LOT:s kassaflödesproblem. Situationen kulminerade i december 2012, då företaget stod på gränsen till likviditetsbrist och tvingades ansöka om undsättningsstöd för att undvika insolvens. Utvalda finansiella uppgifter för företaget redovisas i tabell 1 nedan.

Tabell 1

Utvalda finansiella uppgifter för LOT 2010–2013 (i miljoner zloty)

	2013	2012	2011	2010
Försäljningsintäkter	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Förlust från kärnverksamhet	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Nettovinst eller nettoförlust	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Inventarier	216,6	198,5	230,8	252,1
Tillgångar netto	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Skuld ([1])	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Räntekostnader	123,8	87,4	81,4	60,2
Kassaflöden från verksamheterna	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Källa: Årsredovisningar för 2013, 2012, 2011 och 2010.
([1]) Kortfristiga och långfristiga skulder.

(*) Affärshemlighet.
([10]) Företagets största avyttringar mellan juni 2009 och april 2013.

(18) År 2012 redovisade företaget en rekordstor nettoförlust på 400 miljoner zloty, avsevärda negativa kassaflöden från verksamheten, en ökande skuld och negativt eget kapital.

2.2 STÖDÅTGÄRDEN

(19) Det anmälda omstruktureringsstödet ska beviljas av finansministeriet i form av en investering i eget kapital. Enligt planerna kommer stödet att bestå av en omvandling av undsättningslånet till eget kapital till ett belopp av 423 miljoner zloty, inklusive upplupen ränta till och med den 20 juni 2013 (det faktiska räntebeloppet räknas om från omvandlingsdagen) samt en ytterligare ökning av aktiekapitalet med 381,29 miljoner zloty. Genom en skrivelse av den 20 juni 2013 anmälde Polen omstruktureringsstödet och omstruktureringsplanen till kommissionen (se skäl 1). Enligt omstruktureringsplanen inleds omstruktureringsperioden från och med sista kvartalet 2012 och avslutas 2015.

III. **OMSTRUKTURERINGSPLANEN**

(20) LOT identifierade följande huvudsakliga faktorer som orsak till sina svårigheter: Förseningar i leveransen och driften av B787-flygplanet, den globala ekonomiska krisen som leder till att företagskunder och institutionella kunder minskar sina resekostnader, lågprisflygbolagens ökade marknadskraft och marknadskonsolidering, prisrubbningar på den inhemska marknaden till följd av den lokala lågpriskonkurrenten OLT Express kortsiktiga verksamhet, minskad efterfrågan på lastmarknaden, höjda flygbränslepriser, valutakursfluktuationer, leverantörernas starka förhandlingsposition, kreditkortföretagens strängare avvecklingspolicy, lagstiftningshinder som begränsar privatiseringsalternativ, företaget saknar en långsiktig strategi och stabil ledning, icke-optimerad flotta och ineffektiv resursanvändning, starka fackföreningar och låg arbetseffektivitet, ineffektiv förvaltning av intäkter, konkurrenssvag produkt för långdistansflygningar och oförmåga att locka till sig högpristrafik, liten andel av extraintäkter med hög marginal, ineffektiva försäljningskanaler, otillräcklig kapitalisering, underinvestering och avsaknad av finansiell stabilitet samt ineffektiv riskhantering.

(21) För att lösa dessa problem började LOT under sista kvartalet 2012 att genomföra en omstruktureringsplan som syftar till att återställa den långsiktiga lönsamheten i slutet av 2015.

3.1 OMSTRUKTURERINGSÅTGÄRDERNA

(22) Omstruktureringsplanen innehåller ett antal omstruktureringsåtgärder, som kan delas in i följande huvudområden: i) modernisering av flygnätet och flottan, ii) förvaltning av intäkter, iii) produkt-, distributions- och extraintäkter, (iv) organisatorisk effektivitet och intern optimering, v) optimering av externa kommersiella förbindelser, och vi) kompletterande stödinitiativ. Vart och ett av dessa områden beskrivs i detalj nedan.

3.1.1 **Modernisering av flygnätet och flottan**

Modernisering av flottan

(23) Modernisering av flottan är en hörnsten i omstruktureringsplanen och förväntas leda till en betydande minskning av driftkostnaderna. LOT:s nuvarande flottstruktur anses vara alltför bred, föråldrad och dyr. Den viktigaste förändringen är att ersätta de B767-flygplan som nu används för långdistansflygningar med den nya B787. Dessutom planerar LOT att omstrukturera den återstående flottan för att begränsa antalet typer och undertyper av flygplan och se till att de används på ett effektivt sätt. Moderniseringen av flottan kommer inte att leda till att antalet erbjudna platser ökas och kommer alltså inte heller att öka företagets kapacitet. Flottan har minskat från 59 flygplan i december 2012 till 47 för närvarande och ska enligt planerna minskas ytterligare till 38 i slutet av omstruktureringsperioden.

Boeing 787

(24) LOT har beställt åtta B787-plan, varav sex hade levererats till den 30 april 2014. Leveransen av de två sista flygplanen planeras ske efter omstruktureringsperiodens slut. Enligt planerna ska fyra B787-plan användas under omstruktureringsperioden, medan det är tänkt att de återstående två planen ska hyras ut till ett pris av […].

(25) LOT anser att introduktionen av det nya B787-planet är en viktig drivkraft för att återställa företagets lönsamhet. Enligt LOT ger B787 betydande kostnadsfördelar jämfört med B767. Fördelarna är bland andra följande:

— Lägre bränsleförbrukning per flygtid och per erbjuden personkilometer (cirka 8–11 %), vilket i kombination med kortare restider ger omkring 15 % lägre bränsleförbrukning per flygning.

— Högre marschfart, vilket leder till kortare restid (i genomsnitt 5 % för LOT:s nät av långdistansförbindelser). Detta ger också möjligheter att optimera flygbesättningarnas arbetstid ([11]);

— Kostnaderna för tekniskt underhåll minskar med ungefär 30 %.

— Högre effektivitet i lasttransporten, vilket leder till en intäktsfördel på cirka 15 %.

— Standardisering av flottan, i motsats till dagens diversifierade flotta med B767-plan, som skiljer sig i konfiguration och utrustning.

(26) Det uppskattas att introduktionen av B787 kommer att leda till att LOT:s finansiella resultat förbättras med cirka [135–165] miljoner zloty per år (från och med 2015) jämfört med resultatet med B767-flottan.

Boeing 737–400

(27) Antalet B737-400-plan har minskats från nio till tre enligt omstruktureringsplanen. Enligt planen skulle även de återstående B737-400-planen från […] säsongen […] ersättas med en nyare generation smalkroppade flygplan (B737NG eller A319/A320). Detta skedde dock inte inom den förutsedda tidsramen, eftersom LOT därefter nådde en överenskommelse om en förlängning av hyreskontraktet för de återstående B737-400-planen i ytterligare […] år, fram till […]. Leasingavgiften kommer att minskas gradvis från […] US-dollar per månad/flygplan till […] US-dollar per månad/flygplan under avtalets sista år.

Embraer 170

(28) Företaget planerade att dra tillbaka samtliga tio Embraer 170-flygplan (nedan kallade *E170*) från sin flotta och ersätta dem med Bombardier Q400-flygplan (nedan kallade *DH4*). Enligt omstruktureringsplanen skulle […] E170-plan säljas eller vidareuthyras från säsongen […] och de återstående […] skulle återkallas från och med säsongen […]. Hittills har de första […] flygplanen inte sålts/vidareuthyrts. Samtidigt som företaget fortfarande aktivt söker köpare eller leasetagare för dessa flygplan har det tagit fram en alternativ flottmodell där man utgår från att flygplanen ska fortsätta att användas för att minimera effekten av det försenade tillbakadragandet på företagets lönsamhet. Detta alternativa tillvägagångssätt kommer att följas om LOT inte lyckas sälja eller vidareuthyra Embraer-planen och/eller förhandla fram tillräckligt låga leasingavgifter för DH4-planen.

Embraer 175

(29) LOT planerade att dra in […] av 14 Embraer 175-plan (nedan kallade *E175*) från sin flotta från och med vintersäsongen 2014. Minskningen av E175-flottan byggde på antagandet att LOT skulle hyra ytterligare DH4-plan som ersättning för de flygplan som dragits tillbaka. Eftersom det visade sig att de ytterligare DH4-planen kanske inte är tillgängliga för leasing, överväger LOT att använda hela flottan av 14 E175-plan fram till slutet av omstruktureringsperioden.

(30) LOT har vidtagit ytterligare omstruktureringsåtgärder avseende sin flotta för att begränsa eventuella effekter av den alternativa flottmodelen på företagets finansiella lönsamhet. För det första, och som nämns i skäl 27, sänkte företaget de operativa leasingavgifterna för tre B737-400-plan, vilket beräknas ge en besparing på upp till […] miljoner US-dollar (omkring […] miljoner zloty) under den förlängda leasingperioden. För det andra planerar LOT att uppnå ytterligare fördelar till ett belopp av […] miljoner zloty per år genom effektivitetsökningar i lastverksamheten (bara under 2013 bidrog lastverksamheten till en förbättring av resultatet före finansnetto och skatt med […] miljoner zloty jämfört med planen).

Flygnätet

(31) Företaget planerar att lägga ned följande fem förbindelser som inte uppfyller lönsamhetskriterierna: […]. […].

([11]) Om t.ex. restiden från New York till Warszawa förkortas till mindre än åtta timmar kan företaget minska antalet piloter som behövs på denna flyglinje från tre till två, under förutsättning att vissa andra villkor är uppfyllda.

(32) LOT uppskattar att nedläggningen av olönsamma linjer kommer att förbättra det ekonomiska resultatet med cirka [2,2–2,6] miljoner zloty per år.

3.1.2 **Förvaltning av intäkter**

(33) Omstruktureringsåtgärderna inom området förvaltning av intäkter kommer att inriktas på ändringar i avgiftsstrukturen.

(34) Enligt omstruktureringsplanen planerar LOT att för flygningar med en passagerarbeläggning högre än [76–94] % öka andelen passagerare som reser i en högre klass med [9–11] % i den avgiftsklass som ligger över den aktuella nivån och med [4–6] % i den avgiftsklass som ligger två klasser över den aktuella nivån. Dessutom kommer avgiften för affärskunder på kortdistansflygningar att ändras ([12]). LOT:s intäkter förväntas också öka genom införandet av mer aggressiva avgifter på utvalda långdistansflygningar. De förväntade fördelarna från denna åtgärd beräknas till […] miljoner zloty under 2015.

(35) Analysen av passagerarbeläggningen i affärsklass visade att […] platser förblev tomma under 2012. Företaget kommer därför att införa möjligheten att köpa en uppgradering till en högre klass innan flygningen. Genom denna åtgärd förväntar sig företaget kunna fylla 10 % av de tomma platserna och förbättra det ekonomiska resultatet med cirka […] miljoner zloty under 2015.

(36) Avgiftsstrukturen enligt säljkampanjen ”First Minute”, som för närvarande erbjuds av LOT, kommer att ändras för att ta bort överdrivet låga priser som tidigare togs ut utan ekonomisk motivering. Detta bör bidra till en ytterligare intäktsökning.

(37) Affärsklass kommer att avskaffas på inrikesflygningar. Syftet med denna åtgärd är att effektivisera utnyttjandet av flygplanssätena. För närvarande är tre platser i DH4-flygplanen reserverade för affärsklasspassagerare, även om inga extra tjänster erbjuds. Genom att frigöra dessa säten kan företaget uppskattningsvis förbättra det ekonomiska resultatet med cirka […] miljoner zloty under 2015.

(38) Internrevisionen av LOT visade att företaget, på grund av brister i det interna kontrollsystemet tidigare, hade erbjudit omotiverat förmånliga priser. Denna praxis kommer att förbjudas. Den förväntade fördelen av denna åtgärd beräknas till […] miljoner zloty under 2015.

(39) Till följd av åtgärderna när det gäller förvaltning av intäkter räknar företaget med att kunna förbättra försäljningsresultaten med ca [62–76] miljoner zloty under 2015.

3.1.3 **Produkt-, distributions- och extraintäkter**

(40) Det huvudsakliga målet för detta omstruktureringsområde är att öka intäkterna från kompletterande tjänster med höga marginaler som inte är direkt kopplade till biljettförsäljningen. Andelen extraintäkter av LOT:s totala intäkter är lägre än liknande företags andelar och mycket lägre än lågprisflygbolagens. LOT anser att det finns tillväxtpotential på detta område.

(41) Bland huvudinitiativen i denna grupp finns införandet av en ”Skybar” (betald catering) för kortdistansflygningar, begränsade ombordtjänster för ekonomiklasspassagerare och införandet av ett antal ytterligare betaltjänster, t.ex. tullfria varor, extra bagage, ökat benutrymme, platsval, prioriterad ombordstigning, försäkring, biluthyrning och hotellrumsbokning.

(42) Ett annat mål för detta omstruktureringsområde är att minska försäljningskostnaderna. Andelen försäljningskostnader av LOT:s totala kostnader uppgår till […] %, och är betydligt högre än för andra traditionella flygbolag som analyserats av företaget.

(43) LOT genererar för närvarande endast omkring […] % av den totala försäljningen från webbplatsen www.lot.com. Detta kan jämföras med en genomsnittlig internetförsäljning på 40 % bland andra konventionella flygbolag och 80 % för lågprisflygbolagen. Internetförsäljningskanalen anses ha stor framtida tillväxtpotential eftersom kostnaderna är förhållandevis låga samtidigt som man har stor kontroll över försäljningsprocessen. Företaget kommer att vidareutveckla sin internetförsäljning med målet att uppnå en beräknad tillväxttakt för internetförsäljningen på minst […] % per år jämfört med den totala försäljningen.

([12]) Hittills har en annan avgift tagits ut av passagerare som bokat returresa tidigare än tre dagar efter avresan. Enligt den nya avgiftsklassen anses en passagerare vara affärspassagerare om returresan sker tidigare än den första söndagen efter ankomst.

(44) När det gäller LOT:s nätverk av försäljningsagenter kommer ett nytt motivationsprogram att genomföras, […]. LOT kommer också att omorganisera sina egna in- och utrikes nätverk av försäljningskontor på flygplatser och i stadskärnor. Med tanke på de höga kostnaderna för sådana verksamheter beslutade företaget att begränsa denna distributionskanal till ett nödvändigt minimum.

(45) LOT planerar att utveckla sina möjligheter att dra in inkomster på marknadsföringsområdet genom att till exempel erbjuda annonsutrymme (inne i flygplanen eller på utsidan) till reklamkampanjer från andra företag.

(46) Företaget planerar också att öka försäljningen till företagskunder. I detta syfte kommer det att delta i upphandlingar om tillhandahållande av resetjänster för stora institutioner och företag genom dotterbolaget LOT Travel (Iata-agent), som inte bara erbjuder företagets egna tjänster utan även andra flygbolags tjänster samt försäljning av elektroniska försäkringar, hotelltjänster och tågbiljetter. Dessutom hoppas företaget att kunna locka till sig mer affärstrafik tack vare reklamkampanjen för programmet ”LOT for Business”, som riktas till små och medelstora företag.

(47) Totalt förväntas de omstruktureringsåtgärder som beskrivs i skälen 41–46 att bidra till en förbättring av LOT:s ekonomiska resultat med nästan [76–94] miljoner zloty under 2015.

3.1.4 **Organisatorisk effektivitet och intern optimering**

(48) De viktigaste åtgärderna inom detta omstruktureringsområde är i) minskad bränsleförbrukning, ii) minskade personalkostnader och iii) försäljning av anläggningstillgångar.

(49) Bränslekostnaderna utgör […] % av företagets totala kostnader. LOT planerar att införa en ny programvara för att optimera flygprofilen. Flygprofilen kommer även att kopplas till införandet av ett dynamiskt kostnadsindex, som gör det möjligt att välja mellan minimerad bränsleförbrukning och den programmerade flygtiden. Hela programmet förväntas bidra till att förbättra det ekonomiska resultatet under 2015 med ytterligare […] miljoner zloty.

(50) Enligt omstruktureringsplanen ska personalen minskas med 833 heltidsekvivalenter, dvs. med 39 % jämfört med antalet anställda per den 31 oktober 2012. Personalnedskärningarna beräknas påverka samtliga anställningstyper: markpersonal (en minskning med […] heltidsekvivalenter) samt kabin- och cockpitpersonal (en minskning med […] heltidsekvivalenter). Syftet med denna personalnedskärning är att anpassa antalet anställda till minskningarna av flygnätet och flottan och samtidigt öka arbetsproduktiviteten. Personalnedskärningarnas effekter på företagets ekonomiska resultat 2015 beräknas uppgå till […] miljoner zloty.

(51) LOT har också ändrat sin ersättningspolicy för cockpit- och kabinbesättningarna (enligt de nya reglerna kommer lönen för varje pilot och kabinbesättningsmedlem att vara strikt kopplad till den faktiska flygtiden), vilket förväntas leda till besparingar på upp till […] miljoner zloty per år. Man kommer även att genomföra ytterligare uppsägningar inom administrationen med en uppskattad årlig vinst på […] miljoner zloty. Dessutom har LOT beslutat att centralisera upphandlingsstrategin inom företaget med målet att spara upp till […] miljoner zloty per år.

(52) Företaget har för avsikt att sälja fasta tillgångar (mark, byggnader och fastigheter) som förväntas generera engångsintäkter till ett belopp av […] miljoner zloty samt årliga besparingar på […] miljoner zloty.

(53) Andra åtgärder som kommer att vidtas inom detta omstruktureringsområde (t.ex. minskningar av kostnaderna för marknadsföring, affärsresor, avisning, utbildning, kontorsmateriel, städning osv.) ger mindre vinster.

(54) Totalt beräknas samtliga åtgärder som planeras inom detta omstruktureringsområde förbättra LOT:s ekonomiska resultat med över [156–190] miljoner zloty under 2015.

3.1.5 **Optimering av externa kommersiella förbindelser**

(55) Företaget planerar att omförhandla sina affärsavtal med alla huvudleverantörer i syfte att minska kostnaderna och att optimera räckvidden för de tillhandahållna tjänsterna.

(56) För det första planerar LOT att omförhandla sina affärsförbindelser med Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze (statligt företag för polska flygplatser, nedan kallat *PPL*), som driver Warszawas flygplats Chopin. Eftersom de officiella avgifterna vid Warszawas flygplats Chopin bedöms vara högre än genomsnittet ([13]) vid jämförbara flygplatser, har företaget för avsikt att omförhandla flygplatsavgifterna med tanke på det stora antal operationer som genomförs av LOT på dess hemmabas.

(57) För det andra har LOT för avsikt att omförhandla sina affärsförbindelser med Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (den polska flygtrafiktjänstbyrån, nedan kallad *byrån*). […]

(58) För det tredje har LOT tillkännagett sin avsikt att omförhandla avtalen med LOT AMS, som tillhandahåller reparationstjänster och tekniska tjänster. Omförhandlingen kommer huvudsakligen att beröra införandet av metoder för att optimera processen för underhåll, reparationer och regleringar.

(59) LOT kommer även att fortsätta förhandlingarna med Eurolot i syfte att […].

(60) Till följd av optimeringen av de externa kommersiella förbindelserna förväntar sig företaget att kunna förbättra det ekonomiska resultatet med över [54–66] miljoner zloty under 2015.

3.1.6 **Kompletterande stödinitiativ**

(61) De kompletterande stödinitiativ som ingår i omstruktureringsplanen omfattar till exempel åtgärder för att i) förändra organisationskulturen och ledningssystemet, ii) förbättra kassaflödeshanteringen, iii) införa en ny riskhanteringspolitik för att skydda företaget mot plötsliga växlingar i bränslepriserna, och iv) förbättra inköpsprocessen, bland annat genom att införa nya it-stödverktyg. Effekterna av dessa åtgärder är svåra att kvantifiera och har därför inte beaktats i de finansiella prognoserna.

3.1.7 **Sammanfattning av omstruktureringsåtgärderna**

(62) De förväntade ekonomiska effekterna av genomförandet av samtliga omstruktureringsåtgärder i omstruktureringsplanen under 2015 (omstruktureringsperioden sista år) sammanfattas i tabellen nedan:

Tabell 2

Uppskattad ekonomisk inverkan av omstruktureringsåtgärderna 2015

Omstruktureringsområde	miljoner zloty
Moderninsering av flygnätet och flottan	[132,8–167,6] ([1])
Förvaltning av intäkter	[62–76]
Produkt-, distributions- och extraintäkter	[76–94]
Organisatorisk effektivitet och intern optimering	[156–190]
Optimering av externa kommersiella förbindelser	[54–66]
Kompletterande stödinitiativ	—

Källa: Omstruktureringsplanen.

([1]) Åtgärderna för att modernisera flygnätet och flottan har en positiv inverkan på andra omstruktureringsområden och en del av budgetkonsekvenserna av dessa åtgärder påverkar också de andra omstruktureringsområdenas ekonomiska potential. Därför bör effekterna av moderniseringen av flygnätet och flottan inte räknas ihop med effekterna av de andra omstruktureringsåtgärderna.

([13]) Enligt företaget tar Chopin-flygplatsen ut 2–47 % högre avgifter (inklusive avgifter för landning och eventuellt också för start, miljöavgifter, avgifter för användning av passagerarplattformar eller jetbroar, parkeringsavgifter och andra infrastrukturavgifter i samband med utförda flygningar) än jämförbara flygplatser i EU.

3.1.8 **Genomförandet av omstruktureringen hittills**

(63) LOT hade redan tidigare försökt omstrukturera verksamheten och finansierat dessa åtgärder med egna medel (försäljning av dotterbolag, mark, byggnader, fastigheter och finansiella tillgångar). Senast, under 2009–2012, genomförde företaget ett omstruktureringsprogram som bland annat omfattade åtgärder för personal- och flottnedskärningar, andra kostnadsbesparingsåtgärder, försäljning av icke-väsentliga tillgångar och skuldsanering. Även om denna omstrukturering ledde till en viss förbättring av LOT:s ekonomiska resultat och kassaflöden visade den sig vara otillräcklig, särskilt när det gällde kostnadsminskningar, och bidrog inte till att återställa lönsamheten. Samtidigt ledde försäljningen av tillgångar för att finansiera omstruktureringsförsöken till att LOT:s interna finansieringsresurser begränsades betydligt, resurser som kunde ha använts för att finansiera den aktuella omstruktureringsplanen.

(64) I den omstruktureringsplan som anmäldes till kommissionen den 20 juni 2013 bekräftar företaget att tidigare omstruktureringsförsök gjorts under mer positiva marknadsförhållanden. År 2012 hade den andra vågen av finanskrisen en negativ inverkan på företagets verksamhet. Dessutom visade bränslepriser och växelkurser negativa tendenser. Den ökande marknadskonsolideringen och lågprisflygbolagens och de utomeuropeiska flygbolagens ökande marknadskraft gjorde det ännu svårare för ett litet traditionellt flygbolag som LOT att driva en framgångsrik verksamhet på egen hand.

(65) År 2013, efter det första hela genomförandeåret för omstruktureringsplanen, hade LOT:s ekonomiska resultat förbättrats. Särskilt viktigt var att företaget rapporterade en nettovinst för första gången sedan 2007. Dessutom var det slutliga ekonomiska resultatet mycket bättre än omstruktureringsplanens prognos (en nettovinst på 26 miljoner zloty mot en planerad förlust på 196 miljoner zloty). Kassaflödena från verksamheten ökade betydligt jämfört med 2012, främst tack vare bättre ekonomiska resultat.

(66) Trots de förbättrade ekonomiska resultaten befann sig LOT fortfarande i en svår situation. Företaget hade fortfarande ett stort negativt eget kapital och kärnverksamheterna (dvs. (flygtransport) gick med förlust. Företagets skuld ökade, främst på grund av hyresåtaganden till följd av förvärven av nya flygplan (inköpen ingår i omstruktureringsplanen).

(67) När det gäller moderniseringen av flottan levererades alla B787-plan med förseningar. De två första flygplanen hade dessutom tekniska problem och belades med flygförbud mellan januari och juni 2013. LOT åtdrog sig en extra förlust på grund av detta eftersom företaget var tvunget att finansiera ersättningsflygplan. Den […] ingick LOT ett avtal med Boeing om […].

(68) Dessutom fortsatte LOT att genomföra sin nya strategi för att bemöta de förändrade marknadsförhållandena. Syftet med strategin är att uppnå finansiell stabilitet genom att bygga upp långsiktig kundlojalitet, bli ett av de mest kostnadseffektiva nätverksflygbolagen i Europa, återställa tillväxten och slutligen sälja företaget till privata investerare.

(69) LOT kommer särskilt att inrikta sig på att tillhandahålla direkta förbindelser från Polen till stora affärsresedestinationer i Europa och i världen samt orter i Nordamerika med stora polska befolkningsgrupper. Företaget vill också locka till sig kunder från Central- och Österuropa genom att erbjuda långdistansflygningar från huvudflygplatsen i Warszawa. Företaget inte är intresserat av direktflyg för turister som erbjuds av lågprisflygbolagen. LOT identifierade tillväxtpotential på långdistansflygningar till och från Polen och har förklarat att man har för avsikt att expandera på den marknaden efter omstruktureringen genom att använda sina nya B787-plan, som anses vara en grundpelare för omstruktureringen och den nya strategin.

(70) När det gäller den planerade försäljningen av företaget till privata investerare ändrade Polen lagstiftning för att underlätta privatiseringen av företaget. Enligt den nya lagen är investerare från unionen tillåtna att förvärva en majoritetsandel i LOT.

3.2 ÖVERSIKT AV OMSTRUKTURERINGSKOSTNADERNA OCH FINANSIERINGSKÄLLORNA

(71) De sammanlagda kostnaderna för omstruktureringen av LOT uppgår till [2 000–2 400] miljoner zloty och består av i) förvärv av fem B787-plan – […] miljoner zloty, ii) kostnad för tillbakadragande av B737-400- och Embraerplanen – […] miljoner zloty, iii) delvis täckning av rörelseförluster och finansieringsunderskott – […] miljoner zloty, iv) kostnad för omstrukturering av personalen – […] miljoner zloty, och v) återbetalning av undsättningslån (med upplupen ränta) – 423 miljoner zloty.

(72) LOT planerar att täcka omstruktureringskostnaderna med i) ett eget bidrag på [1 200–1 600] miljoner zloty som består av ett finansiellt leasingavtal för fem B787-plan och försäljning av anläggningstillgångar, och ii) statligt stöd till ett belopp av 804 miljoner zloty. Det egna bidraget uppgår till [60–67] % av omstruktureringskostnaderna. Omstruktureringskostnaderna och finansieringskällorna sammanfattas i tabellen nedan.

Tabell 3

Omstruktureringskostnader och finansieringskällor (i miljoner zloty)

Omstruktureringskostnader	**[2 000–2 400]**
Förvärv av fem B787-plan	(…)
Tillbakadragande av B737-400- och Embraer-plan	(…)
Delvis täckning av rörelseförluster och finansieringsunderskott	(…)
Omstrukturering av personalen	(…)
Återbetalning av undsättningslån (med upplupen ränta)	423
Finansieringskällor	**[2 000–2 400]**
Finansiell leasing av fem B787-plan	(…)
Försäljning av anläggningstillgångar	(…)
Totalt eget bidrag	[1 200–1 600]
Statligt stöd	804

Källa: Omstruktureringsplanen.

Omstruktureringskostnader

(73) LOT har ingått ett avtal med Boeing om att förvärva totalt åtta B787-plan. Enligt omstruktureringsplanen ska företagets utgifter i samband med förvärvet av de första fem planen till ett belopp av […] miljoner zloty räknas som omstruktureringskostnader.

(74) Som ett led i moderniseringsåtgärderna för flottan planerar företaget att dra tillbaka sex B737-400-plan, […] E170 och […] E175-plan. Företaget kommer att stå för kostnaderna för hyresåtaganden och underhåll under tillbakadragandeperioden innan flygplanen återlämnas, säljs eller vidareuthyrs. Den totala kostnaden för tillbakadragandet uppskattas till […] miljoner zloty.

(75) I början av omstruktureringsperioden förväntas företaget generera förluster och negativa kassaflöden. Det kommer att behöva uppskattningsvis […] miljoner zloty för att täcka dessa förluster och upprätthålla likviditeten.

(76) Enligt omstruktureringsplanen ska personalen minskas med 833 heltidsekvivalenter. LOT beräknar att den totala kostnaden för personalnedskärningen kommer att uppgå till omkring […] miljoner zloty och att kostnaderna kommer att bestå av följande komponenter: i) Ett program för frivillig uppsägning ([…] miljoner zloty), ii) den kollektiva uppsägningsprocessen ([…] miljoner zloty) iii) traktamenten för utlandsbaserad personal och enligt lokal lag ([…] miljoner zloty), och iv) andra uppsägningsformer, till exempel förtidspension ([…] miljoner zloty).

Finansieringskällor

(77) Under hösten 2012 ingick företaget ett finansiellt leasingavtal med den amerikanska affärsbanken […] för inköp av fem B787-plan som anmäls som en källa till eget bidrag. LOT valde anbudet från […] av 24 affärserbjudanden på marknaden. Valet gjordes på grundval av en analys av nettonuvärdet och viktad genomsnittlig ränta.

(78) Återbetalningsperioden för leasingavtalet är tolv år från den dag flygplanen levereras. Företaget är skyldigt att betala en grundavgift på leveransdagen för varje flygplan, kvartalsvisa leasingavgifter som betalas i förskott med en ränta på 3 månaders Libor + […] % för det första flygplanet samt fasta räntor på mellan […] % och […] %, för de nästkommande fyra planen. Det finansiella leasingavtalet är strukturerat kring ett specialföretag med säte i Förenta staterna, som fungerar som en mellanhand mellan […] och LOT ([14]).

(79) Lånet hade följande säkerhet: i) En exportgaranti från Export Import Bank of the United States (nedan kallad *Ex-Im Bank*), som lämnas enligt reglerna i sektorsöverenskommelsen om stora luftfartyg (nedan kallad *sektorsöverenskommelsen*) ([15]), ii) en pant på flygplanet, iii) överföring av rättigheter från försäkringsavtal, och iv) en pant på andelarna i specialföretaget.

(80) Garantin från Ex-Im Bank är begränsad i tid och belopp, vilket innebär att den rör inköp av fem B787-plan i form av ett finansiellt leasingavtal med löptid på tolv år. Garantin täcker en del av försäljningspriset för ett flygplan ([75–90] %). Resten måste täckas av LOT. Ex-Im Bank beslutade att lämna garantin på grundval av en förvärvsutredning av LOT med en bedömning av företagets finansiella ställning och möjligheter att infria leasingåtagandena.

(81) Den andra källan till det egna bidraget, bortsett från uthyrningen, är försäljning av anläggningstillgångar som förväntas generera intäkter på […] miljoner zloty.

(82) Det statliga stödet består av en omläggning av undsättningslånet till eget kapital på 423 miljoner zloty och en ytterligare investering i eget kapital på 381,29 miljoner zloty, som beskrivs i skäl 19.

3.3 ÅTERSTÄLLANDE AV LÅNGSIKTIG LÖNSAMHET

(83) Enligt omstruktureringsplanen ska företagets långsiktiga lönsamhet återställas 2015. Ekonomiska prognoser för perioden 2013–2018 har utarbetats enligt värsta tänkbara scenario, grundscenario och bästa tänkbara scenario. Företaget förväntas rapportera vinster från kärnverksamheten och skapa positiva kassaflöden från verksamheten och positiv avkastning på sysselsatt kapital från och med 2014. Nettovinst ska enligt planerna uppnås från och med 2015. I tabellen nedan redovisas utvalda finansiella uppgifter beräknade enligt grundscenariot.

Tabell 4

Utvalda beräknade finansiella uppgifter enligt grundscenariot (siffror i miljoner zloty)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Försäljningsintäkter	[2 900–3 400]	[2 900–3 400]	[2 650 – 3 150]	[3 300–3 800]	[4 050–4 550]	[4 300–4 800]
Vinst/förlust från kärnverksamhet	[– 157 till – 130]	71,0	[113–137]	[200–240]	[210–250]	[175–215]
Nettovinst eller nettoförlust	196,1	[– 20 till – 16]	[67–80]	[155–190]	[180–220]	[140–170]

([14]) Ett separat specialföretag inrättas för varje flygplan av Wells Fargo Delaware Trust Company, ett företag som enbart arbetar med denna typ av transaktioner och valdes ut av LOT. Specialföretaget förblir ägare till flygplanet och tillhandahåller specialiserade tjänster för alla parter i transaktionen.

([15]) Riktlinjerna för finansiering av flygplan som användes inom luftfartnäringen fram till 2007 då de ersattes av luftfartsektorns överenskommelse, som ingicks under överinseende av OECD. Eftersom LOT inledde förvärvet av B787-planen före 2007 gällde fortfarande överenskommelsens regler.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kassaflöden från verksamheterna	[– 175 till – 145]	[170–206]	[300–360]	[360–440]	[370–450]	[335–415]
Avkastning på sysselsatt kapital	[– 4,4 till – 3,6] %	[2,7–3,3] %	[5–6] %	[9–11] %	[10–12] %	[8–10] %

Källa: Omstruktureringsplanen.

(84) Den finansiella prognosen grundas på ett antal antaganden rörande flottan, flygnätet, intern organisation, operativa och finansiella parametrar, makroekonomiska indikatorer, bränslepriser och genomförandegraden för omstruktureringsåtgärderna. Viktiga antaganden sammanfattas nedan:

— Genomförandet av omstruktureringsåtgärderna (när det gäller eventuella ekonomiska konsekvenser): 85 % av deras potential.

— Bränslepriser: 1 153 US-dollar/t under hela prognosperioden.

— Växelkurs zloty/US-dollar: 3,22.

— Passagerarbeläggning: Under [67–83] % på vintersäsonger och ca [76–94] % på sommarsäsonger.

— Antal transporterade passagerare (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].

— Ökning av inkomst per passagerare inom hela LOT:s nät av flygförbindelser: I genomsnitt 2,5 % per år (med hänsyn till effekten av det ökade antalet långdistansflygningar under åren 2016–2018 och den ökande passagerarbeläggningen i affärsklass och premium ekonomiklass).

3.4 KOMPENSATIONSÅTGÄRDER

(85) Som en kompensationsåtgärd föreslår LOT att 19 förbindelser ska upphöra och att frekvensen ska minskas på fem förbindelser ([16]). Den föreslagna åtgärden motsvarar en kapacitetsminskning med [13,5–16,5] % räknat i erbjuden personkilometer jämfört med perioden före omstruktureringen november 2011–oktober 2012. Enligt LOT gick ingen av de berörda förbindelserna med förlust före omstruktureringen, vilket krävs enligt punkt 40 i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([17]) (nedan kallade *riktlinjerna*).

(86) Dessutom planerar LOT att stänga fem förbindelser ([18]), vilket motsvarar en ytterligare kapacitetsminskning på [1,4–1,7] %. Dessa åtgärder anses dock inte utgöra kompensationsåtgärder eftersom förbindelserna enligt LOT:s bedömning var förlustbringande före omstruktureringen.

(87) Företaget har inga planer på att öka kapaciteten på långdistansflygningar under omstruktureringsperioden.

(88) Till följd av de ändringar som införts i LOT:s nät kommer företaget även att frigöra ett antal ankomst- och avgångstider.

3.5 BESLUTET OM ATT INLEDA FÖRFARANDET

(89) Den 6 november 2013 inledde kommissionen det formella granskningsförfarandet. I beslutet om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om ”engångsvillkoret”, återställandet av lönsamheten på lång sikt, kompensationsåtgärderna samt det egna bidraget.

([16]) Anslutningar som ska upphöra: […], förbindelser vars frekvens ska minskas: […].
([17]) Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (EUT C 244, 1.10.2004, s. 2).
([18]) […].

”Engångsvillkoret”

(90) Kommissionen tvivlade på att LOT inte hade mottagit undsättnings- eller omstruktureringsstöd i strid mot ”engångsvillkoret” på grund av det uppskov med betalningen av flygplatsavgifter som LOT hade beviljas av de statligt ägda flygplatserna ([19]). Kommissionen uppmärksammades på frågan i ett klagomål som lämnades in av Ryanair, som hävdade att LOT har beviljats en obegränsad kredit för flygplatsavgifter av de statligt ägda flygplatserna till nackdel för alla andra flygbolag (se avsnitt 1.2).

(91) Kommissionen ställde sig i synnerhet tvivlande till Polens argument om att statligt ägda flygplatsers medel inte utgör statliga medel. Kommissionen uttryckte också betänkligheter om huruvida de statligt ägda flygplatserna verkligen hade beviljat LOT uppskov med betalningen av flygplatsavgifter till marknadsvillkor, med tanke på att uppskovsperioderna var långa, räntan ofta låg och säkerheterna ofta var svaga ([20]). Dessutom verkar inte alla uppskjutna skulder ha återbetalats.

Återställande av långsiktig lönsamhet

(92) Kommissionen tvivlade på att omstruktureringsplanen kommer att bidra till att återställa LOT:s lönsamhet och uppmanade Polen att motivera detta påstående på ett bättre sätt. Kommissionen konstaterade att LOT redan tidigare hade försökt omstrukturera verksamheten utan att lyckas återställa lönsamheten trots att åtgärderna uppenbarligen vidtogs under mer gynnsamma marknadsförhållanden.

(93) LOT:s likviditetssituation vållade också bekymmer. Företaget förlorade likviditet i december 2012 och skulle enligt prognoserna återigen få brist på kontanta medel i augusti 2013 (trots undsättningsstödet). Även om denna prognos inte förverkligades var LOT:s säkerhetsmarginal fortfarande snäv eftersom företaget hade uttömt sina interna finansieringskällor efter försäljningen av tillgångar och inte hade tillgång till extern finansiering (förutom leasing) på grund av sin svåra ekonomiska situation.

(94) Kommissionen tvivlade på att LOT:s långvariga strukturella problem skulle lösas i någon högre grad genom införandet av det nya B787-planet. LOT planerade att uppnå omkring 30 % av omstruktureringens totala ekonomiska effekt från driften av B787-planen. Kommissionen påpekade att driften av B787-planen endast skulle inverka direkt på långdistanssegmentet (som 2012 endast stod för [< 25] % av LOT:s intäkter från reguljärflyg), och att efterfrågan kanske inte skulle vara tillräcklig för att garantera en effektiv användning av de nya planen.

(95) Antagandet att över 30 % av fördelarna med omstruktureringen skulle uppnås tack vare utgiftsrelaterade åtgärder (t.ex. kompletterande inkomster, förvaltning av intäkter) verkade vara överskattat, med tanke på att utfallet av sådana åtgärder delvis beror på externa faktorer, t.ex. förändringar i konsumentbeteendet. Dessutom skulle vissa av åtgärderna (t.ex. införande av betald catering), som i regel associeras med lågprisflygbolag, kunna stå i konflikt med LOT:s strategi att förbli ett traditionellt flygbolag.

(96) LOT:s antagande om att resultaten från kärnverksamheten skulle förbättras från en förlust på [130–157] miljoner zloty 2013 till en vinst på [64–78] miljoner zloty 2014, det vill säga en förbättring med [194–235] miljoner zloty inom 12 månader, verkade orealistiskt med tanke på företagets tidigare ekonomiska resultat (företaget hade inte redovisat vinst från kärnverksamheten sedan 2008) och den avsevärda preliminära förlust som registrerats under de första fyra månaderna 2013.

(97) Kommissionen ifrågasatte också flera antaganden som ligger till grund för de finansiella prognoserna i omstruktureringsplanen, särskilt:

a) relativt små avvikelser från viktiga parametrar (genomsnittlig enhetsintäkt per passagerare – med 1 %, antal passagerare – med 1 %, valutakursen mellan zloty och US-dollar – med 10 %) från referensvärdet i känslighetsanalysen och fast bränslepris under en sexårig prognosperiod, vilket kunde ifrågasättas med tanke på den historiskt sett starka prisvolatiliteten,

([19]) Mellan den 22 maj 2009 och den 10 april 2013 ingick LOT 23 avtal med de statligt ägda flygplatserna om att skjuta upp betalningen av flygplatsavgifter till ett totalt belopp av cirka [285–349] miljoner zloty (cirka [70–85] miljoner euro), bl.a. nio avtal med Warszawas flygplats, tre avtal med flygplatserna i Gdansk, Krakow, Poznan och Katowice flygplatser samt två avtal med Wroclaw-flygplatsen.

([20]) Uppskovsperioderna var 48–396 dagar långa, straffräntan låg i de flesta fall under den lagstadgade räntan i Polen och för tre avtal togs ingen ränta ut alls. Säkerheten var ofta svag, t.ex. reverser, och för sex av avtalen fanns ingen säkerhet alls.

b) LOT:s förmåga att generera de planerade intäkterna från vidareuthyrningen av B787- och Embraer-planen 2013–2018,

c) målet att uppnå 85 % av de planerade fördelarna med omstruktureringen enligt grundscenariot i den finansiella prognosen.

Undvika otillbörlig snedvridning av konkurrensen (kompensationsåtgärder)

(98) Kommissionen uttryckte förbehåll avseende LOT:s metod för att beräkna flyglinjernas lönsamhet. Enligt punkt 40 i riktlinjerna kan inte nedläggning av förlustbringande verksamhet betraktas som en giltig kompensationsåtgärd. Mot bakgrund av ovanstående förbehåll ansåg inte kommissionen att det fanns tillräckliga garantier för att detta villkor var uppfyllt.

Begränsning av stödet till ett nödvändigt minimum, eget bidrag

(99) Kommissionen uttryckte tvivel om huruvida det finansiella leasingavtalet för B787-flygplanen, som backades upp av en garanti från exportkreditinstitutet Ex-Im Bank, kunde godtas som en giltig källa till eget bidrag. Med tanke på att leasegivaren med en så stark säkerhet sannolikt skulle återkräva hela skuldbeloppet om LOT skulle hamna på obestånd, verkade leasingen inte vara ett tecken på att marknaden tror på att LOT:s lönsamhet verkligen kan återställas enligt punkt 43 i riktlinjerna.

IV. **SYNPUNKTER FRÅN POLEN**

(100) Polen lämnade synpunkter och belägg avseende alla frågor som togs upp i beslutet om att inleda förfarandet. Man drog slutsatsen att den anmälda åtgärden uppfyller alla villkor i riktlinjerna. Polen lämnade även en uppdatering av genomförandet av omstruktureringsplanen, som visar att LOT hade gjort betydande framsteg i omstruktureringen och att företagets faktiska ekonomiska resultat under 2013 var mycket bättre prognoserna.

”Engångsvillkoret”

(101) När det gäller efterlevnaden av ”engångsvillkoret” bekräftade Polen att LOT fick uppskov för sina skulder i fråga om flygplatsavgifter av de statligt ägda flygplatserna. Samtidigt vidhöll Polen sin åsikt att uppskovet inte utgjorde statligt stöd.

(102) Enligt Polen är flygplatsers medel inte statliga medel och flygplatsernas beslut kan inte tillskrivas staten. Även om de uppskov som beviljades av flygplatserna skulle finansieras med statliga medel uppfyller uppskov med betalning av flygplatsavgifter kriterierna för privata borgenärer och utgör därför inte statligt stöd.

(103) När det gäller statens ansvar bekräftade Polen att alla flygplatser som beviljade uppskov till LOT kontrolleras direkt eller indirekt av den polska staten. PPL, det företag som driver Warszawas flygplats, är helägt av staten. De regionala flygplatserna i Gdansk, Kraków och Poznan, Katowice och Wrocław (nedan kallade *de regionala flygplatserna*) ägs av PPL, regionala myndigheter och statsägt företag.

(104) Polen hävdade ändå att beslut som fattas av flygplatser inte kan tillskrivas staten, eftersom statens befogenhet att kontrollera flygplatserna inte automatiskt förutsätter att flygplatsernas åtgärder kan tillskrivas staten. I detta sammanhang hänvisade Polen återigen till domen i målet Stardust Marine ([21]). Polen framhöll att flygplatserna inte är en del av den offentliga förvaltningen och att de bedriver sin kommersiella verksamhet oberoende av statligt inflytande.

(105) Polen förklarade i synnerhet att PPL är en juridisk person och bedriver sin verksamhet enligt lagen om det statliga företaget Flygplatser av den 23 oktober 1987 ([22]) (nedan kallad *PPL-lagen*). Enligt PPL-lagen bedriver PPL sin verksamhet självständigt, enligt rationella affärsprinciper och är finansiellt oberoende. PPL tillhör inte den offentliga finanssektorn, finansieras inte från den statliga budgeten och täcker sina driftskostnader med intäkter från den egna ekonomiska verksamheten. PPL:s verksamhet kontrolleras och övervakas av transportministern, som endast har rätt att ändra eller upphäva beslut från PPL:s generaldirektör om de är lagstridiga. Polen påpekar att transportministern inte har rätt att ingripa i beslutsprocessen avseende PPL:s affärsförbindelser.

([21]) Mål C-482/99, Franska republiken mot Europeiska kommissionen (Stardust Marine) REG 2002, s. I-4397.
([22]) Polens officiella tidning 1987, nr 33, punkt 185, i dess ändrade lydelse.

(106) När det gäller de regionala flygplatserna förklarade Polen att de alla är privaträttsliga företag ([23]) och omfattas av den ordinarie bolagsrätten, det vill säga den polska lagen om kommersiella bolag ([24]) (nedan kallad *lagen om kommersiella bolag*). De är kapitalbolag, utgör separata juridiska personer, har separata tillgångar och agerar utanför ramen för den offentliga förvaltningen. De företag som driver de regionala flygplatserna i Polen leds av en bolagsstämma, en tillsynsnämnd och en styrelse. Företrädare för de statliga myndigheterna deltar i bolagsstämmorna och sitter även med i tillsynsnämnden. Enligt lagen om kommersiella bolag leder styrelsen företagets dagliga verksamhet och fattar oberoende beslut i alla frågor som inte hör till andra företagsorgans ansvarsområde. Med tanke på att företagens styrelser kan ingå avtal om uppskov med betalning utan tillsynsnämndens eller bolagsstämmans samtycke anser Polen att besluten om uppskov för LOT var oberoende beslut som fattades av flygplatserna utan statligt ingripande.

(107) Med hänvisning till kriterierna för privata borgenärer framförde Polen flera olika argument för att visa att avtalen om uppskov med betalning av flygplatsavgifter ingicks till marknadsvillkor.

(108) För det första hänvisade Polen till det ekonomiska sammanhanget kring flygplatsernas beslut om att ge LOT uppskov med betalningen av flygplatsavgifter, nämligen en allvarlig konjunkturnedgång 2009 ([25]) samt andra extraordinära händelser (vulkanen Eyjafjallajökulls utbrott i april 2010). Polen anser därför att flygplatserna skulle kunna ha utgått från att LOT:s problem var av tillfällig art när de beviljade uppskoven.

(109) För det andra betonade Polen att LOT som en nyckelkund för flygplatserna genererade en ansenlig del av flygplatsernas intäkter, medan uppskoven endast utgjorde en del av omsättningen mellan flygplatserna och LOT ([26]). Parterna var följaktligen intresserade av att fortsätta sitt samarbete. I ett kontrafaktiskt scenario skulle LOT:s insolvens ha haft en negativ inverkan på flygplatsernas verksamhet ([27]).

(110) För det tredje förklarade Polen att från flygplatsernas perspektiv var det bättre att skjuta upp en del av LOT:s betalningar än att företaget skulle ha blivit insolvent. Detta berodde särskilt på att LOT vid den tidpunkt då uppskovsbesluten fattades fortfarande hade tillgångar som skulle kunna ha använts som säkerhet. Om LOT däremot hade blivit insolvent skulle flygplatsernas fordringar betalats tillbaka i den sista kategorin av borgenärer, med en mycket lägre procentandel än vid uppskov ([28]). Dessutom tar insolvensförfaranden i Polen i genomsnitt tre till tre och ett halvt år, vilket är mycket längre än den genomsnittliga uppskovsperiod på ca sex och en halv månader som LOT beviljats av flygplatserna (se skäl 114).

(111) För det fjärde uppger Polen att uppskovsvillkoren fullständigt motsvarade marknadsvillkoren i fråga om i) ränta, ii) säkerhet, och iii) uppskovsperioder.

(112) När det gäller räntan ([29]) påpekar Polen att det måste göras åtskillnad mellan den ränta som tillämpas på avtal om uppskov och den lagstadgade räntan ([30]) som är en form av straff för sen betalning, medan syftet med räntan i uppskovsavtalen är att ge gäldenären möjlighet att betala tillbaka skulden inom rimlig tid.

(113) Vad gäller säkerheten betonar Polen att för två tredjedelar av uppskovsavtalen säkrades det uppskjutna beloppet med inteckningar och panträtter på LOT:s tillgångar. För de flesta av de återstående uppskovsavtalen säkrades det

([23]) De är aktiebolag med styrelse när det gäller de regionala flygplatserna i Gdansk, Krakow och Poznan och vanliga aktiebolag vid de regionala flygplatserna i Katowice och Wrocław.
([24]) Lagen om kommersiella bolag av den 15 september 2000, konsoliderad text: Polsk författningssamling 2013, punkt 1030.
([25]) Krisen ledde till en kraftig minskning i efterfrågan på lufttransporter samtidigt som flygbolagens kostnader ökade, se analysen av lufttransportmarknaden i Polen 2009, Civila luftfartsmyndigheten 2010 samt rapporten *Performance Review Report; an Assessment of Air Traffic Management in Europe during the Calendar Year 2010*, Eurocontrol 2011.
([26]) Under åren 2009–2013 stod LOT för omkring 40 % av Warszawa-flygplatsens intäkter. Det totala beloppet för de uppskov som godkänts av de regionala flygplatserna motsvarade i genomsnitt 17,7 % av omsättningen mellan företaget och dessa flygplatser.
([27]) Detta skulle vara särskilt märkbart när det gäller Warszawas flygplats. Eftersom LOT är det enda flygbolag som är baserat vid Warszawas flygplats skulle ett upphörande av verksamheten där leda till en betydande minskning av flygplatsens omsättning. Detta styrks av Polen med hjälp av relevanta uppgifter om liknande situationer som har uppkommit vid Zürichs flygplats, Zaventem-flygplatsen i Bryssel och Budapests flygplats.
([28]) Vid den tidpunkt då flygplatserna beviljade uppskoven var den genomsnittliga graden för återbetalning av fordringar vid insolvensförfaranden omkring 15–17,75 % enligt undersökningar som genomförts i Polen, eller omkring 34 % enligt statistik från Världsbanken.
([29]) Räntan i uppskovsavtalen med Warszawas flygplats var t.ex. […] % per år.
([30]) För närvarande är den lagstadgade räntan i Polen 13 %.

uppskjutna beloppet ([31]) med reverser, vilket leder till att skulden kan drivas in snabbare. Säkerhet saknades endast för sex avtal. LOT erkände dock sin skuld gentemot varje flygplats, så att flygplatsen vid behov enkelt kunde väcka talan i domstol angående skulden.

(114) När det gäller uppskovsperioderna betonar Polen att den genomsnittliga uppskovsperioden var ca sex och en halv månad, vilket är fördelaktigt om man jämför med hur länge tvisteförfaranden varar i Polen (över två år) ([32]) eller med varaktigheten för insolvensförfaranden (i genomsnitt tre till tre och ett halvt år) ([33]).

(115) Polen hävdade också att andra privata borgenärer till LOT gav företaget uppskov med skulder på hundratals miljoner zloty under liknande uppskovsperioder och till liknande villkor, ibland med lägre ränta än den lagstadgade räntan eller utan ränta och ibland även utan säkerhet ([34]).

(116) Polen bekräftade att alla uppskjutna betalningar har återbetalats i sin helhet.

(117) För att underbygga sin ståndpunkt i skälen 101–116 lämnade Polen dessutom in en rapport som upprättats av KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. (nedan kallade *KPMG respektive KPMG-rapporten*). KPMG:s rapport innehåller en beskrivning av flygplatsernas beslutsprocess för vart och ett av uppskovsavtalen. KPMG-rapporten innehåller dessutom en marknadsanalys av varje uppskovsavtal. KPMG:s marknadsanalysmetod grundas på en jämförelse mellan ett grundscenario ([35]) (dvs. uppskov med flygplatsavgifter) och ett alternativt scenario ([36]) (LOT beviljas inte uppskov). För att kontrollera den ekonomiska grunden för uppskovsavtalet jämfördes grundscenarierna och de alternativa scenarierna enligt nuvarande värde och nettonuvärde. Jämförelsen av de två scenarierna visade att uppskoven med flygplatsavgifter i varje fall var ekonomiskt rationellt och mer fördelaktigt för flygplatserna än det alternativa scenariot att inleda insolvensförfaranden.

Återställande av långsiktig lönsamhet

(118) Polen hävdade att LOT nu har bättre förutsättningar för att återställa lönsamheten än under de tidigare misslyckade omstruktureringsförsöken. För det första har företaget äntligen fått de länge väntade B787-planen, som utgör en grundpelare i företagets omstruktureringsplan. För det andra har LOT korrigerat bristerna i de tidigare omstruktureringsförsöken genom att inrikta sig på de olösta problemen (t.ex. ökade personalnedskärningar). För det tredje har de makroekonomiska förhållandena förbättrades. LOT:s faktiska ekonomiska resultat efter det att omstruktureringsplanen har genomförts under fem kvartal är slutligen mycket bättre än prognoserna.

([31]) Utgör 26,4 % av det uppskjutna beloppet.

([32]) Enligt uppgifter från Världsbanken (http://www.doingbusiness.org) var den genomsnittliga tiden för att kräva in fordringar i Polen under 830 dagar under åren 2009–2012 (två år och tre månader), vilket minskade till 685 dagar 2013.

([33]) Enligt Världsbanken tar ett insolvensförfarande i Polen i genomsnitt tre år (http://www.doingbusiness.org). Dessa slutsatser stöds av forskning avseende ett urval av 94 konkurser som offentliggjordes 2009. Resultaten visar att konkursförfaranden i genomsnitt varar tre och ett halvt år (uppgifter för D. Baran, *Efektywność postępowań upadłościowych* [effektivitet i insolvensförfaranden] [i] E. Mączyńska (ed.), *Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga Szansa*, (Överleva en företagsinsolvens. Ett gissel eller en andra chans? Warszawa 2009, s. 145).

([34]) Detta rör särskilt hedgebanker ([…]) och leasegivare ([…]). Några av de privata borgenärerna tog inte ut ränta av LOT (de flesta leasegivarna, […]). Dessutom samtyckte en del av LOT:s privata borgenärer (t.ex. […]) också till att skjuta upp betalningen av sina fordringar utan säkerhet, förutom LOT:s erkännande av skulden.

([35]) Enligt grundscenariot beviljas uppskovet, parterna fortsätter att samarbeta och skulden återbetalas enligt villkoren i uppskovsavtalet. Man tar också hänsyn till utsikterna till långsiktigt samarbete, underhåll av intäktsbasen, den tillfälliga arten av LOT:s svårigheter och företagets framtidsutsikter, de typer av säkerheter som lämnats av LOT samt andra villkor i uppskovsavtalet (ränta osv.).

([36]) Enligt det alternativa scenariot beviljas inte uppskovet, flygplatsen inleder insolvensförfaranden, LOT upphör med sin verksamhet på flygplatsen och flygplatsen är tvungen att söka andra transportföretag för att ersätta LOT. Man tar också hänsyn till att flygplatsernas skulder (som en del av deras kommersiella skyldigheter) hamnar i den sista kategorin av skulder som i det fallet skulle återbetalas efter privilegierade skulder såsom kostnader för insolvensförfaranden samt skyldigheter gentemot anställda, inbegripet social trygghet och skattemässiga skyldigheter (enligt den polska insolvenslagstiftningen). Man tar dessutom hänsyn till den genomsnittliga längden för insolvensförfaranden (cirka tre och ett halvt år – KPMG tog hänsyn till längden på insolvensförfarandet för LLC Nowy Przewoznik Sp. z o.o., som bedriver verksamhet under varumärket Centralwings, vilket har tagit längre än tre och ett halvt år – det inleddes i maj 2009 och avslutades i februari 2013), genomsnittliga återvunna belopp, förlorade intäkter och utsikterna till att ersätta LOT med andra transportföretag (här beaktades tre möjliga underscenarier på 3, 4 och 5 år).

(119) LOT:s likviditet har förbättrats. Företaget förlorade inte likviditet i augusti 2013, vilket förutsågs i omstruktureringsplanen och vann dessutom ytterligare finansieringskällor, t.ex. […] från Boeing […]. De faktiska kassaflödena från verksamheten under 2013 har varit bättre än planerat.

(120) De faktiska ekonomiska konsekvenserna av införandet av B787-planen visade sig också bli mer positiva än vad företaget väntat sig. Detta hade inte bara en positiv inverkan på långdistansflygningarna, utan på hela flygnätet. Det nya B787 förväntas inte lösa LOT:s långvariga strukturella problem helt på egen hand, utan i kombination med andra omstruktureringsåtgärder. Trafiken på de linjer där B787 används (Nordamerika samt Nord- och Sydostasien) förväntas öka med 6,5 % till 10,6 % per år och flygplanet kommer därför inte att vara underutnyttja.

(121) Under 2013 genererade utgiftsrelaterade åtgärder [> 100] % av den planerade ekonomiska potential som förutsågs i omstruktureringsplanen. I augusti 2013 införde LOT betald catering med lyckat resultat och fick inga negativa reaktioner från kunderna. Enligt marknadsundersökningar är inte passagerarna negativt inställda till betaltjänster. Ökningen av extra intäkter överensstämmer med den nuvarande marknadstendensen, där traditionella flygbolag går mot en blandad affärsmodell med vissa inslag av lågprisflygbolagens praxis, och bör därför inte urholka LOT eller avskräcka kunderna.

(122) Det faktiska ekonomiska resultatet för 2013 blev mycket bättre än vad som förutsågs i omstruktureringsplanen. LOT har kartlagt möjligheter till ytterligare förbättringar. Detta visar att företaget kan uppnå den beräknade vinsten från kärnverksamheterna 2014.

(123) Polen lämnade in en känslighetsanalys som visar att LOT upprätthåller likviditet under hela prognosperioden 2014–2018 även om nyckelparametrarna visar större avvikelser från grundscenariot än vad som förutses i omstruktureringsplanen. Inte heller förutses några kraftiga ökningar av bränslepriserna, som redan har beräknats mycket försiktigt (över LOT:s tioåriga historiska maxpris och 12,1 % högre än marknadspriset vid tidpunkten för anmälan). När det gäller de planerade intäkterna från vidareuthyrningen av flygplan har LOT utarbetat ett alternativt flottscenario där en del av flygplanen används längre tid. Polen lämnat ekonomiska prognoser som visar att LOT:s lönsamhet skulle återställas även enligt detta scenario. Polen uppgav att företaget under 2013 uppnådde [> 100] % av de planerade fördelarna av omstruktureringen (jämfört med planens prognos på 85 %).

Undvika otillbörlig snedvridning av konkurrensen (kompensationsåtgärder)

(124) Polen lämnade ytterligare förtydliganden om hur LOT beräknar linjernas lönsamhet (se avsnitt 7.3.4). Man framhöll att metoden är i linje med branschstandard.

Begränsning av stödet till ett nödvändigt minimum, eget bidrag

(125) Polen lämnade belägg för att Ex-Im Bank hade utfört en förvärvsutredning innan garantin beviljades, och förklarade att med ECA:s deltagande skulle omkring 30 % av transaktionerna för att finansiera flygplanen världen över vara avslutade 2012. Polen informerade även kommissionen om att en av anbudsgivarna erbjöd sig att finansiera LOT utan ECA-garantin. Dessutom bedömdes riskerna med LOT av den amerikanska kapitalmarknaden, där uthyrningen återfinansierades 2013 av privata investerare med lyckat resultat.

(126) Polen påpekade dessutom att ett finansiellt leasingavtal är en godtagbar form av egna bidrag enligt kommissionens beslutspraxis och upprepade att detta är en vanlig finansieringsform för förvärv av luftfartyg. Enligt Polen är leasingavtalet för ett nytt flygplan, på liknande villkor som dem som LOT beviljats, se skälen 77–80 (inklusive använd typ av säkerhet), en standardform för finansiering inom luftfartsnäringen och har nyligen använts av många andra europeiska flygbolag, t.ex. Ryanair, KLM, Norwegian Air, Czech Airlines, Austrian Airlines och Alitalia.

V. **SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER**

(127) Kommissionen mottog synpunkter från flera berörda parter. Ryanair, International Airlines Group (nedan kallad IAG), två parter som inte ville få sin identitet offentligjord, PPL:s fackförening NSZZ Solidarność 80 (nedan kallad *fackföreningen*), PPL självt samt näringslivsorganisationen Employers of Poland.

(128) Ryanair upprepade sitt påstående som ursprungligen uttryckts i klagomålet om att LOT redan har mottagit statligt stöd i form av uppskov med betalningen av flygplatsavgifter som beviljats av polska statligt ägda flygplatser. Dessutom tvivlade Ryanair på att LOT skulle återgå till lönsamhet och hävdade att de tidigare omstruktureringsförsöken hade misslyckats, att fördelarna med införandet av B787-planet var alltför optimistiskt räknade och att LOT kanske inte kommer att lyckas sänka sina personalkostnader till följd av eventuella påtryckningar från de fackliga organisationerna.

(129) Enligt IAG bör även LOT:s nätverk för långdistansflygningar omstruktureras. IAG anser i synnerhet att det inte finns tillräcklig efterfrågan för att stödja den kapacitet som LOT beräknar för den amerikanska marknaden. IAG nämner exemplet med Malév, som försökte och misslyckades med att upprätthålla direktförbindelser från Budapest till New York. När det gäller de finansiella leasingavtalen för B787-planen konstaterade IAG att bedömningarna av Ex-Im bank och den utlånande affärsbanken antingen måste ha gjorts innan de rådande likviditetsproblemen uppstod eller i avvaktan på statligt stöd.

(130) Den första parten som inte ville avslöja sin identitet hävdade att LOT:s omstruktureringsplan varken är trovärdig eller genomförbar och inte kommer att bidra till att återställa LOT:s långsiktiga lönsamhet. Parten påpekade att prognoserna för avkastningen på sysselsatt kapital är alltför optimistiska och konstaterade att LOT planerar att öka kapaciteten vid en tidpunkt då den polska marknaden lider av överkapacitet. Parten ansåg även att de uppskjutna flygplatsavgifterna utgör statligt stöd. Parten påpekade också att det på lång sikt är olämpligt endast att mäta lönsamheten för de linjer som föreslås som kompensationsåtgärder enligt en variabel kostnadsbas. Enligt den berörda parten borde alla linjer på lång sikt mätas enligt vad LOT kallar marginal 2-bas. Parten ansåg även att det finansiella leasingavtalet för B787-planen inte bör godtas som eget bidrag eftersom det inte visar att marknaden har förtroende för att LOT återgår till lönsamhet.

(131) Den andra berörda parten som begärde att dess identitet inte skulle offentliggöras påpekade att LOT tack vare det statliga stödet har ökat sin kapacitet på den polska chartermarknaden, vilket enligt den berörda parten har försämrat dess konkurrensställning och utgör en överträdelse av EU:s regler för statligt stöd. Parten uttryckte även tvivel om LOT:s återgång till lönsamhet, och hävdade bland annat att fördelarna med B787 är överdrivna och att de finansiella prognoserna förefaller orealistiska. Parten ifrågasatte dessutom lönsamheten för de linjer som föreslås som kompensationsåtgärder. Parten anser att det finansiella leasingavtalet inte bör räknas som eget bidrag, eftersom det praktiskt taget inte medför några risker för den finansierande banken.

(132) Denna berörda part tog dessutom även upp frågan om de uppskjutna flygplatsavgifterna ([37]). Den uppmärksammade även kommissionen på flera andra LOT-transaktioner som den påstod utgjorde statligt stöd. Det rör sig bland annat om följande transaktioner:

a) Fastighetsförsäljning, dvs. i) försäljningen 2011 av LOT:s kontorsbyggnad samt mark på 17 Styczniagatan 43 (nedan kallat *huvudkontoret*) till det statsägda företaget Powszechny Zakład Ubezpieczeń SA/PB1 (nedan kallat *PZU*, *PZU/PB1*) till ett belopp av […] miljoner zloty (omkring […] miljoner euro), och ii) försäljningen 2012 av LOT:s fastighet vid 17 Stycznia-gatan 39 till det statsägda företaget TF Silesia till ett belopp av […] miljoner zloty (omkring […] miljoner euro).

b) Försäljningen av LOT:s dotterbolag till statsägda företag, dvs. försäljningen 2010 av LOT Services över marknadspris trots att företaget var insolvent, försäljningen av LOT AMS trots att företaget befann sig i en ”mycket dålig ekonomisk situation”, försäljningen i december 2012 av Petrolot, försäljningen i september 2012 av Eurolot samt försäljningen 2009–2010 av LOT Cargo SA (nedan kallat *LOT Cargo*) och Casinos Poland.

(133) Fackföreningens främsta argument är att omstruktureringsstödet utgör en överträdelse av engångvillkoret, eftersom LOT redan har mottagit statligt stöd i form av ett antal åtgärder, framför allt de uppskjutna flygplatsavgifterna. Fackföreningen uppmärksammade även kommissionen på flera andra LOT-transaktioner som den påstod utgjorde statligt stöd. Det rör sig bland annat om följande transaktioner:

a) LOT:s försäljning av fastigheter till andra statsägda företag (dvs.: försäljningen av LOT:s huvudkontor, försäljningen av fastigheten 17 Styczniagatan 39, försäljningen av en investeringsfastighet tillsammans med anläggningstillgångarna för godsterminalen (nedan kallad *godsterminalen*) och försäljningen av en investeringsfastighet samt anläggningstillgångar för cateringlokalerna (nedan kallade *cateringlokalerna*).

b) Försäljningen av LOT:s dotterbolag till ett pris som översteg marknadsvärdet till andra statsägda företag (dvs. försäljningen av LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. (nedan kallat *LOT Catering*), LOT AMS, Petrolot och Eurolot.

c) Lån som beviljats LOT av statsägda företag vars huvudverksamhet inte är utlåning (dvs. två lån som beviljats av företag som tillhör PZU-koncernen i december 2009 och februari 2010 till ett totalt belopp av […] zloty (omkring […] euro) samt lån som beviljats av TF Silesia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. (nedan kallat *OLPP*) och Polski Koncern Naftowy ORLEN SA (nedan kallat *PKN Orlen*) till ett totalt belopp av […] zloty (omkring […] euro).

([37]) Särskilt att LOT befriades från den officiella lagstadgade polska räntan på 13 %, vilket skulle ha godkänts av transportministeriet och finansministeriet.

d. Tillhandahållande av andra tjänster: PKN Orlen och dess dotterbolag Petrolot påstås ha levererat bränsle till LOT till lägre priser.

(134) Fackföreningen ansåg dessutom att omstruktureringsplanen inte skulle bidra till att återställa LOT:s långsiktiga lönsamhet och att leasingavtalet inte är ett tecken på att marknaden tror på att lönsamheten verkligen kan återställas.

(135) PPL, ägaren till Warszawas flygplats Chopin, uppgav att dess åtgärder inte kunde tillskrivas staten eftersom företaget fattar sina affärsbeslut självständigt. De avtal som ingåtts med LOT om att skjuta upp betalningen av flygplatsavgifter var marknadsförenliga och var dessutom den ekonomiskt sett mest rationella lösningen. PPL förklarade att liknande avtal, om än i mindre skala, har ingåtts med andra flygbolag och har föreslagits till lågprisflygbolag. LOT är en strategisk partner till PPL och har en betydande inverkan på den långsiktiga utvecklingen av Warszawas flygplats Chopin. Om LOT skulle bli insolvent skulle trafiken till och från Warszawa minska, vilket i sin tur skulle ha en negativ inverkan på polska ekonomin.

(136) Näringslivsorganisationen Employers of Poland räknar med att kommissionen ska godkänna omstruktureringsstödet. Den anser att LOT är på väg att bli bärkraftigt igen, vilket bekräftas av de förbättrade faktiska ekonomiska resultaten. Den anser att LOT:s insolvens skulle ha en negativ inverkan på sammanlänkningen, vilket i sin tur skulle ha en negativ inverkan på passagerare, affärsresenärer och turistnäringen.

VI. **KOMMENTARER FRÅN POLEN OM SYNPUNKTERNA FRÅN BERÖRDA PARTER**

(137) Polen besvarade alla påståenden som åberopats av de berörda parterna.

(138) Polen anförde följande när det gällde den eventuella överträdelsen av engångsvillkoret:

a) I fråga om de uppskjutna flygplatsavgifterna upprepade Polen sina argument om att denna åtgärd inte kunde tillskrivas staten och att kriterierna för privata borgenärer hade uppfyllts.

b) När det gäller de övriga LOT-transaktionerna som påstås utgöra statligt stöd lämnade Polen utförliga förklaringar. Polen påpekade särskilt att en del av dessa transaktioner redan hade godkänts av kommissionen, medan andra antingen inte kan tillskrivas staten (t.ex. tillgångar som köpts av privata företag) eller på annat sätt är förenliga med den marknadsekonomiska investerarprincipen. I det senare fallet har Polen lämnat belägg (t.ex. oberoende värderingar) till stöd för sitt påstående.

(139) Angående fastighetstransaktionerna lämnade Polen följande förklaringar:

a) Försäljningen och återleasingen av LOT:s huvudkontor genomfördes enligt ett avtal som ingicks den 10 maj 2011 mellan LOT och PZU/PB1. PB1 är indirekt helägt av PZU. Staten innehar en minoritetsandel i PZU ([38]). Försäljningspriset uppgick till […] zloty (ca […] euro).

b) Försäljningen av fastigheten 17 Styczniagatan 39 skedde enligt ett avtal som ingicks den 31 juli 2012 mellan LOT och TF Silesia. Staten är ensam aktieägare i TF Silesia. Försäljningspriset uppgick till […] zloty (omkring […] euro).

c) Försäljningen av godsterminalen skedde enligt ett avtal som ingicks den 25 november 2011 mellan LOT och LLS Airport Services SA (nedan kallat *LS Airport Services*). Staten är ensam aktieägare iLS Airport Services. Försäljningspriset uppgick till […] zloty (ca […] euro).

d) Försäljningen av cateringlokalerna skedde enligt ett avtal som ingicks den 8 december 2011 LOT och LOT Catering. Regional Economic Fund (nedan kallad *REF*), som är helägt av staten, är ensam aktieägare i LOT Catering. Försäljningspriset uppgick till […] zloty (ca […] euro).

(140) När det gällde försäljningen av och återleasningstransaktionen för LOT:s huvudkontor förklarade Polen att företaget mottog nio anbud, varav anbudet från PZU/PB1 ansågs vara det mest fördelaktiga. Enligt Polen utgör de medel som tillhör PZU-koncernen inte statliga medel och koncernens beslut kan inte tillskrivas staten. Statligt stöd ingår därför inte. Dessutom förklarade Polen att värdet på fastigheten hade fastställts genom en oberoende förhandsvärdering ([39]).

([38]) Powszechny Zakład Ubezpieczeń SA är noterat på Warszawas börs sedan den 12 maj 2010. På transaktionsdagen (dvs. den 10 maj 2011) innehade staten 35 % av företagets aktier, medan den återstående delen på 65 % kunde omsättas fritt (”free float”) (innehades främst av pensionsfonder och hedgefonder).

([39]) Värderingen av Emmerson, daterad i april 2011, visade att värdet av fastigheten var […] zloty (ca […] euro). Detta värde är ca 10 % högre än det pris som överenskommits. Emmerson förutsatte att leasingavgiften till ägaren skulle vara ca 10 % högre än den leasingavgift som slutligen överenskoms och som LOT betalade till PZU. Därför fanns det grunder till att även försäljningspriset var ca 10 % lägre.

(141) Vidare förklarade Polen att ett anbudsförfarande tillämpats vid försäljningen av fastigheten 17 Styczniagatan 39, det vill säga godsterminalen och cateringlokalerna, men att inga anbud lämnades in. I varje fall hade emellertid en oberoende värdering gjorts av fastigheten ([40]).

(142) När det gällde låneavtalen förklarade Polen följande:

a) Företagen i PZU-koncernen beviljade följande två lån till LOT: Ett första lån på […] zloty (ca […] euro) den 14 december 2009 och ett andra lån på […] zloty (ca […] euro) den 17 februari 2010. Staten innehar en minoritetsandel i PZU.

b) Ett lån på […] zloty (ca […] euro) beviljades LOT av PKN Orlen den 28 juni 2012. Staten innehar en minoritetsandel i PKN Orlen ([41]).

c) Ett lån på […] zloty (ca […] euro) beviljades LOT av TF Silesia den 30 mars 2009. Staten är ensam aktieägare i TF Silesia.

d) Ett lån på […] miljoner zloty (ca […] miljoner) beviljades LOT av OLPP den 9 mars 2012. PERN Przyjaźń SA (nedan kallat *PERN*) är helägt av staten, som är den enda aktieägaren i OLPP.

(143) Enligt Polen utgör de medel som tillhör företagen i PZU-koncernen och PKN Orlen inte statliga medel och deras beslut inte kan tillskrivas staten eftersom staten innehar en minoritetsandel i dessa företag. Statligt stöd ingår därför inte.

(144) När det gäller de lån som beviljades av de statsägda företagen (dvs. TF Silesia och OLPP), bör dessa resurser betraktas som statliga medel och deras beslut kan tillskrivas staten. Polen uppger dock att båda lånen beviljades till marknadsmässiga villkor: Den säkerhet som ställdes var stark ([42]) och räntan låg på liknande nivå som de räntor som tillämpades av de privata borgenärerna ([43]).

(145) När det gällde försäljningen av LOT:s dotterbolag förklarade Polen följande:

a) Försäljningen av LOT Services, LOT Catering, LOT AMS och LOT Cargo var föremål för kommissionens beslut i ärendet SA. 33337 ([44]), där kommissionen drog slutsatsen att ingen av dessa transaktioner omfattade statligt stöd.

b) Av de aktier som LOT ägde i Casinos Polen såldes 33,3 % till Vicco Investment Sp. Z o.o. ([45]) (nedan kallat *Vicco*) enligt ett avtal som ingicks den 8 april 2013 till ett belopp av […] miljoner zloty (ca […] miljoner euro). Vicco är ett privat företag. Företagets medel utgör därför inte statliga medel och dess beslut inte kan tillskrivas staten. Enligt Polen motsvarade transaktionsvärdet det marknadspris som hade föreslagits av en privat anbudsgivare som valts ut i ett öppet anbudsförfarande.

([40]) Fastigheten 17 Styczniagatan 39 värderdes av i) fastighetsvärderaren Marzena Niemczyk (tillstånd nr 4519) från Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., värderingsdatum den 26 juli 2012, ii) Colliers International Poland Sp. z o.o., rapport daterad den 12 juni 2012, och iii) Deloitte Advisory Sp. z o.o., rapport daterad den 18 juli 2012.
Värderingen av godsterminalen gjordes av fastighetsvärderaren Marzena Niemczyk (tillstånd nr 4519), från Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., värderingsdatum den 31 juli 2011. Dessutom upprättades en särskild rapport om den ekonomiska grunden för försäljningen av fastigheten av KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k, daterad den 7 november 2011.
Värderingen av cateringslokalerna gjordes av fastighetsvärderaren Marzena Niemczyk (tillstånd nr 4519), från Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., värderingsdatum den 31 juli 2011. Dessutom upprättades en särskild rapport om den ekonomiska grunden för försäljningen av fastigheten av KPMG Advisory Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k, daterad den 7 november 2011.

([41]) Polski Koncern Naftowy ORLEN SA är noterat på Warszawas börs sedan den 26 november 1999. Den 31 december 2012 innehade staten 27,5 % av andelarna, medan den återstående delen på 72,5 % kunde omsättas fritt ("free float") (innehades främst av pensionsfonder och investeringsfonder).

([42]) Följande säkerhet ställdes för det lån som beviljades av TF Silesia: inteckning/registrerad panträtt på LOT:s tillgångar, tilldelning av rättigheter från försäkringskontraktet, reverser samt ett frivilligt åtagande om att inte motsätta sig indrivning. För det lån som beviljades av OLPP ställdes följande säkerheter: en registrerad panträtt samt ett frivilligt åtagande om att inte motsätta sig indrivning.

([43]) Följande säkerhet ställdes för det lån som beviljades av TF Silesia: Wibor 3M + [4,5–5,5] pp. pa.; när det gällde lånet från OLPP: tillämpades en ränta på [8–10] % per år. Som en jämförelse kan nämnas att räntan för det lån som LOT beviljades av PKN Orlen under första halvåret 2012 var [8–10] % per år.

([44]) Se fotnot 8.

([45]) Dvs. ett specialföretag som består av Century Casinos Europe GmbH (tidigare aktieägare i Casinos Poland Sp. Z o.o.). Century Casinos Europe GmbH är ett privat företag som är börsnoterat i Förenta staterna och Österrike.

c) Av de aktier som LOT ägde i Petrolot såldes 49 % till PKN Orlen enligt ett avtal som ingicks den 21 december 2012 till ett belopp av […] zloty (ca […] euro). PKN Orlen är ett privat företag. Företagets medel utgör därför inte statliga medel och dess beslut inte kan tillskrivas staten enligt beskrivningen i skäl (142). Enligt Polen motsvarar transaktionsvärdet marknadsvärdet enligt en oberoende förhandsvärdering ([46]).

d) Av de aktier som LOT ägde i Eurolot såldes 37,90 % till TF Silesia enligt ett avtal som ingicks den 27 februari 2013 till ett belopp av [> 118] zloty (ca [> 29] euro). Enligt Polen genomfördes försäljningen av aktierna i Eurolot enligt ett konkurrensutsatt förfarande genom förhandlingar som fördes på grundval av en offentlig inbjudan till förhandlingar ([47]). Aktierna köptes av TF Silesia, helägt av staten, som var den enda anbudsgivaren. Transaktionspriset grundades på en oberoende förhandsvärdering ([48]).

(146) När det gällde transaktionerna för bränsleförsäljning till LOT från PKN Orlen och dess dotterbolag Petrolot till reducerade priser, förklarade Polen att PKN Orlen och Petrolot är privata företag, vilket innebär att deras medel inte utgör statliga medel och att deras beslut inte kan tillskrivas staten. Dessa transaktioner omfattar därför inte statligt stöd enligt Polens åsikt ([49]).

(147) Med avseende på de övriga synpunkterna från de berörda parterna hävdar Polen att LOT har bättre förutsättningar att lyckas nu än tidigare. De makroekonomiska förhållandena har förbättrats och EU:s och Polens ekonomier förväntas växa snabbare än väntat. Lufttrafiken förväntas öka, särskilt i Central- och Östeuropa. LOT har lärt sig av tidigare misslyckade omstruktureringsförsök och har korrigerat olösta brister (företaget genomförde t.ex. personalnedskärningar i en aldrig tidigare skådad omfattning, vilket gav […] miljoner zloty besparingar 2013). Personalnedskärningarna har genomförts utan större motstånd från fackföreningarna. Dessutom har LOT slutligen fått B787-planen – de uteblivna leveranserna ansågs vara en av orsakerna till de tidigare svårigheterna. Polen har lämnat detaljerade uppgifter om lönsamheten med att använda B787-planen och hur detta inverkar på omstruktureringen. Enligt LOT:s beräkningar är lönsamheten för B787 räknat i kostnader/intäkter mycket bättre än för B767-planet, föregångaren i företagets flotta. Under sex månaders drift 2013 gav B787-planet ett bättre ekonomiskt resultat (med […] miljoner zloty) än dess föregångare B767 under motsvarande period 2012.

(148) Med hänvisning till den påstått bristande efterfrågan på långdistansflygningar lämnade Polen belägg för att Polens marknad för flyg till Nordamerika är en av de största och mest snabbväxande marknaderna, större än några etablerade västeuropeiska nav och större än Prag och Budapest tillsammans. Polen hävdar att LOT, till skillnad från det ungerska exemplet, har en starkare bas för att upprätta en nischmarknad för långdistansflygningar eftersom man drar fördel av en betydande etnisk trafik och trafikflöden från östliga marknader, t.ex. Ukraina, Vitryssland och Ryssland.

(149) När det gällde leasingavtalet för B787 som källa till egna bidrag och om avtalet uppfattas som ett tecken på marknadens förtroende för LOT, klargjorde Polen att de kommersiella långivarna och Ex-Im Bank utförde professionella och uttömmande förvärvsutredningar innan man beviljade LOT finansiering. Bedömningen gjordes strax före leveransen i november 2012 och borgenärerna informerades helt om LOT:s ekonomiska situation. Vid denna tidpunkt visste de inte att LOT skulle få statligt stöd, eftersom Polen anmälde undsättningsstödet först den 14 december 2012.

([46]) Förhandsvärderingen gjordes av Deloitte Advisory Sp. z o.o. den 8 maj 2012. Enligt värderingen uppskattades marknadsvärdet på 49,0 % av aktierna i Petrolot Sp. z o.o. till omkring […] miljoner zloty.

([47]) Ett meddelande om inbjudan att förhandla offentliggjordes i dagstidningen *Rzeczpospolita* den 24 juli 2012, som därefter ändrades genom ett meddelande i samma dagstidning den 21 augusti 2012.

([48]) Den sakkunnige konstaterade att marknadsvärdet på 37,9 % av Eurolot var omkring 118,0–124,0 miljoner zloty. Marknadsvärdet på 37,9 % av aktierna i Eurolot SA uppskattades med hjälp av två metoder: i) diskontering av kassaflödet (DCF) – uppskattat värde 124,0 miljoner zloty, och ii) justerat substansvärde – uppskattat värde 118,0 miljoner zloty. Polen lämnade in skriftliga bevis som utarbetats av Deloitte Advisory Sp. z o.o.: i) En rapport om kriteriet avseende privat investerare för inköpet av aktierna i Eurolot, daterad den 14 januari 2013, ii) en rapport om värderingen av Eurolot, daterad den 14 januari 2013, och iii) en rapport om förvärvsutredningen avseende finansiella, skattemässiga och rättsliga frågor, daterad den 15 januari 2013.

([49]) Polen förklarade dessutom att prissättningen av och betalningsvillkoren för bränslet föreslås av leverantörerna med beaktande av marknadsförhållandena, t.ex. deklarerad volym för den vara som ska köpas. LOT, som har sin hembas i Warszawa, är Orlens/Petrolots största kund på denna marknad. Över […] % av LOT:s bränsle köps in i Polen och den återstående delen är uppdelad mellan andra internationella stationer. Volymrabatter för stora kunder är ett normalt inslag i marknadsrelationerna mellan leverantörer och köpare. Bränslepriserna i Polen är fortfarande högre än för andra stationer som LOT använder, även om den bränslemängd som köps in utomlands är mycket mindre.

(150) Polen lämnade detaljerade klargöranden avseende den metod som LOT använt för att beräkna linjernas lönsamhet. Polen erinrade också om forskningsuppgifter som visar att de flesta flygbolagen har använt liknande metoder som LOT.

(151) När det gäller återställande av långsiktig lönsamhet och särskilt den påstått överskattade avkastningen på sysselsatt kapital, informerade Polen kommissionen om att LOT gjort en analys av avkastningen på sysselsatt kapital bland 73 flygbolag i världen under de senaste sex åren och att företaget konstaterade att dess förväntade avkastning på sysselsatt kapital ligger kring medianvärdet för europeiska flygbolag och mycket lägre än de mest effektiva europeiska flygbolagen under det senaste budgetåret. På grundval av detta hävdar Polen att den beräknade avkastningen på sysselsatt kapital inte bör betraktas som orealistisk.

(152) Med hänvisning till den påstådda överkapaciteten på marknaden påpekar Polen att flygkapaciteten i Polen, mätt i antal erbjudna platser, under de tre senaste åren har ökat med i genomsnitt 6,2 % per år, medan den totala passagerarefterfrågan har ökat med 7,3 % per år. Mot denna bakgrund konstaterar Polen att LOT under 2014 kommer att erbjuda […] % färre platser från/till Polen än före omstruktureringen, medan konkurrenterna beräknas öka sitt utbud med över 30 %.

(153) Vad gäller LOT:s påstådda expansion på chartermarknaden påpekade Polen att LOT faktiskt har minskat sin andel i detta segment från [> 3] % 2012 till [< 1,5] % 2013 (en minskning från [> 15] % under 2010). LOT har inga planer på att fortsätta vara aktivt på chartermarknaden efter omstruktureringen.

VII. **BEDÖMNING AV STÖDET**

7.1 FÖREKOMST AV STATLIGT STÖD

(154) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

7.1.1 **Omstruktureringsstöd**

(155) Omstruktureringsstödet ska beviljas av staten, och det står därför klart att det är fråga om statliga medel som kan tillskrivas staten.

(156) Omstruktureringsstödet ska beviljas till ett visst företag, det vill säga LOT i det här fallet, på villkor som företaget inte skulle ha kunnat få på marknaden med tanke på dess svåra ekonomiska situation. Polen bekräftar detta i omstruktureringsplanen, där det anges att statligt stöd är den enda möjliga finansieringskällan för att företaget ska kunna fortsätta sin verksamhet och genomföra omstruktureringsåtgärderna. Kommissionen drar därför slutsatsen att åtgärden ger mottagaren en selektiv fördel.

(157) Stödet kan dessutom leda till att LOT:s konkurrensställning inom lufttrafiksektorn förbättras. Företag från olika medlemsstater konkurrerar inom EU:s luftfartssektor, särskilt sedan ikraftträdandet av den tredje fasen i avregleringen av lufttransporten (nedan kallat *det tredje åtgärdspaketet*) den 1 januari 1993 ([50]). Stödet snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(158) På grundval av dessa överväganden drar kommissionen slutsatsen att den anmälda åtgärden utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget.

7.1.2 **Beviljat uppskov med flygplatsavgifter och andra transaktioner**

Uppskov med flygplatsavgifter

(159) När det gäller statens ansvar konstaterar kommissionen att alla de flygplatser som beviljade uppskov till LOT antingen direkt eller indirekt kontrolleras av den polska staten enligt beskrivningen i skäl 103. Enligt etablerad rättspraxis ([51]) är ”endast det faktum att ett offentligägt företag kontrolleras av staten (…) inte tillräckligt för att anse att de åtgärder som företaget vidtagit ska kunna tillskrivas staten”. Kommissionen

([50]) Det tredje paketet omfattade tre lagstiftningsåtgärder: i) Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, 24.8.1992, s. 1), ii) rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (EGT L 240, 24.8.1992, s. 8), och iii) rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik (EGT L 240, 24.8.1992, s. 15).

([51]) Mål C-482/99, Franska republiken mot Europeiska kommissionen (Stardust Marine) REG 2002, s. I-4397, punkt 52.

måste därför inom ramen för denna undersökning bedöma hur starkt inflytande staten har över flygplatsernas förvaltning. Kommissionen måste dessutom kontrollera om det finns andra indikatorer som tyder på statlig inblandning i beviljandet av uppskov med flygplatsavgifter till LOT eller om sådana beslut fattades självständigt av flygplatserna utan statligt ingripande.

(160) Kommissionen konstaterar att KPMG:s rapport, som lämnats in av Polen, innehåller en beskrivning av de beslutsprocesser som var och en av flygplatserna har tillämpat för varje uppskovsavtal, bl.a. inledande av indrivningsförfarandet, betalningsuppmaning och förhandlingar om villkoren för uppskov. I KPMG:s rapport anges också de berörda parterna i förhandlingarna (t.ex. flygplatsernas juridiska avdelningar, inkassoavdelningar och ekonomiavdelningar). KPMG:s rapport visar inte på något statligt inflytande vid beviljandet av uppskov med flygplatsavgifter till LOT.

(161) När det gäller PPL, det företag som förvaltar Warszawas flygplats Chopin, konstaterar kommissionen dock att företaget är offentligrättsligt och helägt av staten, som utser dess generaldirektör. PPL övervakas nära av myndigheterna ([52]) enligt beskrivningen i skälen 103 och 105. Warszawas flygplats är dessutom Polens största flygplats. Den hanterar omkring 10 miljoner passagerare per år och är av avgörande betydelse för Polens förbindelser med resten av världen. När det gäller de regionala flygplatserna konstaterar kommissionen att de är privaträttsliga företag som direkt eller indirekt kontrolleras av staten. Särskilt viktigt i sammanhanget är att PPL i varje fall är en av deras offentliga aktieägare ([53]) enligt beskrivningen i skäl 103. Dessutom har de regionala flygplatsernas verksamhet stor inverkan på den lokala ekonomin och det är därför osannolikt att de lokala myndigheterna inte på något sätt deltagit i viktiga operativa beslut som fattas av dessa flygplatser, som de kontrollerar.

(162) Med tanke på den effekt som besluten om uppskov med betalningen av flygplatsavgifter kan ha på LOT och på verksamheten vid alla dessa flygplatser på lokal eller nationell nivå och att LOT är PPL:s nyckelkund och de starka banden mellan PPL och staten och slutligen det faktum att PPL är ett offentligrättsligt företag, är det högst osannolikt att dessa beslut inte har fattats utan att staten har medverkat på något sätt. Kommissionen drar därför slutsatsen att även om det inte exakt kan bevisas att Polen har uppmanat PPL att skjuta upp betalningen av de flygplatsavgifter som LOT var skyldigt, måste myndigheterna anses vara inblandade i dessa beslut på ett eller annat sätt. Sammanfattningsvis finner kommissionen att det föreligger tillräckliga uppgifter för att anse att uppskoven med betalningen av flygplatsavgifter kan tillskrivas staten. Eftersom uppskoven medför en eventuell förlust av offentliga företags medel beviljas dessa åtgärder genom statens medel.

(163) För att kunna fastställa om åtgärderna innebär en ekonomisk fördel för LOT i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste kommissionen emellertid fastställa om PPL och de regionala flygplatserna (genom att skjuta upp betalningen av flygplatsavgifterna) förhöll sig på ett liknande sätt som en privat borgenär i en liknande situation. Om så är fallet kan LOT inte anses ha fått en fördel som företaget inte skulle ha erhållit enligt normala marknadsmässiga villkor, och åtgärderna skulle då inte utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget (”kontroll av marknadsekonomins funktion”).

(164) Kommissionen konstaterar i synnerhet att enligt etablerad rättspraxis ([54]) ska förhållandena vid tidpunkten då uppskoven beviljades LOT, dvs. den ekonomiska krisen och andra extraordinära händelser enligt beskrivningen i skäl 108, beaktas i bedömningen av om åtgärderna är förenliga med marknaden.

(165) Kommissionen noterar också att LOT är en nyckelkund för Polens flygplaster och står för en betydande del av deras intäkter enligt beskrivningen i skäl 109. Flygplatserna har därför ett särskilt intresse av att fortsätta sitt samarbete med LOT.

(166) Kommissionen bedömde dessutom upplysningarna om jämförelsen mellan fördelarna och nackdelarna med möjliga alternativ för att flygplatserna skulle kunna driva in skulden från LOT, det vill säga uppskov med flygplatsavgifterna, inledande av tvisteförfarande eller att Polen anmäler företaget som insolvent. Särskilt när det gäller tidsramen konstaterar kommissionen att den genomsnittliga uppskovsperiod som flygplatserna beviljat LOT

([52]) Transportministern kan i) ålägga PPL skyldigheter om så krävs för det nationella försvaret, i händelse av en naturkatastrof osv., ii) ändra eller upphäva beslut från PPL:s generaldirektör om de strider mot lagen, iii) ge sitt samtycke till avyttringar av anläggningstillgångar som inte ingår i aktiva system för att säkra flygplatstrafiken.

([53]) Under åren 2009–2013 innehade PPL cirka 30 % av aktierna i Gdansk flygplats, 77 % av aktierna i Krakows flygplats, cirka 45 % av aktierna i Poznańs flygplats, cirka 16 % i Katowice flygplats och cirka 20 % i Wroclaw flygplats.

([54]) Mål C-482/99, Franska republiken mot Europeiska kommissionen (Stardust Marine) REG 2002, s. I-4397, punkt 71: (”… det är mot bakgrund av förhållandena vid tidpunkten då stödåtgärderna vidtogs som det skall bedömas huruvida staten har agerat som en försiktig investerare i en marknadsekonomi …”).

uppgick till ca sex och en halv månad. Detta förefaller fördelaktigt för flygplatserna jämfört med den genomsnittliga tid det tar att kräva in fordringar i Polen (dvs. över två år) eller den genomsnittliga längden för ett insolvensförfarande i Polen (dvs. i genomsnitt tre år). Detta är fördelaktigt även vid en jämförelse med den längsta uppskovsperiod som LOT beviljats, som var omkring ett år. Kommissionen konstaterar dessutom att när uppskovsbesluten fattades hade LOT fortfarande tillgångar som skulle kunna ha använts som säkerhet ([55]). Betalningsuppskoven var därför mer fördelaktiga för flygplatserna än att ansöka om insolvens då flygplatsernas fordringar skulle ha återbetalats i den sista kategorin av borgenärer, eventuellt till en mycket lägre procentandel än vid uppskov enligt beskrivningen i skälen 110 och 114.

(167) När det gäller villkoren för uppskoven konstaterar kommissionen att den ränta som tagits ut av flygplatserna verkar spegla marknadsförhållandena eftersom den sattes vid en nivå som var jämförbar med den genomsnittliga ränta ([56]) som togs ut för lån som beviljades inom industrisektorn under den relevanta perioden, samtidigt som flygplatserna inte var skyldiga att tillämpa den lagstadgade räntan. Dessutom noterar kommissionen att huvuddelen av det uppskjutna beloppet säkrades med LOT:s tillgångar. I de återstående fallen lämnade LOT reverser och/eller erkände sin skuld gentemot en viss flygplats, vilket starkt förbättrade flygplatsernas ställning om de skulle behöva driva in skulden enligt beskrivningen i skälen 112 och 113.

(168) Kommissionen konstaterar dessutom att även privata borgenärer till LOT har låtit företaget skjuta upp betalningen av skulder till liknande villkor, bl.a. till en lägre ränta än den lagstadgade räntan eller utan ränta och i vissa fall även utan säkerhet enligt beskrivningen i skäl 115.

(169) Kommissionen bekräftar att alla uppskjutna flygplatsavgifter har återbetalats till fullo av LOT enligt skäl 116.

(170) När det gäller KPMG:s rapport som lämnats in av Polen konstaterar kommissionen att rapporten innehåller en analys av marknadskaraktären hos vart och ett av uppskovsavtalen enligt skäl 117. Den metod som använts av KPMG, som innehåller en jämförelse mellan grundscenariot där LOT beviljas uppskov med flygplatsavgifterna och det alternativa scenariot där LOT inte beviljas uppskov och insolvensförfaranden inleds mot LOT, grundas på objektivt kontrollerbara uppgifter (statistik, konkreta exempel osv.). Dessa scenarier jämfördes i tre olika underscenarier, vilket ger ett objektivt resultat. För att kontrollera den ekonomiska grunden för uppskovsavtalet jämfördes grundscenarierna och de alternativa scenarierna enligt nuvarande värde och nettonuvärde. Jämförelsen av de två scenarierna visade att uppskoven med flygplatsavgifter i varje fall var ekonomiskt rationellt och mer fördelaktigt för flygplatserna än det alternativa scenariot att inleda insolvensförfaranden. KPMG-rapporten bygger på allmänt vedertagna utvärderingsmetoder och ger inte upphov till tvivel angående den metod och de standarder som använts. På grundval av dessa överväganden anser kommissionen att resultaten av rapporten ger en tillförlitlig bekräftelse av att uppskovsavtalen är förenliga med marknaden.

(171) Kommissionen konstaterar att en borgenär som överväger att skjuta upp betalningen av fordringar inte kan jämföras med en investerare, eftersom affärsvillkoren är annorlunda i ett sådant fall. Investeraren försöker få ut vinst, bedömer riskerna noggrant, kräver tillfredsställande säkerhet och kan om säkerhet saknas dra sig tillbaka från investeringen, medan en borgenär befinner sig i en annorlunda situation. Fordran existerar redan och täcks inte av någon säkerhet. Borgenären kan därför endast välja mellan att kräva in fordran i domstol eller lösa tvisten genom förlikning, och kan därför vara villig att godta andra, ibland mindre fördelaktiga återbetalningsvillkor än en investerare. Borgenären kan i synnerhet vara villig att bevilja gäldenären vissa eftergifter för att kunna driva in skulden (t.ex. genom att erkänna skulden, frivilligt åtagande att inte motsätta sig indrivning osv.) eller om möjligt upprätta en säkerhet. Borgenären kan således ha att intresse av att bevilja uppskov med skulden om det t.ex. underlättar indrivningen ([57]).

(172) Mot bakgrund av dessa överväganden drar kommissionen slutsatsen att de statligt ägda flygplatserna agerade som borgenärer i en marknadsekonomi när de beviljade LOT uppskov med flygplatsavgifterna. Dessa transaktioner medförde således ingen fördel för LOT som företaget inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden. Härav följer att uppskovet med flygplatsavgifter inte utgör statligt stöd.

([55]) Särskilt relevant är att alla uppskov som LOT beviljades av PPL var säkrade. I de flesta fall utgjordes säkerheten av inteckningar och/eller registrerade panträtter på LOT:s tillgångar.
([56]) Grundat på uppgifter från den polska nationalbanken.
([57]) Mål T-198/01, Technische Glaswerke Ilmenau GmbH mot kommissionen (Technische Glaswerke Ilmenau GmbH), REG 2004, s. II-2717, punkt 99.

Övriga transaktioner

(173) När det gäller LOT:s fastighetstransaktioner drar kommissionen mot bakgrund av de klargöranden som lämnats av Polen följande slutsatser:

(174) I fråga om försäljningen av LOT:s huvudkontor till PZU/PB1 drar kommissionen slutsatsen att köparen är ett privat företag såsom anges i skälen 139 och 140, och dess tillgångar utgör därför inte statliga medel. Denna transaktion utgör följaktligen inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(175) När det gäller i) försäljningen av fastigheten 17 Styczniagatan 39 till TF Silesia ii) försäljningen av godsterminalen till LS Airport Services, och iii) försäljningen av cateringlokalerna till LOT Catering, konstaterar kommissionen att köparen var ett företag som direkt eller indirekt kontrolleras av staten. I fråga om TF Silesia och LS Airport Services kontrolleras båda företagen direkt av staten. När det gäller LOT Catering är företagets enda aktieägare REF också helägt av staten enligt skäl 139. Alla dessa företag är privaträttsliga företag som omfattas av lagen om kommersiella bolag. Enligt lagen måste bolagsstämman ge sitt samtycke till försäljning eller inköp av fastigheter när det gäller aktiebolag med styrelse samt på vissa villkor när det gäller vanliga aktiebolag ([58]). Med tanke på att staten direkt eller indirekt utövar alla rösträtter i bolagsstämmorna för TFS, LS Airport Services och LOT Catering var den oundvikligen delaktig i beslutsprocessen om transaktionerna i fråga. Mot bakgrund av dessa överväganden drar kommissionen slutsatsen att de beslut som fattats av TF Silesia, LS Airport Services och LOT Catering kan tillskrivas staten. Eftersom dessa företag är offentliga företag utgör deras medel statliga medel.

(176) I samtliga fall gjordes en oberoende värdering av fastigheternas värde enligt allmänt vedertagna marknadsindikatorer och värderingsstandarder (även med hänsyn till jämförbara transaktioner och lokala marknadsförhållanden). Fastighetsvärderarna hade lämpliga kvalifikationer och erfarenhet. Kommissionen konstaterar att värderingarna utfördes innan transaktionerna ägde rum. Kommissionen konstaterar också att transaktionerna i fråga uppfyller kraven för oberoende expertvärderingar i enlighet med kommissionens meddelande om inslag av stöd vid statliga myndigheters försäljning av mark och byggnader ([59]). På grundval av dessa överväganden drar kommissionen slutsatsen att resultaten av dessa värderingar är en lämplig uppskattning av marknadspriserna för de ovannämnda fastigheterna.

(177) Kommissionen drar därför slutsatsen att LOT:s transaktioner för försäljning av fastigheter enligt ovan inte gav LOT en fördel som företaget inte skulle ha erhållit enligt normala marknadsmässiga villkor, vilket i sin tur innebär att de inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Lån

(178) När det gäller de som lån som LOT beviljades drar kommissionen mot bakgrund av de klargöranden som lämnats av Polen följande slutsatser:

(179) I fråga om de lån som LOT beviljades av PZU-koncernen och PKN Orlen som beskrivs i skälen 142 och 143 konstaterar kommissionen att dessa är privata företag. Deras beslut kan följaktligen inte kan tillskrivas staten och deras medel utgör inte statliga medel. Dessa lån utgör därför inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(180) Vad gäller det lån som LOT beviljades av TF Silesia kan TF Silesias beslut, såsom redan fastställs i skäl 175, tillskrivas staten och företagets medel utgör statliga medel.

(181) I fråga om det lån som OLPP beviljade LOT konstaterar kommissionen att OLPP:s enda aktieägare PERN är helägt av staten enligt skäl 142. Staten utövar därför alla rösträtter i detta företags bolagsstämma och utser alla styrelseledamöter. Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen OLPP:s beslut kan tillskrivas staten och att företagets medel utgör statliga medel.

(182) Mot bakgrund av ovanstående måste kommissionen bedöma om TF Silesia och OLPP beviljade lånen till LOT på marknadsvillkor. Med tanke på att starka säkerheter ställdes för dessa lån och räntorna liknade de räntor som tillämpas av privata borgenärer enligt skäl 144 drar kommissionen slutsatsen att dessa lån beviljades på marknadsvillkor.

([58]) LOT Catering och TF Silesia är aktiebolag med styrelse och TF Silesia är ett vanligt aktiebolag.
([59]) EGT C 209, 10.7.1997, s. 3.

(183) Kommissionen drar därför slutsatsen att de lån LOT beviljats inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Försäljning av dotterbolag

(184) När det gäller LOT:s försäljning av sina dotterbolag drar kommissionen mot bakgrund av de klargöranden som lämnats av Polen följande slutsatser:

(185) När det gäller försäljningen av LOT Services, LOT Catering, LOT AMS och LOT Cargo konstaterar kommissionen att dessa transaktioner behandlades i kommissionens beslut i ärende SA. 33337 ([60]), där kommissionen drog slutsatsen att dessa transaktioner inte omfattar statligt stöd. Detta beslut överklagades inte och har blivit slutgiltigt.

(186) I fråga om de berörda parternas synpunkter om att LOT sålde andelar i dessa dotterbolag till ett pris som överskred deras marknadsvärde och särskilt att försäljningspriset för LOT AMS och LOT Services inte avspeglar att i) LOT AMS befann sig i en särskilt svår ekonomisk situation, och ii) att föregångaren till LOT Services, ett företag vid namn LOT Ground Services Sp. z o.o. (nedan kallat *LOT Ground Services*), var föremål för insolvensförfaranden enligt skäl 132, konstaterar kommissionen att den redan har undersökt de ovanstående transaktionerna.

(187) För LOT AMS grundades aktiernas försäljningspris på tre oberoende förhandsvärderingar som beskrivs och bedöms i kommissionens beslut SA. 33337 ([61]). Transaktionerna avseende LOT Cargo beskrivs och bedöms också i kommissionens beslut SA. 33337 ([62]). När det gäller LOT Ground Services och LOT Services kontrollerade kommissionen huruvida LOT Services var en laglig efterträdare till LOT Ground Services och drog slutsatsen att LOT Services endast tog över en del av tillgångarna i det likviderade företaget ([63]). Mot bakgrund av ovanstående har kommissionen ingen anledning att ändra sin bedömning i beslutet om statligt stöd i ärende SA. 33337.

(188) När det gäller försäljningen av Casinos Poland till Vicco enligt skäl 145 konstaterar kommissionen att Vicco är ett privat företag. Viccos beslut kan följaktligen inte tillskrivas staten och dess medel utgör inte statliga medel.

(189) I fråga om försäljningen av Petrolot till PKN Orlen, som beskrivs i skäl 145, har kommissionen i skäl 179 redan konstaterat att PKN Orlen är ett privat företag. PKN Orlens beslut kan följaktligen inte tillskrivas staten och dess medel utgör inte statliga medel.

(190) När det gäller försäljningen av Eurolot till TF Silesia, som beskrivs i skäl 145, har kommissionen redan dragit slutsatsen att dess beslut kan tillskrivas staten och att dess medel utgör statliga medel. Kommissionen konstaterar dock att transaktionen föregicks av en offentlig inbjudan till förhandlingar. Dessutom fastställdes värdet på aktierna i Eurolot på grundval av värderingsrapporter som utarbetats innan transaktionen genomfördes. Värderingarna byggde på allmänt använda och vedertagna metoder (dvs. diskontering av kassaflödet (DCF) och justerat substansvärde) och bygger på trovärdiga antaganden. På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att resultaten av dessa värderingar är en lämplig uppskattning av marknadspriset för LOT:s andel i Eurolot. Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att transaktionen är förenlig med marknaden.

(191) Kommissionen drar därför slutsatsen att försäljningen av LOT:s dotterbolag inte utgör statligt stöd.

Tillhandahållande av tjänster

(192) När det gäller PKN Orlens och dess dotterbolag Petrolots leveranser av bränsle till LOT till påstått reducerade priser enligt skäl 146 konstaterar kommissionen att PKN Orlen och dess dotterbolag Petrolot är privata företag. Eftersom PKN Orlens medel inte utgör statliga medel drar kommissionen slutsatsen att transaktionerna avseende bränsleleveranser till LOT inte utgör statligt stöd.

([60]) Se fotnot 8.
([61]) Se skälen 29–34 och 57–60 i kommissionens beslut SA. 33337, se fotnot 8.
([62]) Se skälen 17–22 och 44–50 i kommissionens beslut SA. 33337, se fotnot 8.
([63]) Mot bakgrund av de uppgifter som Polen lämnat i samband med undersökningen i ärende SA. 33337 tog LOT Services över vissa av tillgångarna (hanteringsutrustning) och vissa anställda (via ett externt rekryteringsföretag) från det likviderade företaget LOT Ground Services. Detta hade inget samband med övertagandet av LOT Ground Services verksamhet.

7.2 OMSTRUKTURERINGSSTÖDETS LAGLIGHET

(193) I enlighet med artikel 3 i rådets förordning nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget ([64]) får stöd inte införas förrän kommissionen har fattat eller anses ha fattat ett beslut om att godkänna sådant stöd (förbud mot att införa stöd).

(194) Hittills har Polen inte verkställt omstruktureringsstödet till LOT. Kommissionen drar därför slutsatsen att förbudet mot att införa stöd har följts.

7.3 OMSTRUKTURERINGSSTÖDETS FÖRENLIGHET

(195) Enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget fastställs att statligt stöd kan godkännas för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(196) Kommissionen anser att åtgärden omfattar ett omstruktureringsstöd som ska bedömas mot bakgrund av riktlinjerna, i syfte att fastställa om det är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 i EUF-fördraget.

7.3.1 **Företag i svårigheter**

(197) Enligt punkterna 12a och 14 i riktlinjerna är endast företag i svårigheter berättigade till omstruktureringsstöd. För att kunna betraktas som ett företag i svårigheter måste företaget uppfylla de kriterier som anges i punkt 10 eller punkt 11 i riktlinjerna.

(198) Enligt punkt 10 anses ett företag befinna sig i svårigheter under följande omständigheter:

a) Om det är fråga om ett bolag med begränsat personligt ansvar för bolagsmännen, när över hälften av det tecknade kapitalet har förlorats och mer än en fjärdedel av detta kapital förlorats under de senaste tolv månaderna.

b) För alla bolagsformer, när det uppfyller villkoren i nationell lagstiftning för att vara föremål för ett kollektivt insolvensförfarande.

(199) I beslutet om att inleda förfarandet konstaterade kommissionen att LOT, som är ett bolag med begränsat personligt ansvar för bolagsmännen, uppfyller kriterierna i punkt 10 a i riktlinjerna, eftersom det den 31 december 2012 hade förlorat mer än hälften av sitt tecknade kapital och mer än en fjärdedel (169,7 %), under de senaste 12 månaderna (89,3 %) ([65]).

(200) Eftersom LOT rapporterade en nettovinst 2013 förefaller inte det andra delkriteriet i punkt 10 a vara uppfyllt för närvarande. Nettovinsten 2013 var dock endast möjlig tack vare undsättningsstödet. Utan detta stöd skulle företaget inte ha gjort någon vinst 2013, eftersom det inte skulle ha kunna ha hållit sig flytande. Kommissionen anser därför att LOT var ett företag i svårigheter i den mening som avses i punkt 10 a när omstruktureringen inleddes och är det fortfarande.

(201) I december 2012 befann sig LOT dessutom på gränsen till insolvens och tvunget att begära undsättningsstöd för att undvika insolvens, se skäl 17. Polen bekräftade att företaget skulle ha gått i konkurs på kort sikt utan undsättningsstödet.

(202) Kommissionen anser därför att LOT var ett företag i svårigheter från och med början av omstruktureringen i den mening som avses i punkt 10 a och c i riktlinjerna.

(203) Kommissionen har dessutom också undersökt huruvida LOT uppfyller kriterierna i punkt 11 i riktlinjerna.

(204) Enligt punkt 11 i riktlinjerna kan ett företag även om inga av de omständigheter som anges i punkt 10 föreligger fortfarande anses befinna sig i svårigheter. I punkten anges också några av de vanliga tecknen på detta, t.ex. sjunkande omsättning, växande lager, överkapacitet, minskande kassaflöde, stigande skuldsättningsgrad och finansiella kostnader samt ett sjunkande värde, som kan gå ned till noll, på nettotillgångarna.

([64]) EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

([65]) Enligt LOT:s årsredovisning för 2012 uppgick LOT:s tecknade kapital den 31 december 2012 till 447,7 miljoner zloty, varav företaget hade förlorat 759,8 miljoner zloty den 31 december 2012, och varav 400 miljoner zloty gick förlorade enbart under 2012.

(205) Företagets årsredovisningar visar följande tecken på ett företag i svårigheter (se tabell 1):

— Sjunkande omsättning: Under 2013 sjönk försäljningsintäkterna till 3 147 miljoner zloty, vilket är den lägsta nivån sedan 2010 då de uppgick till 2 958,8 miljoner zloty.

— Växande lager: Efter en inledande minskning från 252,1 miljoner zloty år 2010 till 198,5 miljoner zloty år 2012 ökade lagret till 216,6 miljoner zloty år 2013.

— Överkapacitet: Företaget har minskat personalen och flottan och planerar ytterligare nedskärningar, vilket är ett tecken på överkapacitet.

— Stigande skuldsättningsgrad: De kort- och långfristiga skulderna ökade från 1 606,9 miljoner zloty år 2010 till 3 223 miljoner zloty år 2013.

— Finansiella kostnader: Räntekostnaderna ökade från 60,2 miljoner zloty år 2010 till 123,8 miljoner zloty år 2013.

— Sjunkande värde på nettotillgångarna: Nettotillgångarna minskade från 500,1 miljoner zloty år 2010 till 265,5 miljoner zloty år 2012 och 258,1 miljoner zloty år 2013.

Dessutom hade LOT rapporterat förluster varje budgetår sedan 2008. Denna tendens vände först 2013, då företaget rapporterade en nettovinst efter att ha beviljats undsättningsstödet. Kommissionen anser att ett företag som har rapporterat förluster av denna omfattning under flera år sannolikt befinner sig i svårigheter.

(206) Enligt revisorns yttrande över årsredovisningen för 2013 föreligger dessutom en betydande osäkerhet vad gäller företagets förmåga att fortsätta sin verksamhet på grund av negativt eget kapital och högre kortfristiga skulder än omsättningstillgångar. I tidigare ärenden ([66]) har kommissionen dragit slutsatsen att om ett företag har negativt kapital, vilket har varit fallet med LOT sedan 2012, föreligger det ett förhandsantagande om att kriterierna i punkt 10 a i riktlinjerna är uppfyllda. EU-domstolen drog också slutsatsen ([67]) att ett företag med negativt kapital är ett företag i svårigheter.

(207) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att LOT är ett företag i svårigheter även enligt punkt 11 i riktlinjerna.

(208) LOT bildades 1929 (det registrerades i sin nuvarande form år 2001) och har varit verksamt inom flygpassagerartransporter ända sedan dess. Därför kan företaget inte betraktas som ett nybildat företag i den mening som avses i punkt 12 i riktlinjerna.

(209) I punkt 13 i riktlinjerna fastställs att ett företag som ingår i eller håller på att tas över av en koncern i princip inte är berättigat till stöd till omstrukturering, förutom om det kan visas att det endast är det berörda företaget som är i svårigheter och att svårigheterna inte är en följd av en godtycklig kostnadsfördelning inom koncernen och att företagets svårigheter är så allvarliga att de inte kan åtgärdas inom koncernen.

(210) LOT är moderbolaget i en företagskoncern, men det är endast LOT som är i svårigheter och svårigheterna är inte en följd av en godtycklig kostnadsfördelning inom LOT-koncernen. De faktorer som anses ha gett upphov till företagets svårigheter beskrivs i skäl 20.

(211) Dotterbolagen i LOT-koncernen är för små och genererar inte tillräckliga likvida överskott för att rädda moderbolaget. Deras sammanlagda intäkter för år 2013 utgjorde bara ca 2,5 % av LOT:s intäkter och de registrerade en sammanlagd nettoförlust på 2 miljoner zloty. Dessutom förefaller LOT-koncernen i sig att vara i svårigheter eftersom den rapporterade en sammanlagd nettoförlust på 164 miljoner zloty för det budgetår som avslutades den 31 december 2011 (LOT har inte varit skyldigt att utarbeta koncernredovisning sedan dess på grund av att dotterbolagen inte är väsentliga) samt ackumulerade förluster på 270 miljoner zloty från och med detta datum. Företagets svårigheter är därför så allvarliga att de inte kan åtgärdas inom koncernen.

([66]) Kommissionens beslut i ärende C 38/2007, Arbel Fauvet Rail (EUT L 238, 5.9.2008, s. 27).
([67]) Förenade målen T-102/07, Freistaat Sachsen mot kommissionen, och T-120/07, MB Immobilien och MB System mot kommissionen, REU 2010, s. II-585, punkterna 95–106.

(212) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att LOT är ett företag i svårigheter och är berättigat till omstruktureringsstöd.

7.3.2 **Engångsvillkoret**

(213) Enligt punkt 73 i riktlinjerna tillåter inte kommissionen något ytterligare undsättnings- eller omstruktureringsstöd om företaget i fråga redan har erhållit sådant stöd tidigare (engångsvillkoret) inbegripet stöd som inte anmälts, och om det är mindre än tio år sedan omstruktureringsperioden löpte ut eller genomförandet av planen upphörde (den senaste tidpunkten av dessa gäller).

(214) Inom ramen för sin undersökning bedömde kommissionen om det uppskov med betalning av flygplatsavgifter som är föremål för klagomålet från Ryanair enligt punkt 1.2 och som andra berörda parter också har lämnat synpunkter på enligt skälen 130, 132, 133 och 135, inverkade på Polens efterlevnad av engångsvillkoret. Av slutsatsen att de uppskjutna flygplatsavgifterna inte utgör statligt stöd, se skäl 172, följer att dessa transaktioner inte påverkar Polens efterlevnad av engångsvillkoret.

(215) Detsamma gäller för de andra transaktioner som enligt de berörda parterna kan utgöra statligt stöd, t.ex. i) fastighetsförsäljning, ii) beviljande av lån, iii) försäljning av dotterbolag, och iv) tillhandahållande av andra tjänster enligt beskrivningen i skälen 132 och 133, eftersom kommissionen drog slutsatsen att de inte utgör statligt stöd, se skälen 177, 183, 191 och 192.

(216) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att varken uppskovet med flygplatsavgifter eller de transaktioner som de berörda parterna anger utgör statligt stöd. Dessutom har Polen bekräftat att företaget inte har fått något undsättnings- eller omstruktureringsstöd under de senaste tio åren. Kommissionen anser därför att engångsvillkoret har följts.

7.3.3 **Återställande av långsiktig lönsamhet**

(217) För att en åtgärd ska anses vara förenlig med punkterna 34–37 i riktlinjerna ska riktlinjerna göra det möjligt att återställa företagets långsiktiga lönsamhet inom en rimlig tid och på grundval av realistiska antaganden om de framtida villkoren för verksamheten. Omstruktureringsplanen ska göra det möjligt för företaget att bära alla sina kostnader efter omstruktureringen och avkastningen på eget kapital måste vara tillräcklig för att företaget ska vara i stånd att konkurrera på marknaden av egen kraft. I omstruktureringsplanen måste de omständigheter som lett till att företaget hamnat i svårigheter beskrivas, vilket gör det möjligt att bedöma om de föreslagna åtgärderna är lämpliga.

(218) Omstruktureringsplanen sörjer för ett återställande av den långsiktiga lönsamheten under 2015 (se tabell 4). Företaget förväntas generera nettovinster, vilket innebär att det skulle vara i stånd att bära alla sina kostnader efter omstruktureringen, inbegripet avskrivningar och finansiella kostnader. Den förväntade avkastningen på sysselsatt kapital beräknas till mellan [5–6] % till [10–12] % efter omstruktureringen. Eftersom avkastningen på de polska tioåriga statsobligationerna, som allmänt ses som en uppskattning av en avkastning på en riskfri investering, är ca 3,4 % utgör den förväntade avkastningen på kapital en lämplig riskpremie och kan anses vara tillräckligt stor för att LOT ska kunna konkurrera på marknaden av egen kraft. Med tanke på att de europeiska flygbolagens medianvärde för avkastning på sysselsatt kapital var 6,9 % under det senaste budgetåret (10,3 % om endast lönsamma flygbolag tas med i beräkningen) och att de effektivaste europeiska flygbolagen hade en avkastning på sysselsatt kapital på 13,4 %, förefaller det mål som LOT satt upp varken vara orealistiskt eller överdrivet efter en framgångsrik omstrukturering.

(219) Omstruktureringsplanen innehåller en utförlig beskrivning av de omständigheter som gav upphov till LOT:s svårigheter samt åtgärder för att avhjälpa svårigheterna. Åtgärderna beskrivs i detalj i kapitel III.

(220) Kommissionen har sett över de viktigaste antagandena bakom de finansiella prognoserna i omstruktureringsplanen och bedömt omstruktureringsåtgärderna samt de frågor som tas upp av de berörda parterna när det gäller återställandet av den långsiktiga lönsamheten. Till följd av detta anser kommissionen att LOT har bättre förutsättningar att lyckas nu än under 2009–2012.

(221) För det första började företaget äntligen använda de länge väntade B787-planen under 2013, som utgör en grundpelare i den nya strategin och är en viktig drivkraft för fördelarna med omstruktureringen. Polen ansåg att leveransförseningen av B787-planen var en av de grundläggande orsakerna till företagets tidigare ekonomiska

svårigheter och dess oförmåga att återställa lönsamheten. LOT:s nya strategi grundas på användningen av P787-planen på nischmarknaden för långdistansflygningar och ett effektivt matarnät från Polen och Centraleuropa som är uppbyggt kring Warszawas flygplats Chopin, vilken nyligen har moderniserats och expanderar ([68]).

(222) De första konkreta resultaten av driften av B787-planen bekräftar antagandet att planet kommer att ge betydande omstruktureringsfördelar. I juni–november 2013 var B787-flottans vinst […] miljoner zloty mer än vinsten från dess föregångare B767 under en jämförbar period 2012. Detta var en mer än vad som beräknats i omstruktureringsplanen. Under förutsättning att flygplanet används under hela tolvmånadersperioden (till skillnad från 2013 då det var belagt med startförbud under halva året) verkar den planerade ekonomiska inverkan på [135–165] miljoner zloty vara realistisk. De nya flygplanen medförde också betydande besparingar: Bränslekostnaderna minskade med [> 15] % och de totala direkta kostnaderna minskade med [> 25] %.

(223) Polen har också lämnat kvantitativa belägg för att införandet av B787 inte bara har haft en positiv inverkan på långdistanssegmentet, utan på hela flygnätet, även för korta och medellånga flygningar som tillhandahåller transferanknytningar för långdistansflygningarna. LOT:s vinst från de förbindelser där B787-planet används mätt med marginal 2-basen ([69]) (dvs. inklusive bidragseffekten för hela flytnätet) nådde [> 100] miljoner zloty under juni–november 2013 och var [> 100] % högre än under en jämförar period 2012 då flygbolaget använde det gamla B767-planet.

(224) När det gäller frågan om ett eventuellt underutnyttjande av B787 som togs upp i beslutet om att inleda förfarandet, klargjorde Polen att LOT fram till 2013 hade drivit fem B767-plan på linjerna från Polen till Förenta staterna och Kanada. För närvarande har företaget sex B787-plan som kan sättas in på samma linjer och en ytterligare linje till Peking. Efter omstruktureringsperioden planerar LOT att öppna nya långdistanslinjer till Asien. Enligt Iata förväntas transatlantiska flygningar från Polen öka med 6,5 % per år 2013–2017 och passagerartrafiken från Central- och Österuropa till Asien förväntas öka med 9,1–10,6 % per år. Polen har lämnat uppgifter som visar att Polens marknad för flyg till Nordamerika är en av de största och mest snabbväxande marknaderna, större än några etablerade västeuropeiska nav (München, Wien, Köpenhamn och för vissa sträckor Zürich) och större än Prag och Budapest tillsammans. Detta ger ökade garantier för att B787-planet kan användas på ett effektivt och ändamålsenligt sätt.

(225) För det andra har LOT korrigerat bristerna i de tidigare omstruktureringsförsöken genom att inrikta sig på de olösta problemen, till exempel inkonsekvent omstrukturering av personalen. Redan i november 2013 hade LOT minskat markpersonalen i en aldrig tidigare skådad omfattning (35 %) och ytterligare nedskärningar planeras. Företaget har också stärkt övervakningen av genomförandet av omstruktureringsplanen.

(226) De intäktsrelaterade åtgärderna uppnådde [> 100] % av den planerade ekonomiska potentialen under 2013. I augusti 2013 införde LOT betald catering utan negativa reaktioner från kunderna. Enligt LOT:s marknadsundersökningar kommer passagerare i ekonomiklass sannolikt inte att motsätta sig andra betaltjänster, bortsett från bagageavgift (vilket LOT inte har för avsikt att införa). Passagerarna på den polska marknaden, där lågprisbolagen har en andel på över 50 %, är vana vid betaltjänster.

(227) Det tycks finnas tillväxtpotential för extra intäkter. LOT:s extraintäkter utgör […] % av de totala intäkterna och är lägre än genomsnittet för traditionella flygbolag (3,1 % och ökande) och mycket lägre än Aer Lingus (13–14 %) som LOT betraktar som sitt strategiska riktmärke (på grund av liknande storlek och affärsmodell). LOT har inrättat en särskild enhet som har ansvar för att öka extraintäkterna. Eftersom de traditionella flygbolagen går mot en blandad affärsmodell med en kombination av ökade extraintäkter och traditionella inslag hos nätverksflygbolag, förefaller det berättigat att anse att LOT:s övergång i samma riktning inte kommer att urholka företagets strategi (att förbli ett traditionellt flygbolag) och att detta inte kommer att avskräcka kunderna.

([68]) Efter moderniseringen av den andra passagerarterminalen kommer flygplatsens kapacitet att öka till mer än 20 miljoner passagerare, vilket innebär en fördubbling av storleken.

([69]) En definition av marginal 2-basen ges i skäl 248.

(228) När det gäller det fortsatta genomförandet av omstruktureringsplanen hade LOT redan till den 31 december 2013 genomfört 69 % av de planerade förbättringarna för 2014. För att uppnå det mål som satts upp till den 31 december 2014 (vinst från kärnverksamheten på 71 miljoner zloty) måste LOT fortfarande förbättra sina ekonomiska resultat med 75 miljoner zloty, vilket är ett realistiskt mål.

(229) LOT har kartlagt källorna till de förbättringar som måste genomföras, t.ex. fördelar från de redan genomförda omstruktureringsåtgärder som har en återkommande ekonomisk effekt ([> 100] miljoner zloty 2013), bristen på grund av den tillfälliga kostnaden för att B787-planen var belagda med startförbud under första halvåret 2013 ([> 25] miljoner zloty), extra vinst från B787-planen om de används hela året i stället för halva året som under 2013 ([> 50] miljoner zloty) samt besparingar i bränslekostnader ([> 75] miljoner zloty). Om endast en del av dessa möjliga förbättringar faktiskt förverkligas bör LOT uppnå sina ekonomiska mål för 2014.

(230) För det tredje har den makroekonomiska miljön, som har försvårat de tidigare omstruktureringsförsöken, förbättrats. Efter recessionen 2009 och 2012 verkar EU-ekonomin vinna terräng eftersom den beräknas växa med 1,6 % 2014 och med 2,0 % 2015. Polens ekonomi förväntas växa med 3,2 % 2014, det vill säga snabbare än prognoserna när omstruktureringsplanen utarbetades (2,2 %), och med 3,4 % 2015 ([70]). Enligt historiska uppgifter som citerats av LOT har efterfrågan på flygpassagerartransporttjänster varit starkt kopplad till ekonomisk tillväxt. Iata beräknar att passagerartrafiken i världen kommer att öka med 5,4 % 2013–2017. Enligt AEA (Association of European Airlines) kommer Central- och Östeuropa att registrera den största ökningen i sommartidtabellen 2014 (en ökning av flygningar med 7 %) av alla europeiska områden. Polen står för ungefär 25 % av den totala luftfartstrafiken i Central- och Östeuropa.

(231) För det budgetår som slutade den 31 december 2013, det första hela året av omstruktureringsperioden, rapporterade LOT en nettovinst på 26 miljoner zloty (mot en planerad förlust på 196 miljoner zloty). Enligt företagets analys berodde denna första vinst sedan 2007 huvudsakligen på genomförandet av omstruktureringsåtgärderna och inte på yttre faktorer.

(232) LOT:s likviditet har också förbättrats betydligt. De faktiska kassaflödena från verksamheten under 2013 var 285 miljoner zloty högre än planerat. Enligt omstruktureringsplanen skulle LOT behöva omstruktureringsstöd i augusti 2013, men företaget har hittills klarat sig utan stöd och har till och med skapat ytterligare finansieringskällor, t.ex. […] från Boeing på […] miljoner US-dollar och nettointäkter från försäljningen och vidareuthyrningen av det sjätte B787-planet på […] miljoner US-dollar ([71]). Även om företaget fortfarande behöver stödet för att överleva har säkerhetsmarginalen för likviditeten ökat, vilket ytterligare styrker påståendet om att företagets lönsamhet kommer att återställas.

(233) I beslutet om att inleda förfarandet ifrågasatte kommissionen vissa antaganden som ligger till grund för de finansiella prognoserna, t.ex. en relativt liten avvikelse från viktiga parametrar som ligger till grund för de finansiella prognoserna från baslinjen, (t.ex. genomsnittlig enhetsintäkt per passagerare (avkastning) – med 1 %, antal passagerare – med 1 %, valutakursen mellan zloty och US-dollar – med 10 %), fast bränslepris under en sexårig prognosperiod, en genomförandegrad av omstruktureringsåtgärderna på 85 % samt det intäktsbelopp som enligt planerna ska genereras från vidareuthyrningen av flygplanen.

(234) Polen lämnade en uppdaterad känslighetsanalys som förutsätter större avvikelser för viktiga parametrar från baslinjen: avkastning – med 4 %, antal passagerare – med 3,5 %, nedvärdering av zloty mot US-dollar – med 55 %. Enligt denna analys förväntas LOT fortfarande upprätthålla lönsamhet i alla scenarier och under hela prognosperioden 2014–2018. Trots detta har Polen betonat att baslinjenivåerna är försiktigt räknade. Den planerade avkastningen motiveras av historiska värden och har bekräftats av de faktiska resultaten (avkastningen ökade snabbare än planerat 2013). Antagandet om antalet passagerare, som redan minskades betydligt till följd av omstrukturerings- och kompensationsåtgärderna, är lägre än motiverat vid en jämförelse med likvärdiga flygbolag och tillväxtprognoserna för den polska marknaden. Enligt de prognoser från finansinstitut som citeras av LOT förväntas växelkursen mellan zloty och US-dollar ligga kvar under den nivå som beräknades i omstruktureringsplanen fram till prognosperiodens slut, det vill säga 2016.

([70]) Europeiska ekonomiska vårprognosen 2014, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf.

([71]) Den […] ingick LOT ett avtal med Boeing, vilket utgjorde slutet påförhandlingarna om det […] B787-planet […]. Avtalet innehåller bestämmelser om […] med en uppskattad kassaeffekt på […] miljoner US-dollar. Dessutom är försäljnings- och vidareuthyrningsvillkoren för det sjätte B787-planet bättre än det operativa leasingavtal som ursprungligen förutsågs i omstruktureringsplanen. Nuvärdet för de inkrementella kassaflödena uppgår till […] miljoner US-dollar.

(235) Det grundläggande bränslepris som beräknades i omstruktureringsplanen ligger över LOT:s tioåriga historiska maxpris och 12,1 % över marknadspriset vid tidpunkten för anmälan, vilket innebär att det är jämförelsevis högre än de priser som kommissionen analyserat i tidigare omstruktureringsärenden ([72]) (det högsta bränslepris som analyserades i Czech Airlines-ärendet var t.ex. 5 % och i Air Malta-ärendet låg det 4,5 % över de rådande marknadspriserna). LOT kan för närvarande säkra bränslepriset på […] % under basnivån fram till 2015, vilket innebär att företaget kan garantera att priset inte överstiger den säkrade nivå fram till slutet av omstruktureringsperioden. Enligt en känslighetsanalys skulle LOT, även om detta mycket försiktigt beräknade grundläggande pris ökade med 15 %, ändå kunna upprätthålla likviditet under hela prognosperioden.

(236) När det gäller de intäkter som LOT planerar att generera från vidareuthyrningen av flygplan, har LOT vidareuthyrt ett B787-plan till researrangörer och arbetar för närvarande på ett slutligt avtal med leasetagaren till det andra flygplanet. LOT bedömer att sannolikheten för att avtalet ingås är hög. Enligt synpunkter från en berörd part är B787-planet ett mycket marknadsmässigt flygplan. Antagandet om vidareuthyrningen av två B787-plan verkar således vara realistiskt.

(237) LOT söker fortfarande köpare eller leasetagare för […] E170-flygplan. Företaget har dock tagit fram ett alternativt scenario för flottan där flygplanet fortsätter att användas för att säkerställa att lönsamheten återställs även om dessa försök misslyckas. Kommissionen har undersökt hur det alternativa scenariot skulle påverka de ekonomiska prognoserna om det genomförs. Den fann att de totala kassautflödena 2014–2018 skulle vara [64–78] miljoner zloty högre än i grundscenariot. Denna negativa skillnad håller sig inom gränsen för omstruktureringsplanens säkerhetsmarginal. Även i det värsta tänkbara scenariot förväntades LOT generera ackumulerade kassaflöden på [> 150] miljoner zloty under 2014–2018.

(238) LOT har dessutom tagit fram ytterligare omstruktureringsåtgärder (som inte ingår i omstruktureringsplanen) för att amortera eventuella negativa effekter av det alternativa flottscenariot. Den förväntade ekonomiska effekten av dessa kompletterande åtgärder uppgår till [> 50] miljoner zloty per år, vilket är långt högre än finansieringsbehovet på [64–78] miljoner zloty 2014–2018. Enligt de ekonomiska prognoserna för det alternativa flottscenariot, kombinerat med kompletterande omstruktureringsåtgärder, beräknas LOT:s likviditet till och med vara något bättre än antagandet i omstruktureringsplanen.

(239) När det gäller genomförandetakten av omstruktureringsplanen anser kommissionen, baserat på analysen ovan, att den beräknade genomförandegraden på 85 % för omstruktureringsåtgärderna är realistisk. Kommissionen konstaterar dessutom att LOT 2013 uppnådde 137 % av de planerade fördelarna av omstruktureringen.

(240) Kommissionen anser därför att den uppdaterade känslighetsanalysen är ett ytterligare bevis på att de föreslagna omstruktureringsåtgärderna kan bidra till att återställa företagets långsiktiga lönsamhet.

(241) Kommissionen konstaterar dessutom att omstruktureringsplanens varaktighet är begränsad till tre år och ett kvartal, från sista kvartalet 2012 och fram till slutet av 2015, vilket i förevarande fall verkar vara lämpligt med hänsyn till planens omstruktureringsåtgärder, tidsplanen för genomförandet och de första resultaten av dessa åtgärder. Varaktigheten är kortare än i tidigare ärenden om godkända omstruktureringar av flygbolag ([73]), där omstruktureringsperioden var fem år.

(242) Kommissionen konstaterar avslutningsvis att den anmälda omstruktureringsplanen är daterad den 14 juni 2013, medan omstruktureringen inleddes i slutet av 2012. Det krävs vanligen ett antal olika åtgärder för att omstrukturera ett företag i svårigheter, varav vissa kan vidtas omedelbart medan andra kan ta längre tid att definiera och genomföra. Det skulle därför vara kontraproduktivt att kräva att de tidigare åtgärderna för att betraktas som en del av samma omstrukturering inte kan genomföras förrän de senare åtgärderna har definierats i detalj. Ett sådant förbud mot genomförande av åtgärder som skulle kunna vidtas omedelbart skulle öka företagets svårigheter och behovet av ytterligare statligt stöd.

(243) Kommissionen drar därför slutsatsen att de föreslagna omstruktureringsåtgärderna bidrar till att återställa företagets långsiktiga lönsamhet inom en rimlig tidsram och på grundval av realistiska antaganden.

([72]) Kommissionens beslut C(2012) 6352 final av den 19 september 2012 i ärendet SA.30908 (EUT L 92, 3.4.2013, s. 16) och kommissionens beslut C(2012) 4198 final av den 27 juni 2012 i ärendet SA.33015 (EUT L 301, 30.10.2012, s. 29).

([73]) Se fotnot 72.

7.3.4 **Undvika otillbörlig snedvridning av konkurrensen (kompensationsåtgärder)**

(244) Enligt punkterna 38–42 i riktlinjerna måste kompensationsåtgärder vidtas för att se till att stödets negativa effekter på handelsvillkoren begränsas så långt som möjligt. Stödet får inte otillbörligt snedvrida konkurrensen. Detta innebär vanligen att företagets närvaro på marknaden begränsas efter det att omstruktureringen har avslutats. Kompensationsåtgärderna ska stå i proportion till de snedvridande effekterna av stödet och i synnerhet till företagets storlek och dess relativa inflytande på den eller de marknader där det verkar. Nedläggning av förlustbringande verksamhet inte kan anses vara giltig kompensationsåtgärd. Kompensationsåtgärdernas omfattning måste avgöras från fall till fall och med beaktande av målet att återställa företagets långsiktiga lönsamhet. Enligt punkt 7 i riktlinjerna kommer kommissionen att kräva kompensationsåtgärder för att minimera inverkan på konkurrenterna.

(245) Enligt punkt 56 i riktlinjerna är villkoren för beviljande av stöd mindre stränga när det gäller nödvändiga kompensationsåtgärder i stödmottagande regioner. I detta avseende konstaterar kommissionen att LOT är beläget i ett stödberättigat område enligt artikel 107.3 a i EUF-fördraget.

(246) Kommissionen konstaterar vidare att LOT är ett relativt litet företag som konkurrerar med traditionella flygbolag och lågprisflygbolag. Företagets andel av den totala europeiska lufttransportverksamheten uppskattas till under 1 %. Det har en relativt starkare ställning (som dock håller på att försvagas) på de internationella linjerna till och från Polen, med en andel på 27 %. Kommissionen anser därför att kompensationsåtgärderna är nödvändiga. LOT:s relativt ringa storlek och begränsade betydelse på marknaden gör dock att kommissionen kan sluta sig till att de snedvridande effekterna av stödet kommer att vara begränsade. Detta bör också beaktas i bedömningen av kompensationsåtgärderna.

(247) Som kompensationsåtgärder planerar LOT att lägga ned 19 förbindelser och minska frekvensen på fem förbindelser (se närmare uppgifter i avsnitt 3.4). De föreslagna kompensationsåtgärderna motsvarar en kapacitetsminskning på [13,5–16,5] % räknat i erbjuden personkilometer jämfört med perioden före omstruktureringen november 2011–oktober 2012. LOT hävdar att ingen av förbindelserna var förlustbringande före omstruktureringen.

(248) LOT beräknar linjernas lönsamhet med hjälp av två mått: ”marginal 1” och ”marginal 2”. I marginal 1 beaktas intäkter och rörliga kostnader för en linje, till exempel försäljning och passagerar- och flygkostnader. I marginal 2 beaktas dessutom det så kallade ”bidraget” (de ekonomiska konsekvenserna av en flyglinje för hela LOT:s flygnätverk) och indirekta kostnader som kan hänföras till en flyglinje (t.ex. operationell leasing, avskrivningar samt fasta kostnader för personal, marknadsföring och reklam). Samtliga berörda linjer var lönsamma räknat med marginal 1-måttet.

(249) Kommissionen har som praxis att betrakta linjer som lönsamma om de hade en positiv bruttomarginal under året före nedläggningen ([74]). I bruttomarginalen (vilket motsvarar LOT:s marginal 1) beaktas försäljningsintäkter och rörliga kostnader (t.ex. kostnaden för flygningar, passagerare och distribution) som kan härledas till varje enskild flyglinje. Bruttomarginalen är ett lämpligt mått eftersom alla kostnader som direkt kan kopplas till den aktuella flyglinjen beaktas. Linjer med en positiv bruttomarginal täcker inte bara en linjes rörliga kostnader, utan kan även bidra till företagets fasta kostnader.

(250) Det är normal affärspraxis att fortsätta verksamhet som täcker de rörliga kostnaderna på kort till medellång sikt. De fasta kostnaderna förändras i princip inte efter volymen på verksamheten, och måste betalas vare sig förbindelsen är i drift eller inte. Så länge förbindelsen åtminstone täcker en del av de fasta kostnaderna är det därför mer fördelaktigt för flygbolaget att behålla den i stället för att lägga ned den. En av de berörda parterna har underförstått tillstått detta när den påpekade att det är olämpligt att endast mäta lönsamheten enligt en variabel kostnadsbas när det gäller långsiktiga överväganden.

(251) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att linjerna i fråga utgör lämpliga kompensationsåtgärder, eftersom de inte var förlustbringande före omstruktureringen.

(252) När det gäller den berörda partens påstående om att LOT har ökat sin kapacitet på den polska chartermarknaden tack vare det statliga stödet konstaterar kommissionen för det första att LOT hittills endast har fått undsättningsstöd som helt och hållet användes för att betala förfallna skulder och för att täcka ett underskott från verksamheten under undsättningsperioden. LOT hade således inget kvar av det statliga stödet för att kunna finansiera den påstådda expansionen på chartermarknaden. Det framtida omstruktureringsstödet planeras inte heller användas för detta ändamål, utan enbart för att finansiera omstruktureringsåtgärderna.

([74]) Se kommissionens beslut SA. 30908 samt fotnot 72 i skälen 130 och 131.

(253) För det har LOT inte ökat sin kapacitet på den polska chartermarknaden. Företaget har tvärtom minskat sin närvaro på den växande polska chartermarknaden från [> 3] % 2012 till [< 1,5] % 2013 (historiskt sett hade LOT en mycket starkare ställning, med [> 15] % under 2010). LOT:s verksamhet på chartermarknaden är av tillfällig art och har som enda syfte att garantera en effektiv användning av flottan enligt omstruktureringsplanen. LOT har inga planer på att fortsätta verksamheten på chartermarknaden efter omstruktureringsperiodens slut.

(254) För det tredje är charterverksamheten marginell för LOT, eftersom den endast utgör [< 1] % av företagets verksamhet. Enligt riktlinjerna krävs kapacitetsminskning på den nationella marknaden, i LOT:s fall reguljärflygtjänster.

(255) Sammanfattningsvis uppgår den övergripande kapacitetsminskning som LOT har lovat uppnå med hjälp av kompensationsåtgärder till [13,5–16,5] %, vilket är mer än den nivå som kommissionen godtog i de ovannämnda ärendena om omstrukturering av flygbolag, dvs. Czech Airlines och Air Malta. Det är också värt att notera att den faktiska kapacitetsminskning som LOT uppnådde under 2013 var 1,6 procentenheter högre än planerat.

(256) Kommissionen konstaterar dessutom att LOT har lagt ned ett antal linjer från de fullständigt samordnade ([75]) flygplatserna i Frankfurt, München, Düsseldorf, Wien, Zürich, Helsingfors, Paris, Nice, Rom, Amsterdam och Stockholm. Till följd av detta har de motsvarande avgångs- och ankomsttiderna vid dessa flygplatser frigjorts, vilket skapar nya affärsmöjligheter för konkurrerande flygbolag att driva flyglinjer till och från dessa flygplatser och utöka sin verksamhet där.

(257) Mot bakgrund av ovanstående är de föreslagna kompensationsåtgärderna tillräckliga för att garantera att det statliga stödets negativa effekter på handelsvillkoren minimeras. De föreslagna kompensationsåtgärderna är således förenliga med punkterna 38–42 i riktlinjerna.

7.3.5 **Begränsning av stödet till ett nödvändigt minimum, eget bidrag**

(258) Enligt punkterna 43–45 i riktlinjerna måste stödet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra omstruktureringen. Stödmottagaren förväntas i väsentlig utsträckning bidra till omstruktureringen med egna medel, inbegripet genom försäljning av tillgångar som inte är oundgängliga för företagets överlevnad, eller genom extern finansiering på marknadsmässiga villkor. Sådana bidrag ska vara reella, dvs. faktiska, exklusive alla väntade vinster såsom kassaflöden och är ett tecken på att marknaden tror på att företagets lönsamhet verkligen kan återställas. För ett stort företag, som LOT, måste andelen eget bidrag uppgå till minst 50 % av omstruktureringskostnaderna.

(259) LOT:s deklarerade egna bidrag uppgår till [1 200–1 600] miljoner och utgör [60–67] % av omstruktureringskostnaderna. Den består av följande: i) Ett finansiellt leasingavtal för B787 till ett belopp av […] miljoner zloty, och ii) försäljning av anläggningstillgångar som enligt planerna ska generera […] miljoner zloty.

(260) Leasingavtalet har tillhandahållits av en privat amerikansk bank […] för att finansiera förvärvet av fem B787-flygplan. Det är säkrat, bland annat genom garantin från Ex-Im Bank och panträtter på flygplanet.

(261) Enligt riktlinjerna kan egna bidrag komma från ”extern finansiering på marknadsmässiga villkor”. Det aktuella finansiella leasingavtalet uppfyller detta krav. För det första har det tillhandahållits av en privat bank. För det andra valde LOT anbudet […] i ett konkurrensutsatt förfarande av 24 affärsanbud från marknaden. För det tredje är leasing av flygplan en vanlig finansieringsform (även typen av säkerhet) inom luftfartsnäringen, som även används av LOT:s konkurrenter. Enligt information från Polen har flera EU-flygbolag under de senaste tre förvärvat flygplan med ECA-garantier, bland annat Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian och KLM. År 2012 ingicks omkring 30 % av finansieringstransaktionerna avseende flygplan i världen med deltagande av ECA. Finansieringen täcker dessutom endast en del av flygplanets försäljningspris ([75–90] %) medan LOT måste betala resten.

(262) I riktlinjerna anges emellertid att det egna bidraget ”… är ett tecken på att marknaden tror på att lönsamheten verkligen kan återställas”. Med tanke på att säkerheten håller hög kvalitet och kreditrisken är svag eller obefintlig uttryckte kommissionen i sitt beslut om att inleda förfarandet en reservation om huruvida det föreliggande leasingavtalet kan betraktas som ett bevis på att marknaden verkligen tror på att LOT kan återställa sin långsiktiga lönsamhet.

([75]) Fullständigt samordnade flygplatser definieras i artikel 2g i rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1). Enligt artikel 3.4 i förordning (EEG) nr 95/93 har dessa flygplatser, åtminstone under vissa perioder, kapacitetsbegränsningar.

(263) Polen lämnade ytterligare klarlägganden och belägg för att bemöta kommissionens reservation i denna fråga. Ex-Im Bank utförde en förvärvsutredning innan garantin beviljades och analyserade LOT:s finansiella ställning och verksamhet. Ex-Im Bank drog slutsatsen att LOT hade en lönsam affärsmodell och skulle kunna återbetala leasinglånet på lång sikt.

(264) Den omständigheten att 24 privata företag erbjöd olika finansieringsvillkor för samma transaktion visar att de, trots den höga kvaliteten på säkerheten, fortfarande ansåg att finansieringen av LOT medförde en viss risk (annars skulle alla anbudsgivare ha erbjudit samma riskfria ränta). En rationell borgenär på marknaden skulle bedöma denna risk och ta hänsyn till LOT:s lönsamhet, eftersom det är en viktig faktor som påverkar gäldenärens förmåga att betala tillbaka leasinglånet.

(265) Dessutom erbjöd en av anbudsgivarna finansiering utan garanti från ett exportkreditinstitut, vilket visar att marknaden var redo att erbjuda finansiering även utan exportkreditsinstitutets medverkan. På grundval av en analys av en extern konsult valde LOT anbudet från […], som ansågs vara mer konkurrenskraftigt.

(266) LOT:s risk utvärderades också av den amerikanska kapitalmarknaden när leasingavtalet 2013 framgångsrikt återfinansierades från den ursprungliga finansieringsstrukturen som byggde på en lånemekanism till en finansieringsstruktur baserad på utfärdandet av obligationer. Obligationerna förvärvades av privata investerare som godtog risken och därmed underförstått uttryckt sin övertygelse om att de underliggande leasingåtagandena kommer att infrias.

(267) Det är normal marknadspraxis för leasegivare att minimera risken genom att efterfråga säkerheter med högsta möjliga kvalitet och eventuellt en garanti. Det faktum att […] tillhandahöll finansiering på grundval av exportkreditinstitutets garanti utgör således inte ett bevis på att marknaderna inte trodde på LOT:s lönsamhet. Leasegivarna skulle å andra sidan inte tillhandahålla finansiering bara för att säkerheten är god om de var övertygade om att leasetagaren inte skulle kunna återbetala leasinglånet. Leasegivarna löper under alla omständigheter en viss kreditrisk eftersom de skulle åsamkas förluster om leasetagaren inte fullgör sina skyldigheter (dvs. omedelbar förlust av hyresinkomster, som fortsätter till dess flygplanet kan återleasas till en ny kund samt kostnader för att omkonfigurera flygplanet för en annan operatör och kostnader för att verkställa säkerheter och garantier).

(268) Mot bakgrund av ovanstående kan det finansiella leasingavtalet betraktas som ett tecken på att marknaden tror på att LOT:s lönsamhet verkligen kan återställas. I detta avseende konstaterar kommissionen att den redan har godkänt finansiella leasingavtal som en giltig källa till eget bidrag i omstruktureringsärendena avseende Czech Airlines och airBaltic ([76]).

(269) När det gäller den andra källan till det anmälda egna bidraget, nämligen försäljningen av anläggningstillgångar, meddelade Polen att inkomster till ett belopp av […] zloty har uppnåtts hittills. Dessutom har Polen lämnat oberoende expertvärderingar som bekräftar marknadsvärdet av ytterligare fastigheter till ett belopp av […] zloty. Vid den analys som kommissionen gjorde av dessa värderingar framkom inga fel. Värderingarna bygger på godtagna metoder och trovärdiga antaganden. Kommissionen anser därför att resultaten av värderingarna är en lämplig uppskattning av marknadspriset för de tillgångar som ska säljas. Värdet på de återstående tillgångar ([77]) som är menade att användas som eget bidrag har antingen inte bekräftats genom en oberoende värdering eller andra belägg eller är inte aktuella. Därför anser kommissionen att ett eget bidrag på 30 650 928 zloty (dvs. faktiskt uppnådda intäkter och planerade intäkter som grundas på expertvärderingar) är godtagbara i samband med försäljningen av dessa tillgångar.

(270) På grundval av dessa överväganden drar kommissionen slutsatsen att det egna bidraget på [1 200–1 600] zloty uppfyller riktlinjernas kriterier. Detta belopp utgör [60–67] % av de sammanlagda omstruktureringskostnaderna och ligger långt ovanför den tröskel på 50 % som krävs för stora företag. Leasingavtalet står ensamt för [60–67] % av de sammanlagda omstruktureringskostnaderna, och skulle därmed vara tillräckligt för nå tröskeln.

(271) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att den anmälda åtgärden uppfyller riktlinjernas villkor för förenlighet.

VIII. **SLUTSATS**

(272) Kommissionen drar slutsatsen att den anmälda åtgärden utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget och att den är förenlig med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget jämförd med riktlinjerna.

([76]) Se kommissionens beslut SA.30908 samt fotnot 72 i skälen 119 och 145 samt kommissionens beslut C(2014) 4552 final av den 9 juli 2014 om ärende SA.34191, ännu ej offentliggjort, i skäl 212.

([77]) Det rör sig om en fastighet på Bledzewo k/Sierpca woj. Mazowieckie, en fastighet i Warszawa på ul. Płocka 47 och två garage, som är belägna vid Krakóws flygplats.

(273) Kommissionen drar också slutsatsen att de uppskov med betalningen av flygplatsavgifter som nämns i skäl 90 och övriga transaktioner som nämns i skälen 132 och 133 inte utgör stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(274) Slutligen noterar kommissionen att Polen har samtyckt till att detta beslut antas och meddelas på engelska.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd på 804,29 miljoner zloty som Polen planerar att genomföra för LOT Polish Airlines SA är förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 c i fördraget.

Artikel 2

Följande åtgärder utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

1. Det uppskov med flygplatsavgifter som LOT beviljades av de statligt ägda flygplatserna mellan maj 2009 och april 2013.
2. Följande fastighetstransaktioner:
   a) Försäljning och återleasning av LOT:s huvudkontor enligt avtal som ingicks den 10 maj 2011 mellan LOT och PZU/PB1 till ett försäljningspris på […] zloty (ca […] euro).
   b) Försäljning av fastigheten 17 Styczniagatan 39 enligt ett avtal som ingicks den 31 juli 2012 mellan LOT och TF Silesia till ett försäljningspris på […] zloty (ca […] euro).
   c) Försäljningen av godsterminalen enligt ett avtal som ingicks den 25 november 2011 mellan LOT och LS Airport Services till ett försäljningspris på […] zloty (ca […] euro).
   d) Försäljningen av cateringlokalerna enligt ett avtal som ingicks den 8 december 2011 mellan LOT och LOT Catering till ett försäljningspris på […] zloty (ca […] euro).
3. Följande låneavtal:
   a) Två lån som beviljades LOT av företagen i PZU-koncernen: det första till ett belopp av […] zloty (ca […] euro) den 14 december 2009 och det andra till ett belopp av […] zloty (ca […] euro) den 17 februari 2010.
   b) Ett lån till ett belopp på […] zloty (ca […] euro) som LOT beviljades av PKN Orlen den 28 juni 2012.
   c) Ett lån till ett belopp på […] zloty (ca […] euro) som LOT beviljades av TF Silesia den 30 mars 2009.
   d) Ett lån på […] miljoner zloty (ca […] miljoner euro) som LOT beviljades av OLPP den 9 mars 2012.
4. Försäljningen av följande LOT-dotterbolag:
   a) Försäljningen av 33,3 % av LOT:s aktier i Casinos Poland till Vicco enligt ett avtal om ingicks den 8 april 2013 till ett belopp av […] miljoner zloty (ca […] miljoner euro).
   b) Försäljningen av 49 % av LOT:s aktier i Petrolot till PKN Orlen enligt ett avtal som ingicks den 21 december 2012 till ett belopp av […] zloty (ca […] euro).
   c) Försäljningen av 37,90 % av LOT:s aktier i Eurolot till TF Silesia enligt ett avtal som ingicks den 27 februari 2013 till ett belopp på [> 118] miljoner zloty (ca [> 29] miljoner euro).
5. Transaktionerna för bränsleförsäljning till LOT av PKN Orlen och dess dotterbolag Petrolot.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Polen.

Utfärdat i Bryssel den 29 juli 2014.

På kommissionens vägnar

Joaquín ALMUNIA

Vice ordförande