

II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2015/119

2014 m. liepos 29 d.

dėl valstybės pagalbos SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), kurią Lenkija planuoja taikyti „LOT Polish Airlines S.A.“ ir dėl priemonės SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP), kurią Lenkija suteikė bendrovei „LOT Polish Airlines S.A.“

(pranešta dokumentu Nr. C(2014) 5429)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą ⁽¹⁾,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

atsižvelgdama į sprendimą, kuriuo Komisija nusprendė pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl pagalbos SA.36874 (2013/C, ex 2013/N) ⁽²⁾,

paraginusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas pagal minėtas nuostatas ⁽³⁾ ir atsižvelgdama į tas pastabas,

kadangi:

I. PROCEDŪRA

1.1. PROCEDŪRA SA.36874 – PRANEŠIMAS APIE RESTRUKTŪRIZAVIMO PAGALBĄ

- (1) 2013 m. birželio 20 d. raštu Lenkija pranešė Komisijai apie 804,29 mln. PLN (apie 200 mln. EUR) restruktūrizavimo pagalbą bendrovei „LOT Polish Airlines S.A.“ (toliau – LOT arba bendrovė). Prieš suteikiant restruktūrizavimo pagalbą, apie kurią buvo pranešta, PLN bendrovei 2012 m. gruodžio 20 d. buvo suteikta 400 mln. sanavimo paskola, kurią 2013 m. gegužės 15 d. ⁽⁴⁾ Komisija paskelbė suderinama, atsižvelgdama į Lenkijos įsipareigojimą iki 2013 m. birželio 20 d. pateikti Komisijai restruktūrizavimo planą.

⁽¹⁾ Nuo 2009 m. gruodžio 1 d. EB sutarties 87 ir 88 straipsniai atitinkamai tapo Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 107 ir 108 straipsniais. Abiem atvejais nuostatos iš esmės yra identiškos. Šiame sprendime nuorodos į SESV 107 ir 108 straipsnius pririnkus turėtų būti suprastos kaip nuorodos į atitinkamai EB sutarties 87 ir 88 straipsnius. SESV padaryti tam tikri terminologiniai pakeitimai, pvz., sąvoka „Bendrija“ pakeista „Sąjunga“, o „bendroji rinka“ – „vidaus rinka“. Šiame sprendime vartojami Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo terminai.

⁽²⁾ 2013 m. lapkričio 6 d. Komisijos sprendimas C (2013) 7044 *final* dėl bylos SA. 36874 (OL C 37, 2014 2 7, p. 55).

⁽³⁾ Žr. 2 išnašą.

⁽⁴⁾ 2013 m. gegužės 15 d. Komisijos sprendimas C (2013) 2747 *final* dėl bylos SA.35900 (OL C 204, 2013 7 18, p. 4).

- (2) 2013 m. lapkričio 6 d. raštu Komisija informavo Lenkiją apie sprendimą pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo ⁽⁵⁾ (SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl pagalbos (toliau – sprendimas pradėti procedūrą). Lenkija pastabas dėl to sprendimo pateikė 2014 m. sausio 10 d. ir vasario 12 d. raštuose. Komisija paprašė papildomos informacijos 2014 m. gegužės 8 d. raštu, į kurį Lenkija atsakė 2014 m. gegužės 20 d.
- (3) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽⁶⁾. Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių pateikti savo pastabas.
- (4) Komisija gavo septynių suinteresuotųjų šalių pastabas. Ji perdavė šias pastabas Lenkijai, kuriai buvo suteikta galimybė atsakyti. Lenkija pateikė pastabas 2014 m. kovo 28 d. raštu.

1.2. PROCEDŪRA SA.36752 – „RYANAIR“ SKUNDAS

- (5) 2013 m. gegužės 23 d. Komisija gavo „Ryanair“ skundą, kuriame teigiama, kad bendrovei valstybiniai oro uostai suteikė neribotą kredito liniją dėl oro uosto mokesčių, padarydami žalą visoms kitoms oro transporto bendrovėms, ir kad tai yra valstybės pagalba. Komisija įregistravo šį skundą bylos numeriu SA.36752.
- (6) Komisija perdavė Lenkijai skundą su prašymu pateikti informaciją 2013 m. birželio 19 d. raštu, į kurį Lenkija atsakė 2013 m. rugpjūčio 13 d.
- (7) Pagal sprendimo pradėti procedūrą 99 konstatuojamąją dalį skundą nagrinėja Komisija, vykdydama šį tyrimą.

1.3. TEISIŲ DĖL KALBOS ATISISAKYMAS

- (8) 2014 m. birželio 26 d. raštu Lenkija sutiko atsisakyti jai SESV 342 straipsniu ir Reglamento Nr. 1 ⁽⁷⁾ 3 straipsniu suteiktos teisės, ir sutiko, kad šis sprendimas būtų priimtas ir paskelbtas anglų kalba.

II. APRAŠYMAS

2.1. PAGALBOS GAVĖJAS

- (9) LOT yra 1929 m. įsteigtas Lenkijos nacionalinis vežėjas. Bendrovė yra Mazovijos regione, kuris turi teisę gauti regioninę pagalbą pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies a punktą. 67,97 % bendrovės akcijų priklauso Finansų ministerijai, 25,1 % valstybiniam investicijų fondui „Towarzystwo Finansowe Silesia“ Sp. zo.o. (toliau – „TF Silesia“) ir 6,93 % LOT darbuotojams.
- (10) LOT yra „LOT Group“ patronuojančioji bendrovė. Nuo 2013 m. gruodžio 31 d. „LOT Group“ sudaro 4 patronuojamosios bendrovės, vykdančios veiklą turizmo rinkose („LOT Travel Sp. z o.o.“), oro uostų ir krovinių tvarkymo paslaugų („GLT-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o.“, „WRO- LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o.“) ir orlaivių techninės priežiūros („Central European Engine Services Sp. z o.o.“) rinkose.
- (11) Pastaraisiais metais „LOT Group“ struktūra labai pasikeitė, nes LOT pardavė daug patronuojamųjų įmonių, siekdama sutelkti jėgas į pagrindinį verslą ir uždirbti grynųjų pinigų. 2012 m. Komisija ištyrė ir patvirtino dėl valstybės pagalbos buvimo trijų toliau nurodytų LOT patronuojamųjų bendrovių pardavimus: „LOT Services Sp. z o.o.“ (toliau – „LOT Services“), „LOT Catering Sp. z o.o.“ (toliau – „LOT Catering“) ir „LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o.“ (toliau – „LOT AMS“) ⁽⁸⁾. Visai neseniai – 2012–2013 m. – LOT pardavė visas savo akcijas, turėtas „Petrolot Sp. z o.o.“ (toliau – „Petrolot“), „Eurolot Sp. z o.o.“ (toliau – „Eurolot“) ir „Casinos Poland Sp. z o.o.“ (toliau – „Casinos Poland“) bendrovėse.
- (12) 2013 m. gruodžio 1 d. duomenimis LOT dirba 1 661 žmonių (2012 m. spalio 31 d. duomenimis dirbo daugiau – 2 130 darbuotojų) ⁽⁹⁾. Bendrovės apyvarta finansinių metų pabaigoje 2013 m. gruodžio 31 d. buvo 3 147 mln. PLN (apie 787 mln. EUR), taigi bendrovė priskiriama didelių įmonių kategorijai.

⁽⁵⁾ OL C 115, 2008 5 9, p. 92.

⁽⁶⁾ Žr. 2 išnašą.

⁽⁷⁾ Reglamentas Nr. 1, nustatantis kalbas, kurios turi būti vartojamos Europos ekonominėje bendrijoje (OL 17, 1958 10 6, p. 385).

⁽⁸⁾ 2012 m. lapkričio 20 d. Komisijos sprendimas C (2012) 8212 final dėl bylos SA.33337 (OL C 81, 2013 3 20, p. 4).

⁽⁹⁾ Visos darbo dienos ekvivalentais.

- (13) LOT yra „Star Alliance“ narė ir eksploatuoja 47 orlaivių parką. Iki restruktūrizavimo (nuo 2011 m. lapkričio mėn. iki 2012 m. spalio mėn.) bendrovė teikė reguliarių susisiekimą į 70 Europos, Šiaurės Amerikos, Artimųjų Rytų ir Azijos paskirties vietų, įskaitant susisiekimą su 51 Europos vietove, su 11 už Europos ribų esančių vietovių ir su 8 Lenkijos vietovėmis.
- (14) Lenkijos skaičiavimais, 2012 m. LOT dalis Europos keleivių oro transporto versle buvo mažesnė nei 1 %. Būdamas Lenkijos nacionaline vežėja, LOT bendrovė istoriškai užėmė tvirtą padėtį toje valstybėje narėje. Tačiau pastaraisiais metais ji susiduria su vis didėjančia pigių skrydžių oro vežėjų (toliau – PSOV) ir tradicinių oro linijų konkurencija. Iš tikrųjų LOT dalis Lenkijos augančiame keleivių oro transporto versle sumažėjo nuo 55 % 2000 m. iki 27 % 2013 m. 2012 m. ji pervežė apie 5 mln. keleivių, o 2013 m., kurie buvo pirmieji pilni dabar vykdomo restruktūrizavimo metai, – apie 4,7 mln. keleivių.
- (15) Pagrindiniai LOT konkurentai yra „Ryanair“, „Wizzair“ ir „Lufthansa“. LOT centras ir pagrindinė buvimo vieta yra Varšuvos *Chopin* oro uostas. Bendrovė taip pat teikia tarptautinį susisiekimą iš 5 regioninių Lenkijos oro uostų.
- (16) LOT pagrindinės veiklos sritys yra šios:
- keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vidaus ir tarptautiniai oro pervežimai,
 - orlaivių nuoma,
 - su oro pervežimu susijusių paslaugų teikimas.

LOT pagrindinė veikla yra reguliarius keleivių pervežimas oro transportu. Dauguma keleivių pervežami vykstant artimuosius skrydžius, iš kurių pardavimo bendrovė taip pat gauna didžiausią dalį savo pajamų.

- (17) Pastaraisiais metais LOT patyrė didelių finansinių sunkumų daugiausiai dėl nepelningos veiklos, blogėjančios konkurencinės aplinkos ir pasaulinės ekonominės ir finansinės krizės. Bendrovė pranešė turėjusi pagrindinės veiklos nuostolių kiekvienais finansiniais metais nuo 2008 m. Nepaisant laipsniško patronuojamųjų bendrovių ir kito turto pardavimo, (nuo 2009 (*) m. iš pardavimo gauta [1 200–1 400] ⁽¹⁰⁾ mln.), LOT bendrovė turėjo nuolatinių gryųjų pinigų srauto problemų, kurios ypač sustiprėjo 2012 m. gruodžio mėn., kai bendrovė beveik tapo nemokia ir buvo priversta prašyti sanavimo pagalbos, kad išvengtų nemokumo. Atitinkami bendrovės finansiniai duomenys pateikti toliau esančioje 1 lentelėje.

1 lentelė

Atitinkami LOT finansiniai duomenys 2010–2013 m. (mln. PLN)

	2013 m.	2012 m.	2011 m.	2010 m.
Iš pardavimų gautos pajamos	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Nuostoliai iš pagrindinės veiklos	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Grynasis pelnas (nuostolis)	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Inventorius	216,6	198,5	230,8	252,1
Grynasis turtas	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Skola ⁽¹⁾	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Palūkanų išlaidos	123,8	87,4	81,4	60,2
Veiklos gryųjų pinigų srautai	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Šaltinis: 2013 m., 2012 m., 2011 m. ir 2010 m. finansinės ataskaitos.

⁽¹⁾ Trumpalaikiai ir ilgalaikiai įsipareigojimai.

(*) Verslo paslaptis.

⁽¹⁰⁾ Pagrindiniai bendrovės pardavimai 2009 m. birželio mėn. – 2013 m. balandžio mėn.

- (18) 2012 m. bendrovė pranešė apie rekordinio lygio – 400 mln. PLN grynąjį nuostolį, didelius neigiamus grynųjų pinigų srautus iš operacijų, augančią skolą ir neigiamą nuosavo kapitalo vertę.

2.2. PAGALBOS PRIEMONĖ

- (19) Restruktūrizavimo pagalbą, apie kurią pranešta, turi skirti Finansų ministerija akcinio kapitalo investicijų pavidalu. Numatyta, kad pagalbą sudarys sanavimo paskolos konvertavimas į 423 mln. PLN akcinį kapitalą, įskaitant iki 2013 m. birželio 20 d. susikaupusias palūkanas (faktinė palūkanų suma bus perskaičiuota nuo konvertavimo dienos), ir akcinio kapitalo papildomas padidėjimas 381,29 mln. PLN. 2013 m. birželio 20 d. raštu Lenkija, pateikdama restruktūrizavimo planą Komisijai, pranešė ir apie restruktūrizavimo pagalbą – žr. 1 konstatuojamąją dalį. Restruktūrizavimo plane numatytas restruktūrizavimo laikotarpis prasideda 2012 m. paskutinį ketvirtį ir baigiasi 2015 m.

III. RESTRUKTŪRIZAVIMO PLANAS

- (20) LOT nustatė šias pagrindines jos patiriamų sunkumų priežastis: pavėluotas B787 orlaivių pristatymas ir eksploatavimas; pasaulinė ekonominė krizė, dėl kurios sumažėjo kelionės kaina bendrovių ir instituciniams klientams; didėjanti pigių skrydžių bendrovių galia ir rinkos konsolidavimas; dėl vietos pigių skrydžių konkurento „OLT Express“ trumpalaikės veiklos sutrikdytos vidaus rinkos kainos; sumažėjusi paklausa krovinių rinkoje; išaugusi orlaivių kuro kaina; valiutos keitimo kursų svyravimai; stipri tiekėjų derybinė galia; griežtesnė kredito kortelių bendrovių atsiskaitymo politika; dėl teisinių kliūčių sumažėjusios privatizavimo galimybės; ilgalaikės strategijos ir stabilaus valdymo nebuvimas; neoptimizuotas orlaivių parkas ir neveiksmingai naudojami ištekliai; stiprios profesinės sąjungos ir mažas darbo našumas; neveiksmingai valdomos pajamos; nekonkurencingas tolimųjų skrydžių maršrutų produktas ir nesugebėjimas jo išpopuliarinti tarp brangių skrydžių klientų; maža didelę pelno maržą sudarančių šalutinių pajamų dalis; neveiksmingi pardavimo kanalai; nepakankamas kapitalizavimas, nepakankamas investavimas ir finansinio stabilumo nebuvimas; neveiksmingai valdoma rizika.
- (21) Kad atsižvelgtų į tuos veiksnius, 2012 m. paskutinį ketvirtį LOT pradėjo įgyvendinti restruktūrizavimo planą, kuriuo siekiama iki 2015 m. pabaigos atstatyti ilgalaikį gyvybingumą.

3.1. RESTRUKTŪRIZAVIMO PRIEMONĖS

- (22) Restruktūrizavimo plane numatytas kelių restruktūrizavimo priemonių, kurias galima suskirstyti į kelias toliau nurodytas pagrindines sritis, įgyvendinimas: i) skrydžių tinklo ir orlaivių parko modernizavimas; ii) pajamų valdymas; iii) produktas, jo paskirstymas ir šalutinės pajamos; iv) organizacinis veiksmingumas ir optimizavimas bendrovės viduje; v) išorės komercinių santykių optimizavimas; vi) papildomos pagalbinės iniciatyvos. Kiekviena šių sričių toliau apibūdinta išsamiai.

3.1.1. Skrydžių tinklo ir orlaivių parko modernizavimas

Orlaivių parko modernizavimas

- (23) Orlaivių parko modernizavimas yra viena iš pagrindinių restruktūrizavimo plano dalių, ir tikimasi, kad tai leis žymiai sumažinti veiklos išlaidas. Laikoma, kad dabartinė orlaivių parko struktūra yra pernelyg diversifikuota, pasenusi ir brangi. Svarbiausias pokytis yra dabar naudojamų B767 orlaivių pakeitimas naujais B787 tolimojo skrydžio maršrutuose. Be to, LOT planuoja restruktūrizuoti likusį orlaivių parką siekdama apriboti orlaivių tipų ir potipių skaičių, ir užtikrinti veiksmingą orlaivių naudojimą. Modernizavus orlaivių parką, nei siūlomų vietų skaičius, nei, atitinkamai, bendrovės pajėgumas, nepadidės. 2012 m. gruodžio mėn. turėtų 59 orlaivių parkas dabar yra sumažintas iki 47 orlaivių, o restruktūrizavimo pabaigoje planuojama jį dar kartą mažinti iki 38 orlaivių.

Boeing 787

- (24) LOT užsakė aštuonis B787 orlaivius, iš kurių šeši buvo pristatyti iki 2014 m. balandžio 30 d. Paskutinius du orlaivius planuojama pristatyti pasibaigus restruktūrizavimo laikotarpiui. Keturis B787 yra numatyta naudoti restruktūrizavimo laikotarpiu, o likusius du planuojama pernuomotuoti už [...].

- (25) LOT mano, kad naujų B787 orlaivių eksploatavimas yra pagrindinė varomoji jėga siekiant atkurti gyvybingumą. Remiantis LOT, B787, palyginti su B767 orlaiviais, yra daug ekonomiškesni. Pranašumai yra šie:
- apie 8–11 % mažesnis kuro suvartojimas per orlaivio valandą ir laisvos vietos kilometrą (toliau – LVK), o tai kartu su trumpesniu kelionės laiku leidžia per skrydį sumažinti kuro suvartojimą apie 15 %,
 - didesnis kreiserinis greitis, leidžiantis sutrumpinti kelionės laiką (vidutiniškai 5 % LOT tolimųjų skrydžių tinkle), o tai leidžia geriau panaudoti įgulų darbo laiką ⁽¹⁾,
 - apie 30 % mažesnės techninės priežiūros išlaidos,
 - veiksmingesnis krovinių transportas – tai leistų padidinti pajamas apie 15 %,
 - orlaivių parko standartizavimas, kuris bus kitoks nei dabar naudojamas diversifikuotas B767 orlaivių parkas, turintis kitokią konfigūraciją ir įrangą.
- (26) Planuojama, kad LOT bendrovei įsigijus B787 orlaivius, jos finansiniai rezultatai, palyginti su B767 orlaivių parko rezultatais, nuo 2015 m. gerės apie [135–165] mln. PLN per metus.

Boeing 737–400

- (27) Kaip numatyta restruktūrizavimo plane, iš devynių B 737–400 orlaivių palikti trys. Plane taip pat numatyta, kad nuo [...] sezono iki [...] sezono likę B 737–400 bus pakeisti naujesnės kartos siauro korpuso orlaiviais (B737NG arba A319/A320). Tačiau per numatytą laikotarpį orlaiviai nebuvo pakeisti, nes LOT vėliau sutiko pratęsti likusių B 737–400 nuomą papildomai [...] metų, iki [...]. Nuomos kaina bus laipsniškai mažinama nuo [...] USD per mėnesį ir (arba) už orlaivį iki [...] USD per mėnesį ir (arba) už orlaivį paskutiniiais susitarimo metais.

Embraer 170

- (28) Bendrovė planavo atsisakyti visų dešimties savo parke turimų *Embraer 170* (toliau – E170) ir pakeisti juos *Bombardier Q400* (toliau – DH4) orlaiviais. Visų pirma, restruktūrizavimo plane numatyta, kad [...] E170 orlaiviai nuo [...] sezono bus parduodami arba pernuomojami, o likusių [...] atsisakyta nuo [...] sezono. Pirmieji [...] orlaiviai iki šiol nėra nei parduoti, nei pernuomoti. Nors bendrovė vis dar aktyviai ieško pirkėjų arba nuomininkų šioms orlaiviams, ji taip pat parengė parko alternatyvų scenarijų, pagal kurį minėti orlaiviai yra toliau naudojami, siekiant sumažinti pavėluoto jų atsisakymo poveikį finansiniam gyvybingumui. Šis alternatyvus scenarijus bus įgyvendinamas, jei LOT nesugebės parduoti arba išnuomoti *Embraer* ir (arba) susitarti dėl daug mažesnių DH4 nuomos įkainių.

Embraer 175

- (29) LOT planavo nuo 2014 m. žiemos sezono iš keturiolikos savo parke turimų *Embraer 175* (E175) orlaivių atsisakyti [...]. E175 orlaivių parko sumažinimas buvo pagrįstas prielaida, kad vietoj atsisakytų orlaivių LOT išsinuomos papildomus DH4 orlaivius. Paaiškėjo, kad papildomų nuomai skirtų DH4 orlaivių gali nebūti, todėl LOT svarsto galimybę naudoti visą savo keturiolikos E175 orlaivių parką iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos.
- (30) LOT įgyvendino papildomas parko restruktūrizavimo priemones, siekdama sušvelninti galimą alternatyvaus parko scenarijaus poveikį finansiniam gyvybingumui. Pirma, kaip paminėta 27 konstatuojamojoje dalyje, LOT sumažino trijų B737–400 orlaivių eksploatacinės nuomos kainas, o tai pratęstu nuomos laikotarpiu leistų sutaupyti iki [...] mln. USD (apie [...] mln. PLN). Antra, LOT planuoja gauti [...] mln. PLN papildomos naudos per metus iš veiksmingesnės krovinių pervežimo veiklos (vien tik 2013 m. krovinių pervežimo veikla padėjo pagerinti EBIT [...] mln. PLN, palyginti su planu).

Skrydžių tinklas

- (31) Bendrovė planuoja panaikinti 5 susisiekimo maršrutus, neatitinkančius pelningumo kriterijų: [...].

⁽¹⁾ Pavyzdžiui, sutrumpėjus kelionės laikui nuo Niujorko iki Varšuvos iki mažiau nei 8 valandų bus galima sumažinti pilotų skaičių nuo 3 iki 2, laikantis tam tikrų kitų sąlygų.

- (32) LOT skaičiavimais, panaikinus nepelningus maršrutus, finansinis rezultatas pagerės apie [2,2–2,6] mln. PLN per metus.

3.1.2. Pajamų valdymas

- (33) Taikant restruktūrizavimo priemones pajamų valdymo srityje daugiausia dėmesio bus skiriama tarifų struktūros pokyčiams.
- (34) Pagal restruktūrizavimo planą LOT planuoja skrydžių, kurių apkrovos veiksnys viršija [76–94] proc., vienu tarifu aukštesnėje klasėje padidinti aukštesnės klasės keleivių dalį [9–11] %, o dviem tarifais aukštesnėje klasėje – [4–6] %. Be to, bus pakeistas verslo klasės klientų apibrėžimas ⁽¹²⁾, naudojamas su konkrečiu tarifu. Taip pat tikimasi, kad LOT pajamos išaugs nustačius agresyvesnius atskirų tolimojo skrydžio maršrutų tarifus. Apskaičiuota, kad nauda iš šios priemonės įgyvendinimo 2015 m. turėtų siekti [...] mln. PLN.
- (35) Išnagrinėjus verslo klasės apkrovos veiksnį, nustatyta, kad 2012 m. liko nenupirkto [...] vietos. Todėl bendrovė įdiegs galimybę įsigyti už tam tikrą mokestį aukštesnės klasės bilietą prieš skrydį. Tikimasi, kad taikant šią priemonę bus užpildyta 10 % vietų, kurios priešingu atveju liktų tuščios, o finansinis rezultatas 2015 m. bus pagerintas apie [...] mln. PLN.
- (36) Dabar LOT siūloma tarifų struktūra pagal „First Minute“ rėmimo programą bus pakeista, siekiant panaikinti pernelyg žemas kainas, kurios buvo taikomos praityje be ekonominio pagrindimo. Tai turėtų padėti papildomai padidinti pajamas.
- (37) Vidaus maršrutuose verslo klasė bus panaikinta. Šia priemone siekiama veiksmingesnio keleivių vietų orlaivyje panaudojimo. Šiuo metu DH4 orlaivyje yra 3 vietos verslo klasės keleiviams, tačiau jose keliaujantiems keleiviams neteikiamos jokios šalutinės paslaugos. Apskaičiuota, kad atlaisvinus šias vietas, finansinis rezultatas 2015 m. turėtų pagerėti apie [...] mln. PLN.
- (38) Atlikus LOT vidaus auditą, paaiškėjo, kad dėl vidaus kontrolės trūkumo palankūs tarifai praityje buvo siūlomi be pagrindo. Ši praktika bus uždrausta. Apskaičiuota, kad nauda iš šios priemonės įgyvendinimo 2015 m. turėtų siekti [...] mln. PLN.
- (39) Bendrovė tikisi, kad pritaikiusi pajamų valdymo priemones 2015 m. ji pagerins pardavimų rezultatą apie [62–76] mln. PLN.

3.1.3. Produktas, jo paskirstymas ir šalutinės pajamos

- (40) Pagrindinis šios restruktūrizavimo srities tikslas yra padidinti pajamas teikiant šalutines didelę pelno maržą turinčias paslaugas, kurios nėra tiesiogiai susijusios su bilietų pardavimu. LOT šalutinių pajamų dalis visose pajamose yra mažesnė nei panašių įmonių, ir daug mažesnė nei PSB. LOT nustatė, kad šioje srityje yra augimo galimybių.
- (41) Šioje grupėje pagrindinės iniciatyvos yra „SkyBar“ (mokamo maitinimo) įdiegimas artimųjų skrydžių maršrutuose, mažiau paslaugų ekonominės klasės keleiviams skrydžio metu ir kelių šalutinių mokamų paslaugų, pvz., neapmokstinamų prekių pardavimo, papildomo bagažo, papildomos erdvės kojoms, vietos pasirinkimo, prioritetinio įsodinimo, draudimo, automobilių nuomos ir viešbučio užsakymo, įvedimas.
- (42) Kitas šios restruktūrizavimo srities tikslas yra pardavimo sąnaudų sumažinimas. Pardavimo sąnaudos sudaro [...] % visų LOT sąnaudų, ir jos yra žymiai didesnės nei kitų bendrovės nagrinėtų tradicinių oro linijų.
- (43) Dabar pardavimai interneto svetainėje LOT.com sudaro tik apie [...] % visų pardavimų. Tai gali būti palyginama su kitų tradicinių vežėjų vidutiniu pardavimo internetu lygiu, siekiančiu 40 %, ir 80 % PSOV atveju. Nustatyta, kad pardavimas internetu turi didelį augimo ateityje potencialą dėl to, kad tokio pardavimo sąnaudos yra santykinai nedidelės, o patį procesą galima įvairiausiškai kontroliuoti. Bendrovė ketina toliau plėtoti pardavimą internetu, išsiskeldama tikslą pasiekti tokį pardavimo internete augimo lygį, kuris sudarytų mažiausiai [...] % visų pardavimų per metus.

⁽¹²⁾ Iki šiol, jei keleivių atgalinio skrydžio data būdavo ankstesnė nei 3 dienos po išvykimo, jiems būdavo taikomas kitoks tarifas, o pagal naująjį tarifą, jei keleivio atgalinio skrydžio data yra ankstesnė nei pirmasis sekmadienis po atvykimo, jis yra laikomas verslo klasės keleiviu.

- (44) Bus įgyvendinta nauja, LOT tinklo pardavimo agentams skirta motyvavimo programa. LOT taip pat pertvarkys savo vietos ir užsienio pardavimo biurų, esančių oro uostuose ir miestų centruose, tinklus. Atsižvelgdama į dideles tokios veiklos sąnaudas, bendrovė nusprendė sumažinti šį platinimo kanalą iki būtino minimumo.
- (45) LOT planuoja plėtoti savo pajamų gavimo potencialą rinkodaros srityje siūlydama, pavyzdžiui, trečiosios šalies reklamos kampanijoms erdvę reklamai orlaivio salone arba ant korpuso.
- (46) Bendrovė taip pat planuoja padidinti pardavimus verslo klientams. Šiuo tikslu ji dalyvaus viešuosiuose konkursuose dėl kelionių paslaugų teikimo didelėms institucijoms ir bendrovėms per LOT patronuojamąją kelionių bendrovę (IATA agentą), siūlydama ne tik savo, bet ir kitų oro bendrovių paslaugas, elektroninio draudimo pardavimą, viešbučių paslaugas ir traukinių bilietus. Be to, bendrovė tikisi pritraukti daugiau verslo klientų reklamuodama MVĮ sektoriui skirtą „LOT for Business“ programą.
- (47) Prognozuojama, kad visos 41–46 konstatuojamosiose dalyse nurodytos priemonės 2015 m. turėtų pagerinti LOT finansinį rezultatą beveik [76–94] mln. PLN.

3.1.4. Organizacinis veiksmingumas ir optimizavimas bendrovės viduje

- (48) Svarbiausios šios srities restruktūrizavimo priemonės yra: i) kuro sąnaudų sumažinimas, ii) darbo užmokesčio sąnaudų sumažinimas ir iii) ilgalaikio turto pardavimas.
- (49) Degalų sąnaudos sudaro [...] % visų bendrovės išlaidų. LOT planuoja įdiegti naują programinę įrangą, siekdama optimizuoti skrydžio pobūdį. Skrydžio pobūdis taip pat bus susietas su dinamiško sąnaudų indekso įvedimu; šis indeksas suteikia galimybę rinktis tarp kuro suvartojimo sumažinimo ir tvarkaraštyje numatyto skrydžio laiko laikymosi. Tikimasi, kad visa programa padės pagerinti finansinį rezultatą 2015 m. papildomais [...] mln. PLN.
- (50) Restruktūrizavimo plane numatoma sumažinti užimtumą 833 visos darbo dienos ekvivalentais (toliau – „VDDE“, t. y. 39 %, palyginti su 2012 m. spalio 31 d. užimtumo lygiu. Planuojama mažinti visų tipų darbuotojų skaičių: žemėje dirbančio personalo (sumažinama [...] VDDE), taip pat lakūno kabinos ir kabinos personalo (sumažinama [...] VDDE). Šiuo sumažinimu siekiama pritaikyti užimtumo lygį prie sumažinto skrydžių tinklo ir orlaivių parko dydžio, taip pat padidinti darbo našumą. Apskaičiuota, kad užimtumo bendrovėje sumažinimo poveikis finansiniam rezultatui 2015 m. turėtų sudaryti [...] mln. PLN.
- (51) LOT taip pat pakeitė piloto kabinos ir keleivių salono personalo atlyginimų politiką (pagal naujas taisykles kiekvieno piloto ir keleivių salono įgulos nario atlyginimas bus griežtai siejamas su jų faktiškai ore praleistu laiku) – tikimasi, kad tai padės sutaupyti iki [...] mln. PLN per metus, ir numatyta papildomai atleisti administracijos darbuotojų – tai kasmet turėtų suteikti naudos už [...] mln. PLN. Be to, LOT nusprendė centralizuoti pirkimo politiką bendrovėje, su tikslu sutaupyti iki [...] mln. PLN per metus.
- (52) Bendrovė ketina parduoti ilgalaikį turtą (žemę, pastatus ir nekilnojamąjį turtą), iš kurių, kaip tikimasi, turėtų būti gauta [...] mln. PLN vienkartinių įplaukų, ir atitinkamai kasmet sutaupyta [...] mln. PLN lėšų.
- (53) Kitos priemonės, kurias ketinama įgyvendinti šioje restruktūrizavimo srityje (pvz., rinkodaros, verslo kelionių, ledo nutirpinimo, mokymo, raštinės reikmenų, valymo ir kt. sąnaudų sumažinimas) turi mažesnę finansinę potencialą.
- (54) Prognozuojama, kad visos šioje restruktūrizavimo srityje numatytos priemonės 2015 m. turėtų pagerinti LOT finansinį rezultatą daugiau kaip [156–190] mln. PLN.

3.1.5. Išorės komercinių santykių optimizavimas

- (55) Bendrovė planuoja iš naujo derėtis dėl komercinių susitarimų su visais savo pagrindiniais tiekėjais, siekdama sumažinti sąnaudas ir optimizuoti teikiamų paslaugų apimtį.

- (56) Pirma, LOT planuoja iš naujo derėtis dėl savo komercinių santykių su Varšuvos *Chopin* oro uostą valdančia bendrove „Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze“ (*Lenkijos oro uostų valstybės įstaiga*) (toliau – PPL). Kadangi laikoma, kad oficialus mokesčių lygis Varšuvos *Frederic Chopin* oro uoste yra didesnis nei vidutinis ⁽¹³⁾ mokesčių lygis panašiuose oro uostuose, bendrovė, remdamasi tuo, kad ji savo pagrindiniame oro uoste vykdytų daug veiksmų, ketina iš naujo derėtis dėl oro uosto mokesčių.
- (57) Antra, Lenkija ketina iš naujo derėtis dėl savo komercinių santykių su „Polska Agencja Żeglugi Powietrznej“ (Lenkijos oro navigacijos paslaugų agentūra (toliau – Agentūra)). [...].
- (58) Trečia, LOT pranešė apie savo ketinimą iš naujo derėtis dėl susitarimų su „LOT AMS“ bendrove, kuri teikia remonto ir technines paslaugas. Iš naujo bus daugiausiai deramasi dėl paslaugų, remonto ir mokėjimo procesų pagerinimo metodų.
- (59) Galiausiai, LOT tęs derybas su „EuroLOT“, siekdama [...].
- (60) Bendrovė tikisi, kad optimizavus išorės prekybos santykius, jos finansiniai rezultatai 2015 m. pagerės daugiau kaip [54–66] mln. PLN.

3.1.6. Papildomos pagalbinės iniciatyvos

- (61) Restruktūrizavimo plane numatytos papildomos pagalbinės iniciatyvos apima, pavyzdžiui: i) organizacinės kultūros ir valdymo sistemos pakeitimą; ii) grynųjų pinigų srautų valdymo pagerinimą; iii) naujos rizikos valdymo politikos, apsaugančios bendrovę nuo staigių kuro kainų svyravimų, įgyvendinimą ir iv) pirkimo proceso pagerinimą, įskaitant naujų IT pagalbinių priemonių įdiegimą. Šių priemonių poveikį yra sunku įvertinti kiekybiškai, ir į jį finansinėse prognozėse nebuvo atsižvelgta.

3.1.7. Restruktūrizavimo priemonių apžvalga

- (62) Visų 2015 m. (paskutinio restruktūrizavimo laikotarpio plane numatytų restruktūrizavimo priemonių tikėtinas finansinis poveikis yra apibendrintas toliau pateiktoje lentelėje:

2 lentelė

Planuojamas restruktūrizavimo priemonių finansinis poveikis 2015 m.

Restruktūrizavimo sritis	(mln. PLN)
Skrydžių tinklo ir orlaivių parko modernizavimas	[132,8–167,6] ⁽¹⁾
Pajamų valdymas	[62–76]
Produktas, jo paskirstymas ir šalutinės pajamos	[76–94]
Organizacinis veiksmingumas ir optimizavimas bendrovės viduje	[156–190]
Išorės komercinių santykių optimizavimas	[54–66]
Papildomos pagalbinės iniciatyvos	—

Šaltinis: restruktūrizavimo planas

⁽¹⁾ Skrydžių tinklo ir parko modernizavimo priemonių įgyvendinimas teigiamai veikia kitas restruktūrizavimo sritis ir dalis to-
kio įgyvendinimo finansinio poveikio sudaro jo finansinį potencialą. Todėl skrydžių tinklo ir parko modernizavimo priemo-
nių poveikis neturėtų būti sumuojamas su likusių restruktūrizavimo priemonių poveikiu.

⁽¹³⁾ Bendrovės teigimu, Varšuvos *Frederic Chopin* oro uosto mokesčiai yra 2 %–47 % didesni (įskaitant tūpimo ir galimai kilimo, aplinko-
saugos mokesčius, naudojimosi keleivių išlaipinimo platformomis arba keleivių peronais mokesčius, parkavimo mokesčius ir kitus
infrastruktūros mokesčius, susijusius su atliktais aviacijos veiksmais) nei panašiuose ES oro uostuose.

3.1.8. Restruktūrizavimo įgyvendinimas iki dabar

- (63) Anksčiau LOT jau bandė vykdyti restruktūrizavimą iš nuosavų išteklių (parduodama patronuojamąsias bendroves, žemę, pastatus, nekilnojamąjį turtą ir finansinį turtą). Visai neseniai, 2009–2012 m. bendrovė įgyvendino restruktūrizavimo programą, kurioje numatyta, be kita ko, sumažinti darbuotojų ir orlaivių parką, taikyti kitas sąnaudų mažinimo priemones, parduoti nepagrindinį turtą ir peržiūrėti skolas. Nors dėl to šiek tiek pagerėjo LOT finansinis rezultatas ir grynųjų pinigų srantai, pasirodė, kad to nepakanka siekiant, visų pirma, sumažinti sąnaudas ir kad tai nepadėjo atkurti pelningumo. Be to, pardavus turtą, kuriuo buvo išpareigota finansuoti šias restruktūrizavimo pastangas, iš esmės sumažėjo LOT vidaus finansavimo šaltiniai, kurie galėjo būti panaudoti dabartiniam restruktūrizavimo planui finansuoti.
- (64) Restruktūrizavimo plane, apie kurį pranešta Komisijai 2013 m. birželio 20 d., pripažinta, kad ankstesnės restruktūrizavimo pastangos buvo vykdomos palankesniame rinkos kontekste. 2012 m. pasireiškęs antrasis finansinės krizės etapas turėjo neigiamo poveikio oro transporto bendrovių veiklai. Be to, degalų kainų ir valiutos keitimo kursų tendencijos buvo neigiamos. Dėl vis didėjančios rinkos konsolidacijos ir augančios pigių skrydžių ir ne Europos vežėjų galios mažai tradicinei oro transporto bendrovei, kokia yra LOT, tapo dar sunkiau sėkmingai vykdyti veiklą savarankiškai.
- (65) 2013 m., po pirmų pilnų restruktūrizavimo plano įgyvendinimo metų, LOT finansinės veiklos rezultatai pagerėjo. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad LOT pirmą kartą nuo 2007 m. pranešė turėjusi grynojo pelną. Be to, faktinis finansinis rezultatas buvo daug geresnis, negu numatytasis restruktūrizavimo plane (gauta 26 mln. PLN grynojo pelno, tuo tarpu planuotas 196 mln. PLN nuostolis). Palyginti su 2012 m., labai išaugo veiklos grynųjų pinigų srantai daugiausiai dėl geresnių finansinių rezultatų.
- (66) Nepaisant pagerėjusių LOT veiklos finansinių rezultatų, jos padėtis išliko sudėtinga. Didelė dalis bendrovės kapitalo buvo neigiamos vertės, ir ji turėjo nuostolių iš savo pagrindinės veiklos (t. y. oro transporto paslaugų). Jos skola išaugo daugiausiai dėl nuomos išpareigojimų įsigijus naują orlaivį (kaip numatyta restruktūrizavimo plane).
- (67) Kalbant apie orlaivių parko modernizavimą, būtina paminėti, kad visi B787 orlaiviai buvo pristatyti pavėluotai. Be to, du pirmieji orlaiviai turėjo techninių problemų ir nevykdė skrydžių laikotarpiu nuo 2013 m. sausio mėn. iki birželio mėn. LOT patyrė ypatingų nuostolių, nes jai reikėjo finansuoti pakaitinį orlaivį. [...] LOT pasirašė susitarimą su „Boeing“, kuriame numatyta [...].
- (68) Be to, LOT toliau įgyvendino savo naują strategiją, siekdama prisitaikyti prie pasikeitusių rinkos aplinkybių. Šia strategija siekiama užtikrinti finansinį stabilumą kuriant ilgalaikį klientų lojalumą, perorganizuojant veiklą su tikslu tapti vienu iš ekonomiškiausių tinklo vežėjų Europoje, atkuriant augimą ir, galiausiai, parduodant bendrovę privatiems investuotojams.
- (69) Visų pirma, LOT ketina sutelkti dėmesį į tiesioginius maršrutus iš Lenkijos į pagrindines paskirties vietas Europoje ir pasaulyje, taip pat į svarbiausius lenkų bendruomenės centrus Šiaurės Amerikoje. Ji taip pat nori pritraukti klientų iš Vidurio ir Rytų Europos, pasiūlydama jiems tolimojo skrydžio maršrutus iš Varšuvos centro. Bendrovė nėra suinteresuota tiesioginiais turistiniais maršrutais, kokius siūlo pigių skrydžių bendrovės. LOT nustatė augimo potencialą tolimojo skrydžio maršrutuose į Lenkiją ir iš jos, ir nurodė ketinimą plėstis šioje rinkoje po restruktūrizavimo, panaudojant naujuosius B787 orlaivius, kurie yra laikomi pagrindiniu restruktūrizavimo ir naujosios strategijos ramsčiu.
- (70) Siekdama, kaip numatyta, parduoti bendrovę privatiems investuotojams, Lenkija pakeitė teisės aktus, kad bendrovę būtų lengviau privatizuoti. Pagal naująją įstatymą investuotojams iš Sąjungos bus leista įsigyti LOT kontrolinį akcijų paketą.

3.2. RESTRUKTŪRIZAVIMO SĄNAUDŲ IR FINANSAVIMO ŠALTINIŲ APŽVALGA

- (71) Visos LOT restruktūrizavimo sąnaudos yra [2 000–2 400] PLN, iš kurių: i) [...] mln. PLN skirta penkių B787 orlaivių įsigijimui; ii) [...] mln. PLN B737–400 ir *Embraer* orlaivių eksploatavimo nutraukimui; iii) [...] mln. PLN daliniam veiklos nuostolių ir finansavimo trūkumo padengimui; iv) [...] mln. PLN darbo jėgos restruktūrizavimo sąnaudoms ir v) 423 mln. PLN sanavimo paskolos (su susikaupusiomis palūkanomis) grąžinimui.

- (72) Restruktūrizavimo sąnaudas planuojama padengti iš: i) nuosavų įnašų, sudarančių [1 200–1 600] mln. PLN, kurie gaunami išnuomavus penkis B787 orlaivius ir pardavus ilgalaikį turtą; ii) 804 mln. PLN valstybės pagalbos. Nuosavomis lėšomis padengiama [60–67] % restruktūrizavimo sąnaudų. Restruktūrizavimo sąnaudos ir finansavimo šaltiniai apibendrinti toliau pateiktoje lentelėje.

3 lentelė

Restruktūrizavimo sąnaudos ir finansavimo šaltiniai (PLN mln.)

Restruktūrizavimo sąnaudos	[2 000–2 400]
Penkių B787 orlaivių įsigijimas	[...].
Atsisakymas eksploatuoti B737–400 ir <i>Embraer</i> orlaivius	[...].
Dalinis veiklos nuostolių ir finansavimo trūkumo padengimas	[...].
Darbo jėgos restruktūrizavimas	[...].
Sanavimo paskolos grąžinimas (su susikaupusiomis palūkanomis)	423
Finansavimo šaltiniai	[2 000–2 400]
Penkių B787 orlaivių finansinė nuoma	[...].
Ilgalaikio turto pardavimas	[...].
Visas nuosavas įnašas	[1 200–1 600]
Valstybės pagalba	804
Šaltinis: restruktūrizavimo planas	

Restruktūrizavimo sąnaudos

- (73) LOT pasirašė susitarimą su *Boeing* bendrove dėl iš viso 8 B787 orlaivių įsigijimo. Pagal restruktūrizavimo planą bendrovės patirtos išlaidos įsigyjant pirmuosius penkis orlaivius už [...] mln. PLN yra laikomos restruktūrizavimo sąnaudomis.
- (74) Įgyvendindama parko restruktūrizavimo priemones, bendrovė planuoja nutraukti šešių B737–400, [...] E170 ir [...] E175 orlaivių eksploatavimą. Ji padengs nuomos išpareigojimų ir priežiūros sąnaudas orlaivių eksploatavimo nutraukimo laikotarpiu iki tol, kol orlaiviai bus grąžinti, parduoti ar pernuomoti. Apskaičiuota, kad visos eksploatavimo nutraukimo sąnaudos sudarys [...] mln. PLN.
- (75) Tikėtina, kad restruktūrizavimo laikotarpio pradžioje bendrovė turės nuostolių, o jos grynųjų pinigų srantai bus neigiami. Kaip apskaičiuota, jai reikės [...] mln. PLN, kad galėtų padengti šiuos nuostolius ir išlikti likvidi.
- (76) Restruktūrizavimo plane numatoma sumažinti darbo jėgą 833 visos darbo dienos ekvivalentais. LOT apskaičiavo, kad visos darbo jėgos sumažinimo sąnaudos bus apie [...] mln. PLN, ir jas sudarys: i) savanoriško išėjimo iš darbo programa ([...] mln. PLN); ii) kolektyvinio atleidimo iš darbo procesas ([...] mln. PLN); iii) išmokos užsienyje dirbantiems darbuotojams pagal vietos įstatymą ([...] mln. PLN) ir iv) kiti darbuotojų atleidimai, pavyzdžiui, ankstyvas jų išleidimas į pensiją ([...] mln. PLN).

Finansavimo šaltiniai

- (77) 2012 m. rudenį bendrovė gavo JAV komercinio banko [...] finansinės nuomos paskolą penkiems B787 orlaiviams išgyti – ši paskola yra nurodyta kaip nuosavo įnašo šaltinis. Iš 24 komercinėje rinkoje gautų pasiūlymų LOT pasirinko [...] pasiūlymą. Pasirinkta buvo atsižvelgiant į grynąją dabartinę vertę ir vidutinę svertinę palūkanų normą.
- (78) Nuomos paskolos grąžinimo laikotarpis yra 12 metų nuo orlaivio pristatymo datos. Bendrovė privalo sumokėti pirminį mokestį orlaivio pristatymo dieną ir kas ketvirtį mokėti iš anksto mokėtinos nuomos įmokas su 3 mėnesių LIBOR + [...] % palūkanų norma už pirmąjį orlaivį, o už kitus keturis orlaivius – įmokas su fiksuotomis normomis nuo [...] % iki [...] %. Finansinė nuoma teikiama per specialiosios paskirties įmonę (toliau – SPI) – Jungtinėse Amerikos Valstijose įsteigtą bendrovę, kuri veikia kaip tarpininkas tarp [...] ir LOT ⁽¹⁴⁾.
- (79) Skola užtikrinta šiomis užtikrinimo priemonėmis: i) „Export Import Bank of the United States“ (toliau – „Ex-Im Bank“) eksporto garantija, suteikta pagal Sektorių susitarime dėl didelių orlaivių ⁽¹⁵⁾ taisykles; ii) orlaivio įkeitimu; iii) teisių pagal draudimo susitarimus perdavimu ir iv) SPI akcijų įkeitimu.
- (80) „Ex-Im Bank“ garantija yra ribotos trukmės ir dydžio, t. y. ji yra susijusi su penkių B787 orlaivių pirkimu 12 metų finansinės nuomos forma. Garantija teikiama orlaivio pardavimo kainos daliai ([75–90] %). Likusią dalį turi padengti LOT. „Ex-Im Bank“ garantijos suteikimas buvo pagrįstas kruopščiu LOT finansinių sąlygų ir sugebėjimo laikytis nuomos įsipareigojimų patikrinimu.
- (81) Kitas nuosavo įnašo šaltinis, išskyrus nuomą, yra ilgalaikio turto pardavimas, iš kurio tikimasi gauti [...] mln. PLN.
- (82) Valstybės pagalbą sudaro 423 mln. PLN sanavimo pagalbos konversija į akcijas ir papildomos 381,29 mln. investicijos į akcinį kapitalą, kaip nurodyta (19) konstatuojamojoje dalyje.

3.3. ILGALAIKIO GYVYBINGUMO ATKŪRIMAS

- (83) Restruktūrizavimo plane numatyta atkurti ilgalaikį gyvybingumą 2015 m. Finansinės prognozės, apimančios 2013–2018 m. laikotarpį, buvo parengtos pagal blogiausio atvejo, bazinį ir geriausio atvejo scenarijus. Prognozuojama, kad bendrovė gaus pelno iš pagrindinės veiklos, jos iš veiklos gaunamų grynąjų pinigų srautai bus teigiami, o panaudoto kapitalo grąža (ROCE) nuo 2014 m. bus teigiama. Planuojama, kad grynasis pelnas bus pradėtas gauti nuo 2015 m. Toliau esančioje lentelėje pateikti atrinkti numatomi finansiniai duomenys pagal bazinį scenarijų.

4 lentelė

Atrinkti planuojami finansiniai duomenys pagal bazinį scenarijų (skaičiais mln. PLN)

	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.
Pardavimo pajamos	[2 900–3 400]	[2 900–3 400]	[2 650–3 150]	[3 300–3 800]	[4 050–4 550]	[4 300–4 800]
Pagrindinės veiklos pelnas ir (arba) nuostoliai iš	[nuo – 157 iki -130]	71,0	[113–137]	[200–240]	[210–250]	[175–215]
Grynasis pelnas (nuostolis)	196,1	[nuo -20 iki -16]	[67–80]	[155–190]	[180–220]	[140–170]

⁽¹⁴⁾ LOT pasirinkta ir išskirtinai tokio tipo sandoriais užsiimanti bendrovė „Wells Fargo Delaware Trust Company“ įsteigia atskirą SPI dėl kiekvieno orlaivio. SPI lieka orlaivio savininke ir teikia specializuotas paslaugas visoms sandorio šalims.

⁽¹⁵⁾ Gairės dėl orlaivių finansavimo, kurias dažniausiai taikydavo oro transporto bendrovės iki 2007 m., – tada gairės buvo pakeistos Sektorių susitarimu dėl orlaivių, kuris buvo pasirašytas vadovaujant EBPO. Kadangi LOT pradėjo B 787 orlaivių išgijimo procesą prieš 2007 m., SSDO taisyklės buvo vis dar taikomos.

	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.
Veiklos grynyųjų pinigų srautai	[nuo – 175 iki -145]	[170–206]	[300–360]	[360–440]	[370–450]	[335–415]
ROCE	[nuo – 4,4 iki -3,6] %	[2,7–3,3] %	[5–6] %	[9–11] %	[10–12] %	[8–10] %

Šaltinis: restruktūrizavimo planas.

- (84) Finansinė prognozė grindžiama tam tikromis prielaidomis dėl orlaivių parko, skrydžių tinklo, vidaus organizacijos, veiklos ir finansinių rodiklių, makroekonominių rodiklių, kuro kainos ir restruktūrizavimo priemonių įgyvendinimo lygio. Pagrindinės prielaidos apibendrintos toliau:
- restruktūrizavimo priemonių įgyvendinimas (atsižvelgiant į galimą finansinį poveikį): 85 % potencialo,
 - 1,153 JAV dolerio/t degalų kaina visu prognozuojamu laikotarpiu,
 - PLN/JAV dolerio keitimo kursas – 3,22,
 - mažesnis nei [67–83] % apkrovos veiksnys žiemos sezonais ir apie [76–94] % vasaros sezonais,
 - Vežamų keleivių skaičius (tūkst.): 2012–2013 m. – 4 766; 2013–2014 m.: [4 300–5 300]; 2014–2015 m. – [3 800–4 600]; 2015–2016 m. – [4 200–5 100]; 2016–2017 m. – [4 800–5 900]; 2017–2018 m. – [5 100–6 300],
 - Pajamų iš vieno keleivio augimas visame LOT skrydžių maršrutų tinkle – vidutiniškai 2,5 % per metus (atsižvelgiant į skrydžių tolimųjų skrydžių maršrutais padažnėjimo 2016–2018 m. poveikį, taip pat į didėjančią apkrovos veiksnį verslo ir pagerintoje ekonominėje klasėje).

3.4. KOMPENSACINĖS PRIEMONĖS

- (85) Kaip kompensacinę priemonę LOT siūlo panaikinti 19 maršrutų ir sumažinti skrydžių dažnį 5 maršrutais ⁽¹⁶⁾. Pagal siūlomą priemonę LVK pajėgumas, palyginti su laikotarpiu iki restruktūrizavimo (nuo 2011 m. spalio mėn. iki 2012 m. lapkričio mėn.), sumažės [13,5–16,5] %. LOT teigimu, nė vienas iš šių maršrutų iki restruktūrizavimo nebuvo nuostolingas, kaip reikalaujama Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti ⁽¹⁷⁾ (toliau – gairės) 40 punkte.
- (86) Be to, LOT planuoja panaikinti 5 maršrutus ⁽¹⁸⁾, o tai sudaro papildomą pajėgumų sumažinimą [1,4–1,7] %, tačiau maršrutų panaikinimas nėra kompensacinės priemonės, nes LOT tuos maršrutus įvertinto kaip nuostolingus dar iki restruktūrizavimo.
- (87) Restruktūrizavimo laikotarpiu tolimojo skrydžio maršrutų pajėgumų didinti neketinama.
- (88) Dėl pasikeitimų LOT tinkle bendrovė taip pat parduos keletą laiko tarpusnių.

3.5. SPRENDIMAS PRADĖTI PROCEDŪRĄ

- (89) 2013 m. lapkričio 6 d. Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą. Sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejonių dėl principo „tik vieną ir paskutinį kartą“, ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo, kompensacinių priemonių ir nuosavo įnašo.

⁽¹⁶⁾ Ketinamas panaikinti maršrutas: [...]; maršrutas, kurio dažnį ketinama sumažinti: [...].

⁽¹⁷⁾ Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (OL C 244, 2004 10 1, p. 2).

⁽¹⁸⁾ [...].

Pagalbos teikimo „tik vieną ir paskutinį kartą“ principas

- (90) Komisija išreiškė abejonų, ar LOT nėra gavusi jokios sanavimo ar restruktūrizavimo pagalbos pažeidžiant „tik vieną ir paskutinį kartą“ principą dėl to, kad valstybiniai oro uostai jai atidėjo oro uosto mokesčius⁽¹⁹⁾. Komisijos dėmesys į tai buvo atkreiptas „Ryanair“ bendrovės skunde, kuriame teigiama, kad valstybiniai oro uostai bendrovei suteikė neribotą kredito liniją dėl oro uosto mokesčių ir kad tai darė žalą visoms kitoms oro transporto bendrovėms (žr. 1.2 skyrių).
- (91) Visų pirma, Komisija išreiškė abejonų dėl Lenkijos argumento, kad valstybinių oro uostų ištekliai nėra valstybės ištekliai. Be to, Komisija išreiškė abejonų dėl to, ar valstybinių oro uostų LOT bendrovei atidėti oro uosto mokesčiai buvo iš tikrųjų atidėti rinkos sąlygomis, atsižvelgiant į tai, kad atidėjimo laikotarpiai buvo ilgi, palūkanos dažnai žemos, o užstatas – nepakankamas⁽²⁰⁾. Taip pat panašu, kad ne visi atidėti įsipareigojimai buvo galiausiai įvykdyti.

Ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas

- (92) Komisija buvo skeptiškai nusiteikusi dėl to, ar dabartinis restruktūrizavimo planas padės atkurti LOT gyvybingumą, ir paprašė Lenkijos geriau pagrįsti šį teiginį. Ji pažymėjo, kad LOT bandė ir anksčiau vykdyti restruktūrizavimą, tačiau jis nepadėjo atstatyti pelningumo, nors pastangos buvo dedamos aktyviai geresnėje verslo aplinkoje.
- (93) LOT likvidumo padėtis taip pat kėlė susirūpinimą. Bendrovė tapo nelikvidi 2012 m. gruodžio mėn., ir buvo numatyta, kad jai grynųjų pinigų vėl pritrūks 2013 m. rugpjūčio mėn., nepaisant to, kad ji gavo restruktūrizavimo pagalbą. Nors ši prognozė nepasitvirtino, LOT patikimumo riba liko silpna, nes LOT, pardavusi turtą, išnaudojo vidaus išteklius ir dėl savo sunkios finansinės padėties negalėjo gauti išorės finansavimo.
- (94) Komisija abejojo, ar LOT ilgalaikės struktūrinės problemos būtų iš esmės išspręstos pradėjus eksploatuoti naujus B787 orlaivius. LOT planavo, kad pradėjusi eksploatuoti B787 orlaivius, ji pasieks apie 30 % viso prognozuojamo finansinio poveikio, numatyto gauti vykdant restruktūrizavimą. Komisija nurodė, kad tokių B787 orlaivių eksploatavimas turėtų tiesioginį poveikį tik tolimojo skrydžio rinkos segmente (iš kurio 2012 m. LOT gavo tik [< 25] % visų reguliariojo skrydžio pajamų), ir kad paklausa, siekiant užtikrinti veiksmingą naujųjų orlaivių naudojimą, gali būti nepakankama.
- (95) Prielaida, kad daugiau kaip 30 % naudos iš restruktūrizavimo bus gauta taikant su pajamomis susijusias priemones (pvz., šaltinių pajamų, pajamų valdymo), atrodo pervertinta, atsižvelgiant į tai, kad priemonių įgyvendinimo sėkmingumas iš dalies priklauso nuo išorės veiksnių, pavyzdžiui, vartotojų elgesio pasikeitimo. Be to, atrodo, kad kai kurios planuotos priemonės (pvz., mokamo maitinimo įvedimas), paprastai būdingas pigių skrydžių bendrovėms, potencialiai prieštaravo LOT strategijai išlikti tradiciniu vežėju.
- (96) LOT prielaida, kad pagrindinės veiklos rezultatai pagerės nuo 2013 m. turėto [130–157] mln. PLN nuostolio iki [64–78] mln. PLN pelno 2014 m., t. y. [194–235] mln. PLN pagerėjimas per 12 mėnesių, atrodo nerealus, turint omenyje LOT ankstesnius finansinius duomenis (bendrovė nuo 2008 m. nėra pranešusi apie pelną iš savo pagrindinės veiklos), o per pirmuosius keturis 2013 m. mėnesius užregistruotas didelis preliminarus nuostolis.
- (97) Komisija taip pat suabejojo kai kuriomis prielaidomis, kuriomis pagrįstos restruktūrizavimo plano finansinės prognozės, visų pirma:
- a) santykinai nedideliais pagrindinių rodiklių nuokrypiais (vidutinių pajamų iš vieno keleivio (1 %), keleivių skaičiaus (1 %), keitimo kurso iš PLN į USD (10 %)) nuokrypiais nuo pagrindinės vertės, kuri buvo taikoma jautrumo analizėje, ir fiksuotos degalų kainos 6 metų prognozuojamu laikotarpiu, dėl ko, atsižvelgiant į istoriškai didelį kainų svyravimą, kilo abejonų;

⁽¹⁹⁾ Laikotarpiu nuo 2009 m. gegužės 22 d. iki 2013 m. balandžio 10 d. LOT sudarė 23 susitarimus su valstybiniais oro uostais dėl iš viso apie [285–349] mln. PLN (apie [70–85] mln. EUR) oro uosto mokesčių atidėjimo; įskaitant 9 susitarimus su Varšuvos oro uostu, 3 susitarimus su Gdanskio, Krokuvos, Poznanės, Katovicų oro uostais ir 2 susitarimus su Vroclavo oro uostu.

⁽²⁰⁾ T. y. atidėjimo laikotarpiai buvo 48–396 dienų; baudos palūkanos daugeliu atvejų buvo mažesnės nei įstatymu nustatytas tarifas, o 3 susitarimų atvejais palūkanos nebuvo iš viso skaičiuojamos; užtikrinimo priemonės dažnai buvo silpnos, pvz., paprastieji vekseliai, o 6 atidėjimo susitarimų atvejais iš viso nebuvo jokių užtikrinimo priemonių.

- b) LOT sugebėjimu uždirbti planuojamų pajamų 2013–2018 m. laikotarpiu pernuomojant B787 ir *Embraer* orlaivius;
- c) tuo, kad planuojama restruktūrizavimo nauda pagal finansinės prognozės bazinį scenarijų pasieks 85 %.

Nederamo konkurencijos iškraipymo vengimas (kompensacinės priemonės)

- (98) Komisija išreiškė abejonų dėl LOT naudojamos metodikos maršrutų pelningumui apskaičiuoti. Pagal gairių 40 punktą nuostolingos veiklos nutraukimas negali būti laikomas tinkama kompensacine priemone. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Komisija negavo pakankamo patikinimo, kad ši sąlyga buvo įvykdyta.

Pagalba, apsiribojanti mažiausiu nuosavu įnašu

- (99) Komisija išreiškė abejonų, ar B787 orlaivių finansinė nuoma, pagrįsta eksporto kreditų agentūros (toliau – EKA) „Ex-Im Bank“ garantija, galėtų būti laikoma tinkamu nuosavu įnašu šaltiniu. Atsižvelgiant į tai, kad esant tokioms saugioms užtikrinimo priemonėms skolinio greičiausiai susigrąžintų visą skolos sumą, jei LOT nevykdytų savo įsipareigojimų, nuoma neliudijo rinkos pasitikėjimo LOT gyvybingumo atsistatymu, kaip nustatyta gairių 43 punkte.

IV. LENKIJOS PASTABOS

- (100) Lenkija pateikė pastabų ir įrodymų, susijusių su visais sprendime pradėti procedūrą iškeltais klausimais. Ji padarė išvadą, kad priemonė, apie kurią pranešta, atitinka visas gairių sąlygas. Lenkija taip pat pateikė atnaujintą informaciją apie restruktūrizavimo plano įgyvendinimą, kuri rodo, kad LOT padarė didelę pažangą restruktūrizavimo procese ir kad jos faktiniai finansiniai rezultatai 2013 m. buvo daug geresni nei planuota.

Pagalbos teikimo „tik vieną ir paskutinį kartą“ principas

- (101) Dėl principo „tik vieną ir paskutinį kartą“ laikymosi Lenkija patvirtino, kad valstybiniai oro uostai atidėjo LOT bendrovei įsipareigojimų dėl oro uosto mokesčių vykdymą. Tuo pačiu metu Lenkija nekeitė savo pozicijos dėl to, kad atidėjimai nėra valstybės pagalba.
- (102) Lenkijos teigimu, oro uostų ištekliai nėra valstybės ištekliai ir oro uostų sprendimai nėra priskirtini valstybei. Tačiau net jei oro uostų suteikti atidėjimai turėtų būti finansuojami iš valstybės išteklių, jie atitinka privataus kreditoriaus kriterijų ir todėl nėra valstybės pagalba.
- (103) Dėl atidėjimų priskyrimo valstybei Lenkija patvirtino, kad visi oro uostai, kurie atidėjo mokesčių mokėjimą LOT bendrovei, yra tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliuojami Lenkijos valstybės. PPL, Varšuvos oro uostą valdanti bendrovė, visiškai priklauso Finansų ministerijai. Regioniniai Gdanskio, Krokuvos, Poznanės, Katovicų ir Vroclavo oro uostai (toliau – regioniniai oro uostai) priklauso PPL, regioninėms valdžios institucijoms ir vienai valstybinei bendrovei.
- (104) Vis dėlto Lenkija dar kartą patvirtino teiginį, kad oro uostų sprendimai nėra priskirtini valstybei, nes valstybės sugebėjimas kontroliuoti oro uostus automatiškai nepateisina prielaidos, kad jų veiksmas yra priskirtini valstybei. Šiomis aplinkybėmis Lenkija dar kartą paminėjo *Stardust Marine* sprendimą ⁽²¹⁾. Lenkija pabrėžė, kad oro uostai nėra viešojo administravimo dalis ir kad jie vykdo savo komercinę veiklą savarankiškai, nesikišant valstybei.
- (105) Visų pirma, Lenkija paaiškino, kad PPL turi juridinio asmens statusą ir vykdo veiklą pagal 1987 m. spalio 23 d. Nutarimą dėl valstybės įmonės „oro uostai“ ⁽²²⁾ („PPL nutarimas“). Remiantis PPL nutarimu, PPL veikla vykdoma nepriklausomai, laikantis racionalaus verslo principų, ir yra finansiškai savarankiška. PPL nepriklauso viešųjų finansų sektoriui; ji nėra finansuojama iš valstybės biudžeto ir savo veiklos sąnaudas padengia iš savo pajamų, gautų vykdamas ekonominę veiklą. PPL veiklą kontroliuoja ir prižiūri transporto ministras, kuris turi teisę keisti ar panaikinti PPL generalinio direktoriaus sprendimus tik tuo atveju, jei jie prieštarauja įstatymui. Lenkija laikosi pozicijos, kad ministras neturi įgaliojimų kištis į sprendimų priėmimo procesą, susijusį su PPL komerciniais santykiais.

⁽²¹⁾ Byla C-482/99 Prancūzijos Respublika prieš Komisiją (*Stardust Marine*) [2002 m.] Rink. p. I-4397.

⁽²²⁾ Teisės aktų leidinys, 1987 m., Nr. 33, aktas Nr. 185 su pakeitimais.

- (106) Dėl regioninių oro uostų Lenkijos valdžios institucijos paaiškino, kad jie yra privatinės teisės reglamentuojamos bendrovės ⁽²³⁾, ir jiems yra taikoma bendroji bendrovių teisė, t. y. Lenkijos komercinių bendrovių kodeksas ⁽²⁴⁾ (toliau – kodeksas). Oro uostai yra kapitalo bendrovės, turinčios atskirą teisinį subjektiškumą ir atskirą turtą; jų veikla vykdoma ne viešojo administravimo struktūrose. Lenkijos regioninius oro uostus valdančios bendrovės yra valdomos akcininkų susirinkimo, stebėjimo tarybos ir valdančiosios tarybos. Valdžios institucijų atstovai dalyvauja akcininkų susirinkimuose ir yra stebėjimo tarybų nariai. Remiantis kodeksu, valdančioji taryba tvarko kasdienius bendrovės reikalus ir savarankiškai priima sprendimus dėl klausimų, kurie nėra sprendžiami kitų bendrovės įstaigų. Atitinkamai, Lenkijos teigimu, atsižvelgiant į tai, kad valdančiąjį tarybą norint sudaryti susitarimus dėl mokėjimų atidėjimo stebėjimo tarybos ar akcininkų susirinkimo pritarimas nėra reikalingas, sprendimai dėl atidėjimų buvo nepriklausomi, valstybei nesikišant priimti oro uostų sprendimai.
- (107) Dėl privataus kreditoriaus kriterijaus Lenkija pateikė įvairių argumentų, siekdama įrodyti, kad oro uosto mokesčių atidėjimai buvo suteikti rinkos sąlygomis.
- (108) Pirma, Lenkija nurodė ekonomines aplinkybes, kuriomis oro uostai nusprendė atidėti oro uosto mokesčių mokėjimą LOT: didelis ekonominis nuosmukis 2009 m. ⁽²⁵⁾, taip pat kiti ypatingi įvykiai (Ejafadlajokudlio ugnikalnio išsiveržimas 2010 m. balandžio mėn.). Todėl, Lenkijos teigimu, atidedami mokesčius, oro uostai galėjo manyti, kad LOT problemos buvo laikinos.
- (109) Antra, Lenkija pabrėžė, kad LOT, kaip pagrindinė oro uostų klientė, duodavo jiems didelę dalį pajamų, o mokesčių atidėjimai sudarė tik dalį tarp oro uostų ir LOT vykstančios apyvartos ⁽²⁶⁾. Todėl Šalys nori tęsti bendradarbiavimą. Pagal priešingos padėties scenarijų LOT nemokumas būtų turėjęs neigiamo poveikio oro uosto veiklai ⁽²⁷⁾.
- (110) Trečia, Lenkija paaiškino, kad oro uostams buvo naudingiau atidėti dalį LOT bendrovės mokėjimų, nei siekti jos nemokumo. Visų pirma todėl, kad tuo metu, kai buvo atidėti sprendimai, LOT vis dar turėjo turto, kurį buvo galima naudoti kaip užtikrinimo priemonės. Palyginimui, nemokumo atveju oro uostų gautinos sumos būtų buvusios išmokėtos išmokant skolas paskutinės kategorijos kreditoriams, ir palūkanos būtų buvusios daug mažesnės nei mokesčių atidėjimo atveju ⁽²⁸⁾. Be to, Lenkijoje nemokumo procedūra trunka vidutiniškai 3–3,5 metų, ir tai yra daug ilgiau, nei vidutinis mokesčių atidėjimo laikotarpis (6,5 mėn.), kurį oro uostai suteikė LOT, žr. 114 konstatuojamąją dalį.
- (111) Ketvirta, remiantis Lenkijos informacija, mokesčių atidėjimo sąlygos visapusiškai atitiko rinkos sąlygas dėl: i) palūkanų normos; ii) užtikrinimo priemonių ir iii) atidėjimo laikotarpių.
- (112) Visų pirma, dėl palūkanų normos ⁽²⁹⁾ Lenkija nurodo, kad palūkanų norma, taikoma susitarimuose dėl mokesčių atidėjimo, turėtų būti atskiriama nuo teisės aktuose numatytų palūkanų ⁽³⁰⁾, kurios yra bauda už pavėluotą mokėjimą forma, tuo tarpu susitarimų dėl mokesčių atidėjimo tikslas yra sudaryti sąlygas skolininkui grąžinti įsiskolinimus per pagrįstą laiką.
- (113) Dėl užtikrinimo priemonių Lenkija pabrėžia, kad dviem trečdaliais susitarimų dėl mokesčių atidėjimo atvejų atidėta suma buvo užtikrinta LOT turto hipoteka arba įkeitimu. Daugumos likusių susitarimų dėl atidėjimų

⁽²³⁾ Gdanskio, Krokuvos ir Poznanės oro uostai yra ribotos atsakomybės bendrovės, o Katovicų ir Vroclavo regioniniai oro uostai – akcinės bendrovės.

⁽²⁴⁾ 2000 m. rugsėjo 15 d. Komercinių bendrovių kodeksas; konsoliduotas tekstas pateiktas 2013 m. Teisės aktų leidinio akte Nr. 1030.

⁽²⁵⁾ Dėl krizės smarkiai sumažėjo oro transporto paslaugų paklausa, tuo pačiu oro bendrovių sąnaudos išaugo – žr. 2009 m. Lenkijos oro transporto rinkos tyrimą, Civilinės aviacijos institucijos 2010 m. ataskaitą, Veiklos rezultatų peržiūros ataskaitą, Oro eismo vadybos Europoje vertinimą 2010 kalendoriniais metais, Eurokontrolės 2011 m. ataskaitą.

⁽²⁶⁾ 2009–2013 m. apie 40 % savo pajamų LOT bendrovė uždirbo Varšuvos oro uoste. Visa regioninių oro uostų atidėtų mokesčių suma sudarė vidutiniškai iki 17,7 % bendrovės ir šių oro uostų bendros apyvartos.

⁽²⁷⁾ Tai ypač akivaizdu Varšuvos oro uoste. Kadangi LOT bendrovė yra vienintelis vežėjas Varšuvos oro uoste, jai nutraukus veiklą oro uosto apyvarta smarkiai sumažėtų. Tai pagrindžia Lenkijos pateikti atitinkami duomenys dėl panašių scenarijų, susikūrusių Ciuricho, Zaventemo (Brukselės) ir Budapešto oro uostuose.

⁽²⁸⁾ Remiantis Lenkijos atliktais tyrimais, sumų, kurios buvo grąžinamos nemokumo procedūrose tuo metu, kai buvo atidėti oro uosto mokesčiai, vidutinis grąžinimo lygis sudarė 15 %–17,75 %, o remiantis Pasaulio banko statistika – apie 34 %.

⁽²⁹⁾ Pvz., su Varšuvos oro uostu sudarytuose susitarimuose dėl mokesčių atidėjimų nustatyta palūkanų norma buvo [...] % per metus.

⁽³⁰⁾ Šiuo metu Lenkijoje įstatymais nustatyta palūkanų norma yra 13 %.

atvejais atidėtos sumos ⁽³¹⁾ buvo užtikrintos paprastaisiais vekseliais, paspartinančiais skolos atgavimą. Jokios užtikrinimo priemonės nebuvo taikomos tik 6 susitarimų atvejais. Tačiau kiekvienu atveju LOT pripažino savo skolą konkrečiam oro uostui, o tai jam leido lengvai pateikti ieškinį teismui, jei prireiktų.

- (114) Dėl mokesčių atidėjimo laikotarpių Lenkija pabrėžia, kad vidutinis atidėjimo laikotarpis buvo maždaug 6,5 mėnesio, o tai turi pranašumų palyginti su nemokumo procedūrų trukme Lenkijoje (virš dviejų metų) ⁽³²⁾ arba su nemokumo procedūrų trukme (vidutiniškai 3–3,5 metų) ⁽³³⁾.
- (115) Lenkija taip pat tvirtino, kad kiti privatūs LOT bendrovės kreditoriai leido jai vėliau sumokėti šimtų milijonų PLN skolas taikydami panašius atidėjimo laikotarpius ir panašias sąlygas, taip pat taikė žemesnes nei numatyta įstatymais palūkanas arba visai jų netaikė, o kai kuriais atvejais net nereikalavo užtikrinimo priemonių ⁽³⁴⁾.
- (116) Galiausiai, Lenkija patvirtino, kad visi atidėti mokėjimai buvo visapusiškai įvykdyti.
- (117) Be to, siekdama pagrįsti savo poziciją, kaip nurodyta 101–116 konstatuojamosiose dalyse, Lenkija pateikė „KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k.“ parengtą ataskaitą (toliau – KPMG/KPMG ataskaita). KPMG ataskaitoje apibūdinamas oro uostų sprendimų priėmimo procesas, vykdomas rengiant kiekvieną susitarimą dėl atidėjimo. KPMG ataskaitoje taip pat pateiktas su kiekvienu susitarimu dėl atidėjimo susijęs rinkos tyrimas. Rinkos tyrimo tikslais KPMG naudota metodika yra pagrįsta bazinio scenarijaus ⁽³⁵⁾ (pvz., oro uosto mokesčių atidėjimo) palyginimu su alternatyviu scenarijumi ⁽³⁶⁾ (pvz., oro uosto mokesčių atidėjimo nesuteikimas LOT bendrovei). Siekiant patikrinti susitarimų dėl mokesčių atidėjimo ekonominį pagrindimą, bazinis ir alternatyvus scenarijus buvo palyginti remiantis dabartine ir grynąja dabartine atidėjimų verte. Palyginus šiuos du scenarijus, paaiškėjo, kad oro uosto mokesčių atidėjimas kiekvienu atveju buvo ekonomiškai pagrįstas ir oro uostams naudingesnis, nei alternatyvus nemokumo procedūros pradėjimo scenarijus.

Ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas

- (118) Lenkija tvirtino, kad LOT bendrovės galimybės atstatyti gyvybingumą yra geresnės nei ankstesniais nesėkmingo restruktūrizavimo laikotarpiais. Pirmą, ji gavo ilgai lauktus B787 orlaivius, kurie yra pagrindinis jos restruktūrizavimo ramstis. Antra, ji pašalino ankstesnių restruktūrizavimo bandymų trūkumus sutelkdama dėmesį į seniau neišspręstas problemas (pavyzdžiui, nuoseklesnį darbo jėgos mažinimą). Trečia, makroekonominė aplinka pagerėjo. Galiausiai, LOT faktiniai finansiniai rezultatai, praėjus penkiems restruktūrizavimo plano įgyvendinimo ketvirčiams, yra daug geresni, nei planuota.

⁽³¹⁾ Sudaro 26,4 % atidėtos sumos.

⁽³²⁾ Remiantis Pasaulio banko duomenimis (<http://www.doingbusiness.org>), vidutinis skolų išieškojimo laikas Lenkijoje 2009–2012 m. buvo 830 dienų (daugiau kaip 2 metai ir 3 mėnesiai), o 2013 m. jis sumažėjo iki 685 dienų.

⁽³³⁾ Remiantis Pasaulio banku, Lenkijoje nemokumo procedūra trunka vidutiniškai 3 metus (<http://www.doingbusiness.org>). Šios išvados yra pagrįstos tyrimais, atliktais su 94 bylų dėl nemokumo imtimis, ir paskelbtos 2009 m.; jos rodo, kad vidutinė nemokumo procedūros trukmė yra 3,5 metų (Duomenys paimti iš: D. Baran, „Efektywność postępowań upadłościowych“ [Bankroto procedūrų efektyvumas] [iš:] E. Mączyńska (ed.), Meandry upadłości przedsiębiorstw. „Klęska czy druga szansa“ [Klaidžiojimai po bendrovės bankrotą. Prakeiksmas ar antra galimybė?] Varšuva, 2009 m., p. 145).

⁽³⁴⁾ Tai visų pirma susiję su apsidraudimo banku ([...]) ir nuomotojais ([...]). Kai kurie privatūs kreditoriai LOT bendrovei palūkanų neskaiciavo (dauguma nuomotojų [...]). Be to, kai kurie privatūs LOT kreditoriai (pvz., [...]), taip pat sutiko atidėti gautinų sumų grąžinimą be jokių užtikrinimo priemonių, išskyrus LOT skolos pripažinimą.

⁽³⁵⁾ Pagal bazinį scenarijų laikoma, kad mokesčiai buvo atidėti, šalis toliau bendradarbiauja ir skola yra grąžinta pagal susitarime dėl mokesčio atidėjimo nustatytas sąlygas. Šiame scenarijuje taip pat atsižvelgiama į ilgalaikio bendradarbiavimo perspektyvas, pajamų bazės priežiūrą, laikiną LOT bendrovės sunkumų pobūdį ir jos ateities perspektyvas, į jos užtikrinimo priemonių tipus ir į kitas susitarimo dėl mokesčių atidėjimo sąlygas (palūkanas, ir t. t.).

⁽³⁶⁾ Alternatyvaus scenarijaus atveju laikoma, kad mokesčių atidėjimas nebuvo suteiktas, kad oro uostas inicijuoja nemokumo procedūrą, kad LOT nutraukia savo veiklą oro uoste, o oro uostas yra priverstas pakeisti LOT kitais vežėjais. Jame taip pat atsižvelgiama į tai, kad skola oro uostams (pagal komercinius įsipareigojimus) priskiriama paskutinei grąžinamos skolos kategorijai po privilegijuotos skolos, konkrečiai, nemokumo procedūros sąnaudų, įsipareigojimų darbuotojams, įskaitant socialinio draudimo ir, galiausiai, mokestinius įsipareigojimus (kaip nurodyta Lenkijos bankroto įstatyme). Jame taip pat atsižvelgiama į tai, kad vidutinė nemokumo procedūrų trukmė yra apie 3,5 metus: KPMG atsižvelgė į „LLC Nowy Przewoźnik Sp. z o.o.“, vykdančios savo veiklą su prekės ženklu „Centralwings“, nemokumo procedūros trukmę – ji truko daugiau nei 3,5 metų (pradėta 2009 m. gegužės mėn. ir baigta 2013 m. vasario mėn.), vidutiniškai susigrąžintą sumą, prarastas pajamas ir galimybes pakeisti LOT kitais vežėjais (atsižvelgiant į tris galimų 3, 4 ir 5 metų scenarijų potemes).

- (119) LOT likvidumo padėtis pagerėjo. Ji ne tik neprarado likvidumo 2013 m. rugpjūčio mėn., kaip buvo numatyta restruktūrizavimo plane, bet net rado papildomų finansavimo šaltinių, pvz. [...] iš Boeing [...]. Iš tikrųjų, faktiniai veiklos grynųjų pinigų srautai 2013 m. buvo geresni nei planuota.
- (120) Atitinkamai paaiškėjo, kad B787 orlaivių eksploatavimo pradžios faktinis finansinis poveikis buvo didesnis nei planuota. Tai turėjo teigiamo poveikio ne tik tolimojo skrydžio segmentui, bet ir visam skrydžių tinklui. Nėra tikimasi, kad LOT ilgalaikės struktūrinės problemas bus galima išspręsti vien tik orlaivių pagalba – to bus galima pasiekti kartu taikant ir restruktūrizavimo priemones. Prognozuojama, kad eismas B787 orlaivių maršrutais (Šiaurės Amerika, šiaurės ir pietryčių Azija) augs nuo 6,5 % iki 10,6 % per metus, todėl orlaiviai neliks nepakankamai panaudoti.
- (121) 2013 m. taikant su pajamomis susijusias priemones buvo pasiektas [> 100] % restruktūrizavimo plane numatytas finansavimo potencialas. 2013 m. LOT sėkmingai įdiegė mokamą maitinimą ir neigiamos vartotojų reakcijos nesusilaukė. Remiantis rinkos tyrimais, keleiviai nėra neigiamai nusiteikę dėl mokamų paslaugų. Šalutinių pajamų padidėjimas atitinka dabartines rinkos tendencijas, kai tradicinės oro transporto bendrovės pereina prie hibridinio verslo modelio, apimančio kai kuriuos pigių skrydžių bendrovių ypatumus, todėl tai neturėtų nei suprastinti LOT prekės ženklą, nei atgrasyti klientus.
- (122) Faktinis 2013 m. finansinis rezultatas buvo daug geresnis, nei numatyta restruktūrizavimo plane. LOT nustatė potencialius tolesnio gerinimo šaltinius. Tai rodo, kad 2014 m. prognozuojamas pelnas iš pagrindinės veiklos gali būti pasiektas.
- (123) Lenkija pateikė jautrumo analizę, kuri rodo, kad net jei nukrypimai nuo bazinio scenarijaus pagrindinių rodiklių būtų didesni nei nurodyta restruktūrizavimo plane, LOT išliktų likvidi visu finansinės prognozės laikotarpiu 2014–2018 m. Degalų kaina, net ją vertinant labai konservatyviai (didesnė nei LOT istorinė didžiausia kaina per 10 metų ir 12,1 % didesnė nei rinkos kaina pranešimo pateikimo metu) neturėtų smarkiai augti. Dėl planuojamų pajamų iš orlaivių pernuomavimo LOT parengė alternatyvų orlaivių parko scenarijų, kuriame numatyta nutraukti kai kurių turimų orlaivių eksploatavimą. Lenkija pateikė finansines prognozes, kurios rodo, kad LOT sugebės atkurti gyvybingumą, net jei šis scenarijus bus iš tikrųjų įgyvendintas. Lenkija taip pat nurodė, kad 2013 m. bendrovė gavo [> 100] % planuotos restruktūrizavimo naudos (palyginti su plane numatytais 85 %).

Nederamo konkurencijos iškraipymo vengimas (kompensacinės priemonės)

- (124) Lenkija taip pat paaiškino, kaip LOT apskaičiuoja maršrutų pelningumą (žr. 7.3.4 skirsnį). Ji pabrėžė, kad metodika atitinka pramonės standartus.

Pagalba, apsiribojanti mažiausiu nuosavu įnašu

- (125) Lenkija pateikė įrodymų, kad „Ex-Im Bank“, prieš sutikdama suteikti garantiją LOT bendrovei, kruopščiai ją patikrino, ir paaiškino, kad 2012 m. apytiksliai 30 % orlaivių finansavimo sandorių visame pasaulyje buvo sudaryta dalyvaujant EKA. Lenkija taip pat pranešė Komisijai, kad vienas iš konkurso dalyvių pasiūlė finansavimą LOT be EKA garantijos. LOT riziką papildomai įvertinta JAV kapitalo rinkoje, kurioje 2013 m. nuoma buvo sėkmingai perfinansuota privačių investuotojų.
- (126) Be to, Lenkija pabrėžė, kad finansinė nuoma yra priimtina nuosavo įnašo forma pagal Komisijos sprendimų priėmimų praktiką ir pakartojo, kad tai yra tipinė orlaivio įsigijimo finansavimo praktika. Lenkijos teigimu, naujų orlaivių finansinė nuoma sąlygomis, panašiomis į tas, kurios buvo suteiktos LOT, žr. 77–80 konstatuojamąsias dalis, įskaitant taikomas užtikrinimo priemones, yra standartinė finansavimo forma oro transporto pramonėje, ir ją neseniai taikė daug kitų Europos oro transporto bendrovių, pavyzdžiui, „Ryanair“, KLM, „Norwegian Air“, „Czech Airlines“, „Austrian Airlines“ ir „Alitalia“.

V. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (127) Komisija gavo septynių suinteresuotųjų šalių pastabas: „Ryanair“, „International Airlines Group“ (toliau – IAG), dviejų nepanorusių atskleisti savo tapatybę narių, PPL priklausančios profesinės sąjungos „NSZZ Solidarność 80“ (toliau – profesinė sąjunga), pačios PPL ir verslo asociacijos „Employers of Poland“.
- (128) „Ryanair“ pakartojo pirmiausiai savo skunde pareikštą kaltinimą, kad LOT jau gavo valstybės pagalbą Lenkijos valstybinių oro uostų suteiktų atleidimų nuo mokesčių forma. Be to, „Ryanair“ bendrovė išreiškė abejonių dėl LOT gyvybingumo atkūrimo, teigdama, kad praeityje pastangos restruktūrizuoti bendrovę nebuvo sėkmingos, kad numatoma nauda pradėjus eksploatuoti B787 orlaivius yra pernelyg optimistinė ir kad LOT gali nepavykti sumažinti darbo jėgos sąnaudų dėl galimo profesinių sąjungų spaudimo.

- (129) IAG teigimu, LOT tolimųjų skrydžių tinklas taip pat turėtų būti restruktūrizuotas. Visų pirma, IAG mano, kad JAV rinkoje paklausa yra per maža, kad būtų galima išnaudoti toje rinkoje LOT sutelktą pajėgumą. Kaip pavyzdį IAG pateikia „Malév“ oro transporto bendrovės atvejį: ši bendrovė nesėkmingai bandė neatsisakyti tiesioginių skrydžių iš Budapešto į Niujorką. Dėl B787 orlaivių finansinės nuomos IAG pastebėjo, kad „Ex-Im Bank“ ir komercinio banko skolinio vertinimai tikriausiai buvo atlikti prieš pasireiškiant dabartinėms likvidumo problemoms arba tikintis valstybės pagalbos.
- (130) Pirmoji šalis, kuri pageidavo neatskleisti savo tapatybės, pareiškė, kad LOT restruktūrizavimo planas nėra nei patikimas, nei įmanomas įgyvendinti, ir jis nepadės atkurti LOT ilgalaikio gyvybingumo. Ji pabrėžė, kad ROCE prognozės yra pernelyg optimistiškos, ir pastebėjo, kad LOT planuoja padidinti pajėgumą tuo metu, kai Lenkijos rinka yra perteklinė. Ji taip pat išsakė nuomonę, kad atidėti oro uosto mokesčiai yra valstybės pagalba. Be to, ji atkreipė dėmesį į tai, kad maršrutų, kurie buvo pasiūlyti kaip kompensacinės priemonės, pelningumo matavimas tik kintamų sąnaudų pagrindu ilgalaikiu laikotarpiu nėra tinkamas būdas. Suinteresuotosios šalies teigimu, ilgalaikiu laikotarpiu visi maršrutai turėtų būti matuojami LOT vadinamuoju 2 ribos pagrindu. Ji taip pat išreiškė nuomonę, kad B787 orlaivių finansinė nuoma neturėtų būti laikoma nuosavo įnašo šaltiniu, nes ji neįrodo rinkos pasitikėjimo tuo, kad LOT atkurs gyvybingumą.
- (131) Antroji suinteresuotoji šalis, kuri paprašė neatskleisti jos tapatybės, pareiškė, kad LOT bendrovė, gavusi valstybės pagalbą, padidino savo pajėgumą Lenkijos užsakomųjų skrydžių rinkoje, o tai, jos tvirtinimu, pablogino suinteresuotosios šalies konkurencinę padėtį ir prieštaravo ES valstybės pagalbos taisyklėms. Ta pati šalis taip pat suabejojo LOT gyvybingumo atkūrimu, teigdama, kad, be kita ko, iš B787 orlaivių gautina nauda yra pervertinama ir kad finansinės prognozės neatrodo realistiškos. Ji taip pat suabejojo maršrutų, kurie siūlomi kaip kompensacinės priemonės, pelningumu. Galiausiai, ji mano, kad finansinė nuoma neturėtų būti laikoma nuosavu įnašu, nes ji finansuojantiems bankams praktiškai buvo visiškai nerizikinga.
- (132) Be to, ši suinteresuotoji šalis taip pat iškėlė klausimą dėl atidėtų oro uosto mokesčių⁽³⁷⁾. Ji taip pat atkreipė Komisijos dėmesį į keletą kitų LOT sandorių, kurie, kaip tvirtinama, yra valstybės pagalba. Tie sandoriai apima:
- a) nekilnojamojo turto pardavimą, t. y.: i) 17 Stycznia Street 43 esančio LOT biurų pastato kartu su žeme (toliau – pagrindinė būstinė) pardavimą 2011 m. valstybinei įmonei „Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A./PB1“ (toliau – PZU, PZU/PB1) už [...] mln. PLN (apie [...] mln. EUR) ir ii) LOT nekilnojamojo turto, esančio 17 Stycznia Street 39, pardavimą valstybinei įmonei „TF Silesia“ už [...] PLN (apie [...] mln. EUR);
 - b) LOT patronuojamųjų įmonių pardavimą valstybinėms bendrovėms; t. y. „LOT Services“ pardavimą 2010 m. už didesnę nei rinkos kainą, nepaisant to, kad įmonė buvo nemoki, „LOT AMS“ pardavimą, nepaisant to, kad ši bendrovė buvo „labai blogoje finansinėje padėtyje“, „PetroLOT“ pardavimą 2012 m. gruodį, „EuroLOT“ pardavimą 2012 m. rugsėjo mėn., „LOT Cargo S.A.“ (toliau – „LOT Cargo“) ir „Casinos Poland“ pardavimą 2009–2010 m.
- (133) Profesinės sąjungos pirmiausiai tvirtina, kad restruktūrizavimo pagalba bus pažeistas principas „tik vieną ir paskutinį kartą“, nes LOT jau gavo valstybės pagalbą per įvairias priemones, iš kurių svarbiausia – atidėti oro uosto mokesčiai. Profesinė sąjunga atkreipė Komisijos dėmesį į keletą kitų LOT sandorių, kurie, kaip tvirtinama, yra valstybės pagalba. Tie sandoriai apima:
- a) LOT bendrovės nekilnojamojo turto pardavimą kitoms valstybinėms įmonėms (t. y. LOT pagrindinės būstinės, esančios 17 Stycznia Street 39, pardavimą, investicinio nekilnojamojo turto pardavimą kartu su krovinių terminalo (toliau – krovinių terminalas) ilgalaikiu turtu ir investicinio nekilnojamojo turto pardavimą kartu su maitinimo patalpų ilgalaikiu turtu (toliau – maitinimo patalpos);
 - b) LOT patronuojamųjų bendrovių pardavimą už didesnę nei rinkos vertės kainą kitoms valstybinėms įmonėms (t. y. „LOT Services“, „LOT Catering Sp. z o.o.“ (toliau – „LOT Catering“), LOT AMS, „PetroLOT“ ir „EuroLOT“ pardavimą);
 - c) valstybinių bendrovių, kurių veikla iš principo nėra paskolų teikimas, paskolos suteikimą LOT bendrovei (t. y. „PZU Group“ priklausančios bendrovės 2009 m. gruodžio mėn. ir 2010 m. vasario mėn. suteikė dvi paskolas iš viso už [...] PLN (apie [...] EUR)); „TF Silesia“, „Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o.“ (toliau – OLPP) ir „Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.“ (toliau – „PKN Orlen“) už iš viso [...] PLN (apie [...] EUR));

⁽³⁷⁾ Visų pirma, LOT bendrovei nebuvo taikoma Lenkijos įstatymais numatyta oficiali 13 % palūkanų norma – tokį leidimą turėjo suteikti Transporto ministerija ir Finansų ministerija.

- d) kitų paslaugų teikimą: tvirtinama, kad „PKN Orlen“ ir jos patronuojamoji bendrovė „Petrolot“ teikė LOT bendrovei degalus sumažintomis kainomis.
- (134) Be to, profesinė sąjunga laikėsi nuomonės, kad restruktūrizavimo planas nepadėtų atkurti LOT ilgalaikio gyvybingumo ir kad nuoma neliudija, jog rinkos dalyviai tiki bendrovės gyvybingumo atkūrimu.
- (135) PPL, Varšuvos *Chopin* oro uosto savininkė, teigė, kad jos veiksmai nėra priskiriami valstybei, nes verslo sprendimus ji priima savarankiškai. Su LOT sudaryti susitarimai dėl oro uosto mokesčių atidėjimo atitiko rinkos sąlygas ir ekonomiškai buvo racionaliausias sprendimas. PPL paskelbė, kad panašūs susitarimai, nors ir mažesnės apimtys, buvo sudaryti su kitomis oro transporto bendrovėmis ir buvo pasiūlyti PSOV. LOT yra PPL strateginis partneris, turintis didelį poveikį Varšuvos *Chopin* oro uosto ilgalaikiai plėtrai. Dėl galimo LOT nemokumo eismas į Varšuvą ir iš jos sumažėtų ir tai turėtų neigiamo poveikio Lenkijos ekonomikai.
- (136) Verslo asociacija „Employers of Poland“ (*angl.* „Lenkijos darbdaviai“) tikisi, kad Komisija patvirtins restruktūrizavimo pagalbą. Ji tiki, jog LOT yra teisingame kelyje, kad atkurtų savo gyvybingumą, – tai patvirtina ir pagerėję finansiniai rezultatai. Ji laikosi požiūrio, kad LOT atžvilgiu pradėta nemokumo procedūra turėtų neigiamo poveikio transporto ryšiams, o tai savo ruožtu turėtų neigiamo poveikio keleiviams, verslo tikslais keliaujantiems keleiviams ir turizmo sektoriui.

VI. LENKIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

- (137) Lenkija aptarė visus suinteresuotųjų šalių tvirtinimus.
- (138) Dėl to, kad galbūt buvo pažeistas principas „tik vieną ir paskutinį kartą“:
- a) atidėtų oro uosto mokesčių klausimu Lenkija pakartojo savo teiginius dėl sandorių priskyrimo valstybei ir atitikimo privataus kreditoriaus kriterijui;
- b) kitų LOT sandorių, kurie, kaip tvirtinama, yra valstybės pagalba, klausimu Lenkija pateikė išsamius paaiškinimus. Visų pirma, Lenkija pabrėžė, kad kai kurie iš šių sandorių jau buvo patvirtinti Komisijos, o kiti nėra priskirtini valstybei (pavyzdžiui, turtas buvo įsigytas privačių bendrovių) arba jie kitaip atitinka rinkos ekonomikos investuotojo principą. Pastaruoju atveju Lenkija pateikė įrodymą šiam tvirtinimui įrodyti (pavyzdžiui, nepriklausomus vertinimus).
- (139) Visų pirma, dėl sandorių, susijusių su nekilnojamojo turto, Lenkija paaiškino, kad:
- a) LOT pagrindinės būstinės pardavimas ir atgalinė nuoma pagrįsti LOT ir PZU/PB1 2011 m. gegužės 10 d. sudarytu susitarimu. PB1 yra netiesiogiai visapusiškai valdoma PZU bendrovė. Valstybė turi PZU akcijų nekontrolinį paketą ⁽³⁸⁾. Pardavimo kaina – [...] PLN (apie [...] EUR).
- b) Nekilnojamojo turto, esančio 17 Stycznia Street 39, pardavimas vyko remiantis 2012 m. liepos 31 d. pasirašytu LOT ir „TF Silesia“ susitarimu. Finansų ministerija yra vienintelė „TF Silesia“ akcininkė. Pardavimo kaina – [...] PLN (apie [...] EUR).
- c) Krovinių terminalo pardavimas įvyko remiantis 2011 m. lapkričio 25 d. LOT ir „LS Airport Services S.A.“ (toliau – „LS Airport Services“) pasirašytu susitarimu. Finansų ministerija yra vienintelė „LS Airport Services“ akcininkė. Pardavimo kaina – [...] PLN (apie [...] EUR).
- d) Viešojo maitinimo įstaigos pardavimas įvyko remiantis 2011 m. gruodžio 8 d. LOT ir „LOT Catering“ pasirašytu susitarimu. Regioninės ekonomikos fondas (toliau – REF), visapusiškai priklausantis Finansų ministerijai, yra vienintelis „LOT Catering“ akcininkas. Pardavimo kaina – [...] PLN (apie [...] EUR).
- (140) Dėl LOT pagrindinės būstinės pardavimo ir atgalinės nuomos sandorio Lenkija paaiškino, kad LOT gavo 9 pasiūlymus dėl pirkimo, iš kurių, kaip tinkamiausias, buvo pasirinktas PZU/PB1 pasiūlymas. Lenkijos teigimu, „PZU Group“ priklausančių įmonių ištekliai nėra valstybės ištekliai, ir jų sprendimai nėra priskirtini valstybei; taigi, tai nėra valstybės pagalba. Be to, Lenkija paaiškino, kad nekilnojamojo turto vertė buvo nustatyta remiantis prieš tai atliktu nepriklausomu vertinimu ⁽³⁹⁾.

⁽³⁸⁾ „Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A.“ nuo 2010 m. gegužės 12 d. yra registruota Varšuvos akcijų biržoje. Sandorio dieną (t. y. 2011 m. gegužės 10 d.) Finansų ministerijai priklausė 35 % šios bendrovės akcijų, o likę 65 % buvo laisvosios akcijos (jos daugiausiai buvo laikomos pensijų fonduose ir rizikos draudimo fonduose).

⁽³⁹⁾ 2011 m. balandžio mėn. atliktame „Emmerson“ vertinime nurodyta, kad nekilnojamojo turto vertė buvo [...] mln. PLN (apie [...] EUR). Ši vertė yra maždaug 10 % didesnė už sutartą kainą, nes „Emmerson“ rėmėsi prielaida, kad savininko gaunamas nuomos mokestis būtų apie 10 % didesnis, nei galiausiai sutarta ir LOT bendrovės PZU bendrovei mokama suma. Ši priežastis suteikė pagrindą tam, kad pardavimo kaina taip pat būtų 10 % mažesnė.

- (141) Be to, Lenkija paaiškino, kad siekiant parduoti nekilnojamąjį turtą, esantį 17 Stycznia Street 39, konkrečiai, krovinių terminalą ir maitinimo įstaigą, konkursas neįvyko, nes pasiūlymų nebuvo pateikta. Kiekvienu atveju nekilnojamojo turto vertė buvo iš anksto nepriklausomai įvertinta ⁽⁴⁰⁾.
- (142) Dėl paskolų susitarimų Lenkija paaiškino, kad:
- a) „PZU Group“ priklausančios bendrovės suteikė LOT bendrovei dvi paskolas: pirmą [...] PLN (apie [...] EUR) 2009 m. gruodžio 14 d., o antrą – [...] PLN (apie [...] EUR) 2010 m. vasario 17 d. Valstybei priklauso PZU bendrovės nekontrolinis akcijų paketas.
 - b) 2012 m. birželio 28 d. „PKN Orlen“ suteikė LOT bendrovei [...] PLN (maždaug [...] EUR) paskolą. Valstybei priklauso „PKN Orlen“ bendrovės nekontrolinis akcijų paketas ⁽⁴¹⁾.
 - c) 2009 m. kovo 30 d. „TF Silesia“ bendrovė suteikė LOT bendrovei [...] PLN (apie [...] EUR) paskolą. Finansų ministerija yra vienintelė „TF Silesia“ akcininkė.
 - d) 2012 m. kovo 9 d. OLPP bendrovė suteikė LOT bendrovei [...] mln. PLN (apie [...] mln. EUR) paskolą. Visapusiškai Finansų ministerijai priklausanti bendrovė „PERN Przyjaźń S.A.“ (toliau – PERN) yra vienintelė OLPP akcininkė.
- (143) Lenkijos teigimu, „PZU Group“ ir „PKN Orlen“ bendrovėms priklausančios išteklių nėra valstybės išteklių ir šių bendrovių sprendimai nėra priskirtini valstybei, nes valstybei nepriklauso jų kontrolinis akcijų paketas; taigi, tai nėra valstybės pagalba.
- (144) Tais atvejais, kai paskolas suteikė valstybinės bendrovės (t. y. „TF Silesia“, OLPP), jei jų išteklių turėtų būti laikomi valstybės išteklių, o jų sprendimai priskirtini valstybei, tada, Lenkijos teigimu, abi paskolos buvo suteiktos rinkos sąlygomis: užtikrinimo priemonės buvo tvirtos ⁽⁴²⁾, o palūkanų normos buvo panašios į privačių kreditorių taikomas palūkanų normas ⁽⁴³⁾.
- (145) Dėl LOT patronuojamųjų bendrovių pardavimo Lenkija paaiškino, kad:
- a) „LOT Services“, „LOT Catering“, „LOT AMS“ ir „LOT Cargo“ pardavimas priklausė nuo byloje SA. 33337 ⁽⁴⁴⁾ priimto Komisijos sprendimo – jame Komisija padarė išvadą, kad nė vienas iš šių sandorių nebuvo susijęs su valstybės pagalba.
 - b) LOT bendrovės turimi 33,3 % „Casinos Poland“ akcijų buvo paduoti „Vicco Investment Sp. z o.o.“ ⁽⁴⁵⁾ (toliau – „Vicco“), remiantis 2013 m. balandžio 8 d. priimtu sprendimu už [...] mln. PLN (apie [...] mln. EUR). „Vicco“ yra privati bendrovė. Todėl jos išteklių nėra valstybės išteklių ir jos sprendimai nėra priskiriami valstybei. Lenkijos teigimu, sandorio vertė atitiko privataus rinkos dalyvio, atrinkto viešo konkurso tvarka, pasiūlytą kainą.

⁽⁴⁰⁾ Nekilnojamąjį turtą, esantį 17 Stycznia Street 39, vertino: i) nekilnojamojo turto vertintoja iš „Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o.“ bendrovės Marzena Niemczyk (leidimo Nr. 4519), vertinimo data – 2012 m. birželio 26 d.; ii) „Colliers International Poland Sp. z o.o.“, 2012 m. birželio 12 d. ataskaita.

Krovinių terminalų vertinimas buvo atliktas „Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o.“ nekilnojamojo turto vertintojos Marzenos Niemczyk (leidimo Nr. 4519), vertinimo data – 2011 m. liepos 31 d., be to atskirą 2011 m. lapkričio 7 d. ataskaitą dėl nekilnojamojo turto pardavimo ekonominio pagrįstumo parengė „KPMG Spółka z Ograniczoną odpowiedzialnością Sp. k.“

Viešojo maitinimo įstaigos vertinimas buvo atliktas „Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o.“ nekilnojamojo turto vertintojos Marzenos Niemczyk (leidimo Nr. 4519), vertinimo data – 2011 m. liepos 31 d., be to atskirą 2011 m. lapkričio 7 d. ataskaitą dėl nekilnojamojo turto pardavimo ekonominio pagrįstumo parengė „KPMG Spółka z Ograniczoną odpowiedzialnością Sp. k.“

⁽⁴¹⁾ „Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.“ yra registruota Varšuvos vertybinių popierių biržoje nuo 1999 m. lapkričio 26 d. 2012 m. gruodžio 31 d. Finansų ministerijai priklausė 27,5 % šios bendrovės akcijų, o likusios 72,5 % buvo laisvoje apyvartoje (daugiausiai laikomos pensijų ir investicijų fonduose).

⁽⁴²⁾ T. y. „TF Silesia“ suteiktos paskolos atveju hipoteka ir (arba) registruotas LOT turto įkeitimas, teisių perleidimas pagal draudimo sutartį, vekselį ar savanoriškas sutikimas vykdyti reikalavimus;

⁽⁴³⁾ T. y. „TF Silesia“ suteiktos paskolos atveju: 3 mėnesių Varšuvos siūloma tarpbankinė palūkanų norma (WIBOR) + [4,5–5,5] procentinių punktų palūkanų per metus; OLPP suteiktos paskolos atveju buvo taikoma [8–10] % metinė palūkanų norma. Palyginimui: „PKN Orlen“ LOT bendrovei suteiktos paskolos palūkanų norma pirmąjį 2012 m. pusmetį buvo [8–10] % per metus.

⁽⁴⁴⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽⁴⁵⁾ T. y. „Century Casinos Europe GmbH“ (buvusio „Casinos Poland Sp. z o.o.“) suformuota SPI. „Century Casinos Europe GmbH“ yra privati bendrovė, kotiruojama JAV ir Austrijos akcijų biržose.

- c) LOT bendrovės 49 % turimų „Petrolet“ akcijų buvo parduoti „PKN Orlen“, remiantis 2012 m. gruodžio 21 d. sudarytu susitarimu, už [...] mln. PLN (apie [...] EUR). „PKN Orlen“ yra privati bendrovė. Todėl jos ištekliai nėra valstybės ištekliai ir jos sprendimai nėra priskirtini valstybei, kaip apibūdinta 142 antraštinėje dalyje. Lenkijos teigimu, sandorio vertė atitiko anksčiau atliktame nepriklausomame vertinime nustatytą vertę ⁽⁴⁶⁾.
- d) LOT bendrovės turėtų 37,90 % „EuroLOT“ akcijų buvo parduoti „TF Silesia“ pagal 2013 m. vasario 27 d. sudarytą susitarimą už > 118] PLN (apie > 29] EUR). Lenkijos teigimu, „EuroLOT“ akcijos buvo parduodamos konkurencingai, vykstant deryboms, vykdomoms pagal viešą kvietimą dalyvauti derybose ⁽⁴⁷⁾. Akcijas nupirko visapusiškai Finansų ministerijai priklausanti bendrovė „TF Silesia“, kuri buvo vienintelė konkurso dalyvė. Sandorio kaina buvo pagrįsta nepriklausomu išankstiniu vertinimu ⁽⁴⁸⁾.
- (146) Dėl „PKN Orlen“ ir jos patronuojamosios bendrovės „Petrolet“ degalų tiekimo sumažintomis kainomis sandorių LOT bendrovei Lenkija paaiškino, kad „PKN Orlen“ ir „Petrolet“ yra privačios bendrovės, jų ištekliai nėra valstybės ištekliai ir jų sprendimai nėra priskirtini valstybei, todėl tie sandoriai nėra valstybės pagalba ⁽⁴⁹⁾.
- (147) Dėl kitų suinteresuotųjų šalių pastabų Lenkija tvirtina, kad LOT dabar turi daugiau galimybių susilaukti sėkmės, nei anksčiau. Makroekonominė aplinka pagerėjo, o ES ir Lenkijos ekonomika, kaip prognozuojama, turėtų augti sparčiau, nei anksčiau tikėtasi. Tikimasi, kad oro eismo apimtys išaugs, visų pirma, Vidurio ir Rytų Europoje. LOT įgijo patirties iš ankstesnių nesėkmingų restruktūrizavimo pastangų ir pašalino seniau neišspręstus trūkumus (pavyzdžiui, ji sumažino darbuotojų skaičių iki precedento neturinčio masto, dėl to 2013 m. buvo sutaupyta apie [...] mln. PLN. Darbuotojų buvo sumažinta be didelio profesinių sąjungų pasipriešinimo. Be to, LOT pagaliau gavo B787 orlaivius, kurių neturėjimas buvo išskirtas kaip viena iš priežasčių, dėl kurių buvo patirta sunkumų praeityje. Lenkija pateikė išsamią informaciją apie B787 orlaivių eksploatavimo ekonomiką ir jos poveikį restruktūrizavimui. Visų pirma, remiantis LOT skaičiavimais, B787 orlaivio sąnaudų ir (arba) pajamų ekonomika yra daug geresnė nei anksčiau LOT parke naudotų B 767 orlaivių. Per šešis B787 orlaivių eksploatavimo mėnesius 2013 m. gautas finansinis rezultatas buvo [...] mln. PLN) geresnis nei jų pirmtakų – B767 orlaivių – per panašų 2012 m. laikotarpį.
- (148) Dėl tariamai nepakankamos tolimojo skrydžio maršrutų paklausos Lenkija pateikė įrodymų, patvirtinančių, kad ji turi vieną iš didžiausių ir augančių į Šiaurės Ameriką orientuotų rinkų – didesnę nei kai kurie tvirtą padėtį turintys Vakarų Europos centriniai oro uostai ir didesnę nei Prahos ir Budapešto oro uostai kartu paėmus. Lenkija teigia, kad, priešingai nei Vengrijos oro linijos, LOT turi tvirtesnę pagrindą sukurti nišinę tolimojo skrydžio maršrutų rinką, kurioje būtų pasinaudojama dideliais etniniais srautais ir srautais iš rytų rinkų, pavyzdžiui, Ukrainos, Baltarusijos ir Rusijos.
- (149) Dėl to, ar B787 orlaivių finansinė nuoma yra nuosavo įnašo šaltinis ir rinkos pasitikėjimo LOT bendrove požymis, Lenkija paaiškino, kad komerciniai skolintojai ir „Ex-Im Bank“, prieš suteikdami finansavimą LOT bendrovei, profesionaliai ir išsamiai atliko jos krupštų patikrinimą. Patikrinimas atliktas prieš pat orlaivių pristatymą 2012 m. lapkričio mėn., ir kreditoriai buvo visapusiškai informuoti apie LOT finansinę padėtį. Tuo metu jie nežinojo, kad LOT gaus valstybės pagalbą, nes Lenkija pranešė apie sanavimo pagalbą tik 2012 m. gruodžio 14 d.

⁽⁴⁶⁾ Kaip nurodyta „Deloitte Advisory Sp. z o.o.“ 2012 m. gegužės 8 d. dokumentuose. Remiantis vertinimu, apskaičiuota „Petrolet Sp. z o.o.“ 49,0 % akcijų vertė buvo maždaug [...] mln. PLN.

⁽⁴⁷⁾ Pranešimas apie kvietimą derėtis buvo paskelbtas 2012 m. liepos 24 d. dienraštyje „Rzeczpospolita“ ir vėliau pakeistas tame pačiame dienraštyje 2012 m. rugpjūčio 21 d.

⁽⁴⁸⁾ Ekspertas nustatė, kad 37,9 % „EuroLOT“ akcijų rinkos vertė buvo maždaug 118,0–124,0 mln. PLN. 37,9 % EuroLOT S.A. akcijų rinkos vertė buvo apskaičiuota dviem metodais: i) taikant diskontuotų pinigų srautų (DPS) metodą apskaičiuota 124,0 mln. PLN vertė ir ii) taikant pakoreguotą grynosios turto vertės metodą apskaičiuota 118,0 mln. PLN vertė. Lenkija pateikė „Deloitte Advisory Sp. z o.o.“ parengtus patvirtinamuosius dokumentus: i) 2013 m. sausio 14 d. privataus investuotojo testo ataskaitą dėl „EuroLOT“ akcijų pirkimo; ii) 2013 m. sausio 14 d. „EuroLOT“ vertinimo ataskaitą; iii) 2013 m. sausio 15 d. ataskaitą dėl išsamaus finansinio, mokestinio ir teisinio patikrinimo.

⁽⁴⁹⁾ Be to, Lenkija paaiškino, kad degalų kainas ir mokėjimo sąlygas siūlo tiekėjai, atsižvelgdami į rinkos sąlygas, t. y. į deklaruotą ketinamą pirkti produkto kiekį. LOT, turinti pagrindinę bazę Varšuvoje, yra didžiausia „Orlen“ ir (arba) „Petrolet“ klientė šioje rinkoje. Daugiau kaip [...] % degalų LOT išigyja Lenkijoje, o likusią dalį – kitose tarptautinėse degalinėse. Nuolaidos dideliems klientams išigyjant tam tikrą kiekį yra įprastas tiekėjų ir užsakovų rinkos santykių elementas. Degalų kainos Lenkijoje vis dar yra aukštesnės nei tos, kurios siūlomos kitose LOT naudojamose degalinėse, net jei užsienyje pirktų degalų kiekis yra žymiai mažesnis.

- (150) Lenkija pateikė išsamius paaiškinimus apie LOT naudotą metodiką maršrutų pelningumui apskaičiuoti. Lenkija taip pat priminė apie mokslinių tyrimų duomenis, rodančius, kad dauguma vežėjų taikė panašią metodiką, kaip ir LOT.
- (151) Dėl ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo ir dėl tariamai pervertintos panaudoto kapitalo grąžos (ROCE) Lenkija pranešė Komisijai, kad LOT bendrovė per paskutinius 6 metus atliko ROCE tyrimą 73 pasaulinėse bendrovėse, ir nustatė, kad jos numatoma ROCE rodiklis yra panašus į Europos oro linijų vidurkį ir daug mažesnis nei veiksmingiausių Europos oro vežėjų paskutiniais finansiniais metais. Tuo remdamasi Lenkija tvirtina, kad numanoma panaudoto kapitalo grąža (ROCE) neturėtų būti laikoma nerealistiška.
- (152) Dėl tariamų rinkos perteklinių pajėgumų Lenkija pabrėžia, kad per paskutinius trejus metus oro transporto pajėgumas, matuojamas vietų pasiūla, Lenkijoje augo vidutiniškai 6,2 % per metus, o bendra keleivinio transporto paklausa – 7,3 % per metus. Atsižvelgdama į tai, Lenkija pažymi, kad 2014 m. LOT siūlomų vietų iš ir (arba) į Lenkiją bus [...] % mažiau nei iki restruktūrizavimo, o konkurentai, kaip numatoma, savo pasiūlą padidins daugiau kaip 30 %.
- (153) Dėl tariamos LOT plėtros užsakomųjų reisų rinkoje Lenkija pranešė, kad LOT faktiškai sumažino savo dalį šiame segmente nuo [> 3] % 2012 m. iki [< 1.5] % 2013 m. (sumažėjimas nuo [> 15] % (2010 m.)). LOT po restruktūrizavimo neplanuoja toliau vykdyti veiklos užsakomųjų skrydžių rinkoje.

VII. PAGALBOS ĮVERTINIMAS

7.1. VALSTYBĖS PAGALBOS BUVIMAS

- (154) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

7.1.1. Restruktūrizavimo pagalba

- (155) Restruktūrizavimo pagalbą turi suteikti Finansų ministerija, todėl akivaizdu, kad tam yra naudojami valstybės ištekliai ir kad jie yra priskirtini valstybei.
- (156) Restruktūrizavimo pagalba turi būti teikiama tik vienai konkrečiai įmonei, t. y. LOT, tokiomis sąlygomis, kurių bendrovė nebūtų galėjusi gauti rinkoje, atsižvelgiant į jos sunkią finansinę būklę. Lenkija tai patvirtina restruktūrizavimo plane, kuriame teigiama, kad valstybės pagalba yra vienintelis galimas finansavimo šaltinis, kuris leistų bendrovei tęsti veiklą ir įgyvendinti restruktūrizavimo priemones. Todėl Komisija daro išvadą, kad šia priemone pagalbos gavėjams suteikiamas atrankinis pranašumas.
- (157) Be to, tokia pagalba galima pagerinti LOT konkurencinę padėtį oro transporto versle. ES oro transporto versle konkuruoja įmonės iš skirtingų valstybių narių, ypač nuo tada, kai 1993 m. sausio 1 d. prasidėjo trečiasis oro transporto liberalizavimo etapas (toliau – trečiasis paketas)⁽⁵⁰⁾. Todėl pagalba iškraipo arba gali iškraipyti konkurenciją ir daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (158) Remdamasi šiais argumentais Komisija mano, kad priemonė, apie kurią buvo pranešta, yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

7.1.2. Oro uosto mokesčių atidėjimas ir kiti sandoriai

Oro uosto mokesčių atidėjimas

- (159) Dėl priskyrimo valstybės pagalbai Komisija pažymi, kad visi oro uostai, kurie atidėjo mokesčius LOT, yra tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliuojami Lenkijos valstybės, kaip apibūdinta 103 konstatuojamojoje dalyje. Atsižvelgiant į tai, kad pagal nusistovėjusią teismų praktiką⁽⁵¹⁾, vien aplinkybės, kad valstybinė įmonė yra kontroliuojama valstybės, nepakanka, kad būtų galima šios įmonės nustatytas priemones [...] priskirti valstybei“.

⁽⁵⁰⁾ Trečiasis paketas apėmė tris teises priemones: i) 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus reguliaraus oro susisiekimo paslaugų maršrutus ir keleivių vietų skaičiaus pasidalijimo tarp oro vežėjų teikiant reguliaraus oro susisiekimo paslaugas tarp valstybių narių (OL L 240, 1992 8 24, p. 1); ii) 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, 1992 8 24, p. 8) ir iii) 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2409/92 dėl oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų (OL L 240, 1992 8 24, p. 15).

⁽⁵¹⁾ Byla C-482/99 Prancūzijos Respublika prieš Komisiją („Stardust Marine“) [2002 m.] Rink. p. I-4397, 52 punktas.

Komisija, vykdydama šį tyrimą, turi išnagrinėti, kokių intensyvumu valstybė prižiūrėjo oro uostų valdymą. Be to, Komisija turi patikrinti, ar yra kokių nors požymių, rodančių, kad valstybė dalyvauja atidedant oro uosto mokesčių mokėjimą LOT bendrovei ar kad tokius sprendimus oro uostai priėmė autonomiškai, be valstybės įsikišimo.

- (160) Komisija pažymi, kad Lenkijos pateiktoje KPMG ataskaitoje apibūdinamas kiekvieno oro uosto sprendimų priėmimo procesas sudarant susitarimus dėl oro uosto mokesčių atidėjimo, įskaitant skolų išieškojimo proceso inicijavimą, raginimus sumokėti ir derybas dėl atidėjimo terminų ir sąlygų. KPMG ataskaitoje taip pat nurodytos derybose dalyvavusios šalys (pavyzdžiui, oro uostų teisės, skolų išieškojimo ir finansų skyriai). KPMG ataskaitoje nenurodoma, kad valstybė būtų dalyvavusi atidedant oro uosto mokesčių mokėjimą LOT bendrovei.
- (161) Vis dėlto, dėl PPL – Varšuvos *Chopin* oro uostą valdančios bendrovės – Komisija pažymi, kad jai taikoma viešoji teisė, ir ji visiškai priklauso Finansų ministerijai, kuri skiria jos generalinį direktorių. PPL yra intensyviai prižiūrima valdžios institucijų⁽⁵²⁾, kaip apibūdinta 103 ir 105 konstatuojamosiose dalyse. Be to, Varšuvos oro uostas yra pagrindinis Lenkijos oro uostas, aptarnaujantis apie 10 mln. keleivių per metus, ir jis yra esminis Lenkijos susisiekimui su likusiu pasauliu. Dėl regioninių oro uostų Komisija pažymi, kad jie yra privatinės teisės reglamentuojamos bendrovės, tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliuojamos valstybės ir, visų pirma, kiekvienu atveju PPL bendrovė yra viena iš jų viešųjų akcininkių⁽⁵³⁾, kaip apibūdinta 103 konstatuojamojoje dalyje. Be to, regioninio oro uosto veikla turi didelį poveikį vietos ekonomikai, todėl nėra tikėtina, kad vietos valdžios institucijos tam tikru būdu nedalyvauja priimančios svarbius jų pačių kontroliuojamų oro uostų veiklos sprendimus.
- (162) Atsižvelgiant į tai, kokių poveikį oro uosto mokesčių atidėjimai galėtų turėti LOT bendrovei ir visų tų oro uostų veiklai vietos arba nacionaliniu lygmeniu, į tai, kad LOT yra pagrindinė PPL klientė, ir į tvirtas PPL ir valstybės sąsajas, ir, galiausiai, į faktą, kad PPL bendrovei yra taikoma viešoji teisė, sunku patikėti, kad tie sprendimai galėjo būti priimti valstybei visai nedalyvaujant. Todėl Komisija daro išvadą, kad net tuo atveju, jei negalima tiksliai įrodyti, kad Lenkija kurstė PPL atidėti LOT mokėtinų oro uosto mokesčių mokėjimą, turi būti laikoma, kad valdžios institucijos prisidėjo prie tų sprendimų vienu ar kitu būdu. Apibendrinama Komisija daro išvadą, kad yra pakankamai elementų, leidžiančių manyti, jog oro uosto mokesčių atidėjimai yra priskirtini valstybei. Kadangi dėl mokesčių atidėjimų valstybės įmonės gali prarasti išteklių, tos priemonės taikomos iš valstybės išteklių.
- (163) Nepaisant to, siekdamą nustatyti, ar tos priemonės suteikia ekonominį pranašumą LOT bendrovei pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, Komisija turi nustatyti, ar PPL ir regioniniai oro uostai atidedami oro uosto mokesčius elgėsi panašiai, kaip ir privatus kreditorius panašioje situacijoje. Jei tai pasitvirtina, negali būti laikoma, kad LOT buvo suteiktas pranašumas, kurio ji nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis, ir todėl priemonės negalėtų būti laikomos valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį (pagal rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų).
- (164) Visų pirma, Komisija pažymi, kad, remiantis nusistovėjusia teismų praktika⁽⁵⁴⁾, į aplinkybes, kuriomis remiantis buvo suteiktas atidėjimas LOT bendrovei, t. y. ekonomikos krizę ir kitus nenumatytus įvykius, kaip apibūdinta 108 konstatuojamojoje dalyje, turi būti atsižvelgta vertinant jų atitiktį rinkai.
- (165) Komisija taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad LOT yra pagrindinė Lenkijos oro uostų klientė, iš kurios jie gauna didelę dalį savo pelno, kaip apibūdinta 109 konstatuojamojoje dalyje. Todėl oro uostai yra ypač suinteresuoti tęsti savo bendradarbiavimą su LOT.
- (166) Be to, Komisija įvertino Lenkijos pateiktą informaciją, kurioje palyginami oro uostų galimų skolos iš LOT bendrovės atgavimo alternatyvų, t. y. oro uosto mokesčių atidėjimo, bylinėjimosi arba nemokumo procedūros, pranašumai ir trūkumai. Visų pirma, dėl to laikotarpio Komisija pažymi, kad oro uostų LOT bendrovei suteiktas mokesčių atidėjimo laikotarpis vidutiniškai buvo apie 6,5 mėnesio. Oro uostams atrodo, kad tai, palyginti su vidutiniu gautinų sumų išieškojimo Lenkijoje laikotarpiu (t. y. virš dviejų metų) arba su vidutine nemokumo

⁽⁵²⁾ Transporto ministras: i) gali taikyti PPL bendrovei įpareigojimus, jei to reikia nacionalinės gynybos tikslais, įvykus gamtos nelaimei ir pan.; ii) gali pakeisti arba atšaukti PPL generalinio direktoriaus sprendimą, jei jis prieštarauja įstatymui; iii) suteikia pritarimą dėl ilgalaikio turto, sudarančio dalį oro uosto eismą užtikrinančių sistemų.

⁽⁵³⁾ 2009–2013 m. PPL priklausė apie 30 % Gdanskio oro uosto akcijų, 77 % Krokuvos oro uosto akcijų, apie 45 % Poznanės oro uosto akcijų, apie 16 % Katowicų oro uosto akcijų ir apie 20 % Vroclavo oro uosto akcijų.

⁽⁵⁴⁾ Byla C-482/99 *Prancūzijos Respublika prieš Komisiją (Stardust Marine)*, Rink. p. I-4397, 71 punktas. („...siekiant išnagrinėti, ar valstybė elgėsi kaip atsargus investuotojas, veikiantis rinkos ekonomikos sąlygomis, būtina suprasti laikotarpio, kuriuo buvo taikytos finansinės paramos priemonės, aplinkybės, kad būtų galima įvertinti valstybės elgesio ekonominį racionalumą ir taip susilaikyti nuo bet kokio vertinimo, pagrįsto vėlesne situacija...“).

procedūros Lenkijoje trukme (t. y. vidutiniškai treji metai), yra pranašumas. NET jei būtų lyginama su ilgiausiu LOT bendrovei suteiktu atidėjimo laikotarpiu, kuris buvo maždaug vieneri metai, atidėjimo alternatyva išlieka pranašesne. Be to, Komisija pažymi, kad tada, kai buvo priimti sprendimai dėl atidėjimo, LOT vis dar turėjo turto, kuris galėjo būti panaudotas kaip užtikrinimo priemonė⁽⁵⁵⁾. Taigi, oro uostams atidėjimai turėjo daugiau pranašumų nei nemokumo procedūrų kėlimas, nes tada oro uostų gautinos sumos būtų grąžinamos išmokant sumas paskutinės kategorijos kreditoriams ir galbūt su daug mažesnėmis palūkanomis nei atidėjimų atvejais, kaip apibūdinta 110 ir 114 konstatuojamosiose dalyse.

- (167) Dėl atidėjimų terminų ir sąlygų Komisija pažymi, kad panašu, jog oro uostų taikomos palūkanos atitinka rinkos sąlygas, nes nustatyta jų norma yra panaši į vidutinę palūkanų normą⁽⁵⁶⁾, taikomą šios pramonės sektoriuje atitinkamu laikotarpiu suteiktoms paskoloms, tuo tarpu teisės aktuose numatytos palūkanų normos oro uostai net neprivalėjo taikyti. Be to, Komisija pažymi, kad didžioji dalis atidedamos sumos buvo užtikrinta LOT turtu. Kitais atvejais LOT pateikdavo paprastuosius vekselius ir (arba) pripažindavo savo skolą konkrečiam oro uostui – tai labai pagerindavo oro uostų padėtį skolos išieškojimo atveju, kaip apibūdinta 112 ir 113 konstatuojamosiose dalyse.
- (168) Be to, Komisija pažymi, kad LOT bendrovės privatūs kreditoriai taip pat leido jai atidėti skolų mokėjimą panašiais terminais ir sąlygomis, taikė žemesnes nei įstatymais numatytos palūkanų normas arba jų visai netaikė, o kai kuriais atvejais nereikalavo ir užtikrinimo priemonių, kaip apibūdinta 115 konstatuojamojoje dalyje.
- (169) Galiausiai, Komisija pripažįsta, kad LOT visiškai grąžino visus atidėtus oro uosto mokesčius, kaip apibūdinta 116 konstatuojamojoje dalyje.
- (170) Dėl Lenkijos pateiktos KPMG ataskaitos Komisija pažymi, kad joje nagrinėjamas kiekvieno susitarimo dėl atidėjimo atitikimas rinkos sąlygoms, kaip apibūdinta 117 konstatuojamojoje dalyje. Visų pirma, KPMG naudojama metodika, kuria lyginamas bazinis scenarijus (pagal jį LOT bendrovei yra suteikti oro uosto mokesčių atidėjimai) su alternatyviu scenarijumi (pagal jį LOT bendrovei nėra suteikti jokie oro uosto mokesčių atidėjimai ir dėl jos pradeda nemokumo procedūra), yra pagrįsta objektyviai patikrinamais duomenimis (statistika, konkrečiais pavyzdžiais ir t. t.). Scenarijai buvo palyginti trijose skirtingose scenarijų potėmėse, kurios padeda gauti objektyvų rezultatą. Siekiant patikrinti susitarimų dėl atidėjimų ekonominį pagrindimą, bazinis ir alternatyvus scenarijus buvo palyginti remiantis dabartinėmis ir grynosiomis dabartinėmis vertėmis. Palyginus šiuos du scenarijus, galima tvirtinti, kad oro uosto mokesčių atidėjimas kiekvieną kartą oro uostams buvo ekonomiškai racionalus ir naudingesnis nei alternatyvus nemokumo procedūros pradėjimo scenarijus. KPMG ataskaita yra pagrįsta bendrai naudojamais vertinimo metodais ir joje naudota metodika ir standartai nekelia abejonių. Remdamasi šiais argumentais Komisija mano, kad ataskaitos rezultatai patikimai patvirtina, jog susitarimai dėl atidėjimų atitinka rinkos sąlygas.
- (171) Komisija pastebi, kad kreditorius, kuris svarsto galimybę atidėti gautinų sumų mokėjimą, negali būti prilyginamas investuotojui, nes tais atvejais verslo terminai ir sąlygos skiriasi: t. y. investuotojas ketina gauti pelną, atsargiai vertina riziką, reikalauja jį tenkinančių užtikrinimo priemonių, ir, jei jų nėra, gali atsisakyti investuoti ir t. t., tuo tarpu kreditorius yra kitokioje situacijoje. Jo gautina suma jau yra aiški, tačiau ji nėra užtikrinta. Todėl kreditorius gali rinktis tarp to, ar siekti skolos išieškojimo teisme, ar spręsti ginčą taikiai, ir todėl gali būti pasirengęs priimti kitokius, kartais mažiau palankius skolos grąžinimo terminus, nei investuotojas. Visų pirma, kreditorius gali sutikti su tam tikromis skolininko sprendimų vykdymą palengvinančiomis koncesijomis (pvz. skolos pripažinimo, savanoriško sutikimo vykdyti sprendimą ir t. t.) arba nustatydamas užtikrinimo priemones, jei tai įmanoma. Taigi kreditorius gali turėti interesą atidėti skolą, jei vėliau tai gali padėti vykdyti sprendimą⁽⁵⁷⁾.
- (172) Atsižvelgdama į šiuos argumentus, Komisija daro išvadą, kad valstybiniai oro uostai, atidedami oro uostų mokesčius LOT bendrovei, veikia kaip rinkos ekonomikos kreditorius. Todėl tie sandoriai nesuteikė LOT bendrovei tokio pranašumo, kokį ji nebūtų galėjusi gauti įprastomis rinkos sąlygomis. Tai leidžia manyti, kad čia nagrinėjami oro uosto mokesčių atidėjimai nėra valstybės pagalba.

⁽⁵⁵⁾ Visų pirma, visi PPL bendrovės LOT suteikti atidėjimai buvo užtikrinti. Daugeliu atvejų užtikrinimo priemonė buvo hipoteka ir (arba) LOT turto registruotas įkeitimas.

⁽⁵⁶⁾ Remiantis Lenkijos nacionalinio banko duomenimis.

⁽⁵⁷⁾ Byla T-198/01, „Technische Glaswerke Ilmenau GmbH“ prieš Komisiją (Technische Glaswerke Ilmenau GmbH), [2004 m.] Rink. II- 2717, 99 punktas.

Kiti sandoriai

- (173) Dėl LOT nekilnojamojo turto sandorių, atsižvelgdama į Lenkijos pateiktus paaiškinimus, Komisija padarė toliau pateiktas išvadas.
- (174) Dėl LOT pagrindinės būstinės pardavimo PZU/PB1 Komisija daro išvadą, kad pirkėjas yra privati bendrovė, kaip apibūdinta 139 ir 140 konstatuojamosiose dalyse, todėl jo ištekliai nėra valstybės ištekliai. Atitinkamai šis sandoris nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.
- (175) Dėl i) nekilnojamojo turto, esančio 17 Stycznia Street 39, pardavimo bendrovei „TF Silesia“, ii) krovinių terminalo pardavimo bendrovei „LS Airport Services“, iii) maitinimo įstaigos pardavimo bendrovei „LOT Catering“ Komisija pažymi, kad pirkėjas buvo tiesiogiai ar netiesiogiai valstybės kontroliuojama bendrovė. Abi bendrovės, „TF Silesia“ ir „LS Airport Services“, yra tiesiogiai kontroliuojamos Finansų ministerijos. „LOT Catering“ vienintelis akcininkas yra REF, kuris taip pat priklauso Finansų ministerijai, kaip apibūdinta 139 konstatuojamojoje dalyje. Visos šios bendrovės yra privačios bendrovės, kurioms taikomas Prekybos bendrovių kodeksas. Kodekse nurodyta, kad, siekiant parduoti arba pirkti ribotos atsakomybės bendrovių turtą, reikalingas akcininkų susirinkimo sutikimas, taip pat turi būti tenkinamos tam tikros sąlygos, jei tai yra uždaros akcinės bendrovės ⁽⁵⁸⁾. Todėl, atsižvelgiant į tai, kad TFS, „LS Airport Services“ ir „LOT Catering“ bendrovių akcininkų susirinkimuose visos balsavimo teisės tiesiogiai arba netiesiogiai priklauso Finansų ministerijai, valstybė neišvengiamai dalyvavo čia aptariamų sandorių sprendimų priėmimo procese. Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Komisija daro išvadą, kad „TF Silesia“, „LS Airport Services“ ir „LOT Catering“ sprendimai yra priskirtini valstybei. Kadangi šios bendrovės yra valstybinės įmonės, jų ištekliai yra valstybės ištekliai.
- (176) Visais šiais atvejais nekilnojamojo turto vertė turėjo būti nepriklausomai įvertinta taikant bendrai priimtinius rinkos rodiklius ir vertinimo standartus (taip pat atsižvelgiant į palyginamuosius sandorius ir vietos rinkos sąlygas). Turto vertintojai buvo tinkamos kvalifikacijos ir turėjo tinkamą patirtį. Komisija pažymi, kad vertinimai buvo atlikti prieš sandorių sudarymą. Komisija taip pat pažymi, kad aptariamais sandoriais atitinka nepriklausomo eksperto vertinimo reikalavimus, kaip nustatyta Komisijos komunikate dėl valstybės pagalbos elementų valdžios institucijoms parduodant žemę ir pastatus ⁽⁵⁹⁾. Remdamasi šiais argumentais, Komisija daro išvadą, kad tų vertinimų rezultatai apytiksliai atitinka pirmiau apibūdinto nekilnojamojo turto rinkos kainas.
- (177) Todėl Komisija daro išvadą, kad sandoriai, susiję su LOT nekilnojamojo turto, apibūdinto pirmiau, pardavimu, nesuteikė LOT bendrovei pranašumo, kurio ji nebūtų galėjusi gauti įprastomis rinkos sąlygomis, ir todėl jie nėra valstybės pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

Paskolos

- (178) Dėl LOT suteiktų paskolų Komisija, atsižvelgdama į Lenkijos pateiktus paaiškinimus, padarė toliau nurodytas išvadas.
- (179) Dėl „PZU Group“ ir „PKN Orlen“ suteiktų paskolų LOT bendrovei, kaip apibūdinta 142 ir 143 konstatuojamosiose dalyse, Komisija pažymi, kad jos yra privačios bendrovės. Atitinkamai jų sprendimai nėra priskirtini valstybei, o jų ištekliai nėra valstybės ištekliai. Todėl šios paskolos nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.
- (180) Dėl „TF Silesia“ suteiktos paskolos LOT bendrovei, remiantis 175 konstatuojamojoje dalyje padaryta išvada, „TF Silesia“ sprendimai priskirtini valstybei ir jos ištekliai yra valstybės ištekliai.
- (181) Dėl OLPP suteiktos paskolos LOT bendrovei Komisija pažymi, kad OLPP vienintelis akcininkas – PERN bendrovė – visapusiškai priklauso Finansų ministerijai, kaip apibūdinta 142 konstatuojamojoje dalyje. Todėl šios bendrovės posėdžiuose Finansų ministerija turi visas balsavimo teises ir skiria visus šios bendrovės valdybos narius. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad OLPP bendrovės sprendimai yra priskirtini valstybei, ir jos ištekliai yra valstybės ištekliai.
- (182) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, „TF Silesia“ ir OLPP paskolų, suteiktų LOT bendrovei, atveju Komisija turėjo įvertinti, ar tos paskolos buvo suteiktos rinkos sąlygomis. Atsižvelgdama į tai, kad toms paskoloms buvo suteiktos tvirtos užtikrinimo priemonės, o taikomos palūkanų normos buvo panašios į privačių kreditorių taikomas palūkanų normas, kaip apibūdinta 144 konstatuojamojoje dalyje, Komisija daro išvadą, kad tos paskolos buvo suteiktos rinkos sąlygomis.

⁽⁵⁸⁾ „LOT Catering“ ir „TF Silesia“ yra ribotos atsakomybės bendrovės, o „LS Airport Services“ – akcinė bendrovė.

⁽⁵⁹⁾ OLC 209, 1997 7 10, p. 3.

- (183) Todėl Komisija daro išvadą, kad LOT suteiktos paskolos nėra valstybės pagalba pagal EB sutarties 107 straipsnio 1 dalį.

Patronuojamųjų bendrovių pardavimas

- (184) Dėl LOT patronuojamųjų įmonių pardavimo Komisija, atsižvelgdama į Lenkijos pateiktus paaiškinimus, padarė toliau pateiktas išvadas.
- (185) Dėl „LOT Services“, „LOT Catering“, LOT AMS ir „LOT Cargo“ pardavimo Komisija pažymi, kad tie sandoriai buvo byloje SA. 33337 ⁽⁶⁰⁾ priimto Komisijos sprendimo, kuriame ji padarė išvadą, kad tie sandoriai nėra valstybės pagalba, objektas. Tas sprendimas nebuvo apskūstas ir tapo galutiniu.
- (186) Dėl suinteresuotųjų šalių pastabų, kad LOT pardavė tose patronuojamose bendrovėse turėtas akcijas už didesnę nei rinkos kainą, ir, visų pirma, kad „LOT AMS“ ir „LOT Services“ pardavimo kainoje neatsispaudė tas faktas, kad: i) „LOT AMS“ bendrovė buvo labai blogoje finansinėje padėtyje ir ii) dėl „LOT Services“ pirmtakės, bendrovės „LOT Ground Services Sp. z o.o.“ (toliau – „LOT Ground Services“) buvo pradėta nemokumo procedūra, kaip apibūdinta 132 konstatuojamojoje dalyje; Komisija pažymi, kad ji atliko tų sandorių tyrimą.
- (187) Visų pirma, „LOT AMS“ akcijų pardavimo kaina buvo pagrįsta trimis išankstiniais vertinimais, kurie buvo apibūdinti ir įvertinti Komisijos sprendime SA. 33337 ⁽⁶¹⁾. Panašiai „LOT Cargo“ sandoriai buvo taip pat apibūdinti ir įvertinti Komisijos sprendime SA 33337 ⁽⁶²⁾. „LOT Ground Services“ ir „LOT Services“ atveju Komisija patikrino, ar „LOT Services“ buvo „LOT Ground Services“ teisių perėmėja, ir padarė išvadą, kad ji tik perėmė kai kurių likviduotos įmonės turtą ⁽⁶³⁾. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija neturi pagrindo pakeisti savo vertinimą valstybės pagalbos sprendime, priimtame byloje SA. 33337.
- (188) Dėl „Casinos Poland“ pardavimo „Vicco“ bendrovei, kaip apibūdinta 145 konstatuojamojoje dalyje, Komisija pažymi, kad „Vicco“ yra privati bendrovė. Atitinkamai, „Vicco“ sprendimai nėra priskirtini valstybei, ir jos ištekliai nėra valstybės ištekliai.
- (189) Dėl „Petrolot“ pardavimo „PKN Orlen“, kaip aprašyta 145 konstatuojamojoje dalyje, Komisija jau padarė išvadą 179 konstatuojamojoje dalyje, kad „PKN Orlen“ yra privati bendrovė ir, atitinkamai, jos sprendimai nėra priskirtini valstybei, o jos ištekliai nėra valstybės ištekliai.
- (190) Dėl „Eurolot“ pardavimo „TF Silesia“, kaip apibūdinta 145 konstatuojamojoje dalyje, Komisija jau padarė išvadą, kad „TF Silesia“ sprendimai yra priskirtini valstybei ir jos ištekliai yra valstybės ištekliai. Vis dėlto, Komisija taip pat pažymi, kad prieš sudarant sandorį buvo paskelbtas viešas kvietimas dalyvauti derybose. Be to, „Eurolot“ akcijų vertė buvo nustatyta remiantis vertinimo ataskaitomis, parengtomis iki sandorio sudarymo. Vertinimai buvo pagrįsti bendrai taikomomis ir priimtomis metodikomis (t. y. diskontuotų pinigų srautų metodu (angl. DCF) ir pakoreguotos grynosios turto vertės metodu) ir patikimomis prielaidomis. Remdamasi tuo, kas paminėta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad tų vertinimų rezultatai apytiksliai atitinka LOT dalies „Eurolot“ bendrovėje rinkos kainas. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad šis sandoris atitinka rinkos sąlygas.
- (191) Todėl Komisija daro išvadą, kad LOT įvykdytas patronuojamųjų įmonių pardavimas nėra valstybės pagalba.

Paslaugų teikimas

- (192) Dėl „PKN Orlen“ ir jos patronuojamosios bendrovės „Petrolot“ degalų teikimo LOT bendrovei tariamai sumažintomis kainomis, kaip apibūdinta 146 konstatuojamojoje dalyje, Komisija pažymi, kad „PKN Orlen“ ir jos patronuojamoji bendrovė „Petrolot“ yra privačios bendrovės. Atitinkamai „PKN Orlen“ ištekliai nėra valstybės ištekliai; Komisija daro išvadą, kad sandoriai dėl degalų tiekimo LOT bendrovei nėra valstybės pagalba.

⁽⁶⁰⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽⁶¹⁾ Žr. Komisijos sprendimo SA. 33337 29–34 ir 57–60 konstatuojamąsias dalis, žr. 8 išnašą.

⁽⁶²⁾ Žr. Komisijos sprendimo SA. 33337 17–22 ir 44–50 konstatuojamąsias dalis, žr. 8 išnašą.

⁽⁶³⁾ Remiantis informacija, kurią pateikė Lenkija vykdant bylos SA 33337 tyrimą, „LOT Services“ iš likviduotos bendrovės „LOT Ground Services“ perėmė dalį turto (priežiūros įrangą) ir kai kuriuos darbuotojus (per išorės įdarbinimo bendrovę). Tai nebuvo susiję su „LOT Ground Services“ veiklos perėmimu.

7.2. RESTRUKTŪRIZAVIMO PAGALBOS TEISĖTUMAS

- (193) Remiantis 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamento Nr. 659/1999, nustatančio išsamias EB Sutarties ⁽⁶⁴⁾ 93 straipsnio taikymo taisykles, 3 straipsniu, pagalba neskiriama tol, kol Komisija nepriima tokią pagalbą patvirtinančio sprendimo, arba kol nelaikoma, kad Komisija tokį sprendimą priėmė („įsipareigojimas dėl sustabdymo“).
- (194) Iki šiol Lenkija nepatvirtino restruktūrizavimo pagalbos LOT bendrovei, todėl Komisija laikosi nuomonės, kad įsipareigojimo dėl sustabdymo yra laikomasi.

7.3. RESTRUKTŪRIZAVIMO PAGALBOS ATITIKIMAS BENDRAJAI RINKAI

- (195) SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte numatyta, kad valstybės pagalba gali būti suteikta, jei ji skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendrajai interesui.
- (196) Komisija laikosi nuomonės, kad dabartinė priemonė yra restruktūrizavimo pagalba, kuri turi būti įvertinta atsižvelgiant į gaires, su tikslu nustatyti, ar pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį.

7.3.1. Sunkumų patirianti bendrovė

- (197) Pagal gairių 12 punkto a dalį ir 14 punktą restruktūrizavimo pagalba gali būti teikiama tik sunkumų patiriančioms įmonėms. Kad įmonė būtų laikoma sunkumų patiriančia bendrove, ji turi atitikti gairių 10 arba 11 punktuose nurodytus kriterijus.
- (198) Remiantis 10 punktu, įmonė laikoma patiriančia sunkumų, kai:
- a) tai yra ribotos turtinės atsakomybės bendrovė ir ji yra praradusi daugiau kaip pusę savo registruoto kapitalo ir daugiau kaip vieną ketvirtadalį to kapitalo per pastaruosius 12 mėnesių;
 - b) tai yra bet kurios rūšies bendrovė, ir, remiantis jos šalies teisės aktuose nustatytais kriterijais, prieš ją gali būti pradėta vykdyti kolektyvinė nemokumo procedūra.
- (199) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad LOT, būdama ribotos atsakomybės bendrovė, atitiko gairių 10 punkto a dalyje išvardytus kriterijus, nes 2012 m. gruodžio 31 d. ji buvo praradusi daugiau kaip pusę savo registruotojo kapitalo ir daugiau kaip vieną ketvirtadalį (169,7 %) savo registruotojo kapitalo (89,3 %) per pastaruosius 12 mėnesių ⁽⁶⁵⁾.
- (200) Dėl grynojo pelno, apie kurį buvo pranešta 2013 m., atrodytų, kad šiuo metu LOT neatitinka 10 punkto a dalyje nurodyto antrojo papildomo kriterijaus. Tačiau 2013 m. grynasis pelnas buvo įmanomas tik dėl suteiktos sanavimo pagalbos. Be tos pagalbos 2013 m. nebūtų buvęs gautas joks pelnas, nes bendrovė nebūtų galėjusi tęsti savo veiklos. Todėl Komisija mano, kad tada, kai buvo pradėtas LOT bendrovės restruktūrizavimo procesas, ji buvo (ir vis dar yra) sunkumų patirianti įmonė.
- (201) Be to, 2012 m. gruodžio mėn. LOT beveik tapo nelikvidi ir buvo priversta prašyti sanavimo pagalbos, kad išvengtų nemokumo (žr. 17 konstatuojamąją dalį). Lenkija patvirtino, kad, negavusi sanavimo pagalbos, bendrovė būtų per trumpą laiką tapusi nemoki.
- (202) Todėl Komisija mano, kad LOT yra sunkumų patirianti įmonė, kaip ir restruktūrizavimo proceso pradžioje, kaip apibrėžta gairių 10 punkto a ir c dalyse.
- (203) Be to, Komisija taip pat išnagrinėjo, ar LOT atitinka gairių 11 punkte nustatytus kriterijus.
- (204) Gairių 11 punkte nustatyta, kad, net jei nenustatyta nė vienos 10 punkte nurodytos aplinkybės, įmonė vis tiek gali būti laikoma patiriančia sunkumų, ir išvardinti kai kurie būdingi požymiai, būtent: mažėjanti apyvarta, didėjančios atsargos, pajėgumų perteklius, auganti skola, didėjantys palūkanų mokesčiai ir mažėjanti arba nulinė grynojo turto vertė.

⁽⁶⁴⁾ OLL 83, 1999 3 27, p. 1.

⁽⁶⁵⁾ Remiantis LOT 2012 m. finansinėmis ataskaitomis, 2012 m. gruodžio 31 d. bendrovės registruotasis kapitalas buvo 447,7 mln. PLN, iš kurių LOT prarado 759,8 mln. iki 2012 m. gruodžio 31 d. iš kurių vien tik 2012 m. – 400 mln. PLN.

(205) Bendrovės finansinės ataskaitos rodo, kad bendrovė turi šių sunkumų patiriančios įmonės požymių (žr. pirmiau pateiktą 1 lentelę):

- Mažėjanti apyvarta: 2013 m. pardavimo pajamos sumažėjo iki 3 147 mln. PLN – tai žemiausias lygis nuo 2010 m., kai pardavimo pajamos buvo pasiekusios 2 958,8 mln. PLN,
- Didėjančios atsargos: po to, kai atsargos iš pradžių sumažėjo nuo 252,1 mln. PLN 2010 m. iki 198,5 mln. PLN 2012 m., 2013 m. jos padidėjo iki 216,6 mln.,
- Pertekliniai pajėgumai: bendrovė sumažino darbuotojų skaičių ir orlaivių parką ir planuoja mažinti toliau – tai rodo, kad jos pajėgumai yra pertekliniai,
- Auganti skola: trumpalaikiai ir ilgalaikiai įsipareigojimai išaugo nuo 1 606,9 mln. PLN 2010 m. iki 3 223 mln. PLN 2013 m.,
- Didėjantys palūkanų mokesčiai: palūkanų mokesčiai išaugo nuo 60,2 mln. PLN 2010 m. iki 123,8 mln. PLN 2013 m.,
- Mažėjanti arba nulinė grynojo turto vertė: grynasis turtas sumažėjo nuo 500,1 mln. PLN 2010 m. iki 265,5 mln. 2012 m. ir 258,1 mln. PLN 2013 m.

Be to, bendrovė pranešė turėjusi nuostolių kiekvienais metais nuo 2008 m. Ši tendencija pakito tik 2013 m., kai LOT pranešė turėjusi grynojo pelno po to, kai jai buvo suteikta sanavimo pagalba. Komisija mano, kad bendrovė, kuri pranešė keletą metų turėjusi tokio masto nuostolių, gali būti laikoma sunkumų patiriančia įmone.

- (206) Be to, remiantis auditoriaus nuomone dėl 2013 m. finansinių ataskaitų, galima labai suabejoti bendrovės gebėjimu tęsti veiklą, nes neigiamas nuosavas kapitalas ir dabartiniai įsipareigojimai yra didesni nei dabartinis turtas. Ankstesnėse bylose ⁽⁶⁶⁾ Komisija padarė išvadą, kad tais atvejais, kai bendrovės nuosavas kapitalas yra neigiamas, atsiranda *a priori* prielaida dėl atitikties gairių 10 punkto a kriterijui – LOT bendrovė yra tokioje padėtyje nuo 2012 m. Bendrasis Teismas taip pat padarė išvadą ⁽⁶⁷⁾, kad bendrovė, kurios nuosavas kapitalas yra neigiamas, yra sunkumų patirianti bendrovė.
- (207) Atsižvelgdama į pirmiau išdėstytus faktus, Komisija laikosi nuomonės, kad „LOT“ yra sunkumų patirianti įmonė ir pagal gairių 11 punktą.
- (208) LOT buvo įsteigta 1929 m. (dabartinės formos registruota 2001 m.), ir visada vykdė veiklą keleivių oro transporto srityje, todėl ji negali būti laikoma naujai įsteigta įmone pagal gairių 12 punktą.
- (209) Gairių 13 punkte teigiama, kad didesnei verslo grupei priklausanti arba jos perimta įmonė paprastai negali gauti nei sanavimo nei restruktūrizavimo pagalbos, išskyrus atvejus, kai galima įrodyti, kad patiriamų sunkumų priežastys slypi pačios įmonės viduje, o ne sąlygotos grupės išlaidų sutartinio paskirstymo, ir sunkumai yra tokie dideli, kad grupė nėra pajėgi juos įveikti pati.
- (210) LOT yra verslo grupės patronuojančioji bendrovė, tačiau jos sunkumai yra vidiniai ir nėra savavališko sąnaudų paskirstymo LOT grupėje rezultatas. Veiksniai, laikomi sukėlusiais bendrovės sunkumus, yra apibūdinti 20 konstatuojamojoje dalyje.
- (211) „LOT Group“ patronuojamosios bendrovės yra per mažos ir nesuteikia pakankamai perteklinių grynųjų pinigų, kad būtų galima suteikti pagalbą patronuojančiajai bendrovei. Jų bendros pajamos 2013 m. sudarė tik apytiksliai 2,5 % LOT pajamų ir jos užregistravo 2 mln. PLN bendrą grynųjų nuostolį. Be to, atrodo, kad pati „LOT Group“ patiria sunkumų, nes, kaip pranešama, konsoliduotas grynasis nuostolis 2011 m. gruodžio 31 d. pabaigoje buvo 164 mln. PLN (dėl patronuojamųjų bendrovių nereikšmingumo nuo tada LOT rengti konsoliduotųjų finansinių ataskaitų neprivalėjo) ir nuo tos datos susikaupe nuostoliai sudaro 270 mln. PLN. Todėl bendrovės sunkumai yra per dideli, kad pati grupė juos galėtų išspręsti.

⁽⁶⁶⁾ Komisijos sprendimas byloje *Arbel Fauvet Rail*, (OL L 238, 2008 9 5, p. 27).

⁽⁶⁷⁾ Sąjungtos bylos T-102/07 *Freistaat Sachsen prieš Komisiją* ir T-120/07 *MB Immobilien and MB System prieš Komisiją*, [2010 m.] Rink. II-585, 95–106 punktai.

- (212) Remiantis tuo, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad LOT yra sunkumų patirianti įmonė ir turi teisę gauti restruktūrizavimo pagalbą.

7.3.2. Principas „tik vieną ir paskutinį kartą“

- (213) Pagal gairių 73 punktą, jei tokia įmonė praeityje jau yra gavusi sanavimo arba restruktūrizavimo pagalbą, įskaitant pagalbą, apie kurią anksčiau nepranešta, ir jei nuo sanavimo pagalbos suteikimo arba restruktūrizavimo plano įgyvendinimo pabaigos praėjo mažiau nei 10 metų arba restruktūrizavimo plano įgyvendinimas buvo sustabdytas (priklausomai nuo to, kas įvyko vėliau), Komisija neįsuteiks nei sanavimo, nei restruktūrizavimo pagalbos.
- (214) Komisija, atlikdama šį tyrimą, įvertino, ar atidėti oro uosto mokesčiai, kaip teigiama „Ryanair“ skunde, nurodytame 1.2 skyriuje, ir dėl ko kitos suinteresuotosios šalys pateikė papildomas pastabas, kaip apibūdinta 130, 132, 133 ir 135 konstatuojamosiose dalyse, turėjo poveikį tam, kaip Lenkija laikėsi principo „tik vieną ir paskutinį kartą“. Priėjus prie išvados, kad atidėti oro uosto mokesčiai nėra valstybės pagalba, žr. 172 konstatuojamąją dalį, darytina išvada, kad šie sandoriai neturi jokio poveikio tam, kaip Lenkija laikosi principo „tik vieną ir paskutinį kartą“.
- (215) Tas pats taikytina ir kitiems suinteresuotųjų šalių nurodytiems sandoriams, kurie, kaip tvirtinama, yra valstybės pagalba, t. y.: i) nekilnojamojo turto pardavimui, ii) paskolų suteikimui, iii) patronuojamųjų bendrovių pardavimui ir iv) kitų paslaugų teikimui, kaip apibūdinta 132 ir 133 konstatuojamosiose dalyse, nes Komisija padarė išvadą, kad jie nėra valstybės pagalba, žr. 177, 183, 191 ir 192 konstatuojamąsias dalis.
- (216) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad nei oro uostų mokesčių atidėjimas, nei suinteresuotųjų šalių nurodyti sandoriai nėra valstybės pagalba. Be to, Lenkija patvirtino, kad bendrovė negavo jokios sanavimo ar restruktūrizavimo pagalbos per paskutiniuosius 10 metų. Todėl Komisija mano, kad principo „tik vieną ir paskutinį kartą“ buvo laikomasi.

7.3.3. Ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas

- (217) Kad restruktūrizavimo priemonę būtų galima laikyti suderinama pagal gairių 34–37 punktus, įgyvendinant restruktūrizavimo planą įmonės ilgalaikis gyvybingumas turi būti atkurtas per pagrįstą laikotarpį ir remiantis realistinėmis prielaidomis dėl būsimų veiklos sąlygų. Įgyvendinus planą bendrovė turi sugebėti po restruktūrizavimo padengti visas savo sąnaudas, o numatoma kapitalo grąža turi būti pakankama, kad restruktūrizuota įmonė galėtų konkuruoti rinkoje savo pačios jėgomis. Restruktūrizavimo plane turi būti apibūdintos sunkumus nulėmusios aplinkybės ir tokiu būdu suteikiamas pagrindas, kuriuo remiantis būtų vertinama, ar siūlomos restruktūrizavimo priemonės yra tinkamos.
- (218) Restruktūrizavimo plane numatyta ilgalaikį gyvybingumą atkurti 2015 m. (žr. 4 lentelę). Tikimasi, kad įmonė gaus grynąjį pelną, o tai reiškia, kad ji, pasibaigus restruktūrizavimui, sugebės pati padengti visas savo sąnaudas, įskaitant nusidėvėjimą ir finansinius privalomuosius mokesčius. Prognozuojama, kad numatoma investuoto kapitalo grąža laikotarpiu po restruktūrizavimo turėtų būti nuo [5–6] % iki [10–12] %. Atsižvelgiant į tai, kad pajamos iš Lenkijos 10 metų Vyriausybės obligacijų, paprastai laikomos nulinės rizikos investicijų grąžos vidurkiu, sudaro apie 3,4 %, iš numatomos kapitalo grąžos gaunamas pagrįstai adekvatus rizikos priedas, kurį galima laikyti pakankamu, kad LOT galėtų konkuruoti rinkoje savo pačios jėgomis. Kita vertus, atsižvelgiant į tai, kad Europos oro transporto bendrovių panaudoto kapitalo grąžos mediana paskutiniaisiais finansiniais metais buvo 6,9 % (10,3 %, jei atsižvelgiama tik į pelningai veiklą vykdančius vežėjus) ir kad pačių veiksmingiausių Europos vežėjų panaudoto kapitalo grąža buvo 13,4 %, LOT laikotarpiui po sėkmingo restruktūrizavimo nustatytas tikslas neatrodo nei nerealias, nei pernelyg didelis.
- (219) Restruktūrizavimo plane išsamiai išdėstomos aplinkybės, dėl kurių LOT bendrovei iškilo sunkumų, ir numatomos priemonės, kuriomis siekiama spręsti šiuos III skyriuje išsamiai apibūdintus sunkumus.
- (220) Komisija išnagrinėjo pagrindines prielaidas, kuriomis pagrįstos restruktūrizavimo plane pateiktos finansinės prognozės, ir įvertino restruktūrizavimo priemones, taip pat suinteresuotųjų šalių iškeltus klausimus dėl ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo. Todėl ji mano, kad galimybės, jog LOT pasiseks, dabar yra didesnės nei 2009–2012 m.
- (221) Pirma, 2013 m. LOT pradėjo eksploatuoti ilgai lauktus B787 orlaivius, kurie yra pagrindinis naujosios strategijos elementas ir svarbi varomoji jėga siekiant gauti naudos iš restruktūrizavimo. Lenkijos nuomone, vėlavimas pristatyti B787 orlaivius buvo viena iš pagrindinių bendrovės ankstesnių finansinių sunkumų ir nesugebėjimo

atstatyti gyvybingumą priežasčių. LOT nauja strategija pagrįsta B787 orlaivių naudojimu tolimojo skrydžio nišiniuose maršrutuose ir veiksmingu tiekimo iš Lenkijos ir Centrinės Europos tinklu, sutelktu aplink Varšuvos *Chopin* oro uostą, kuris buvo neseniai modernizuotas ir yra toliau plečiamas ⁽⁶⁸⁾.

- (222) Pirmieji faktiniai B787 orlaivių eksploatavimo rezultatai patvirtina prielaidą, kad didelė restruktūrizavimo nauda bus gauta pradėjus juos naudoti. 2013 m. lapkričio mėn. – liepos mėn. iš B787 orlaivių parko gautas pelnas buvo [...] mln. didesnis nei pelnas, gautas iš jų pirmtakų – B767 – panašiu 2012 m. laikotarpiu. Šis pelnas viršijo restruktūrizavimo plane numatytą pelną. Darant prielaidą, kad orlaiviai yra naudojami visus 12 mėnesių (skirtingai nuo 2013 m., kai jie nevykdė skrydžių pusę metų), panašu, kad planuojamas metinis [135–165] mln. PLN finansinis poveikis yra pasiekiamas. Naujieji orlaiviai taip pat padėjo nemažai sutaupyti: degalų sąnaudos buvo iki [> 15] % mažesnės, o visos tiesioginės išlaidos – iki [> 25] % mažesnės.
- (223) Lenkija taip pat pateikė kiekybinius įrodymus, patvirtinančius, kad orlaivių B787 įdiegimas turi teigiamą poveikį ne tik tolimųjų skrydžių segmentui, bet ir visam skrydžių tinklui, įskaitant artimuosius ir vidutinius skrydžius, kurie naudojami kaip jungtys tolimiesiems skrydžiams. LOT pelnas iš jungčių, teikiamų B787 orlaiviais, išmatuotas 2 riboje ⁽⁶⁹⁾ (t. y. įskaitant įnašo poveikį visam skrydžių tinklui) 2013 m. lapkričio mėn. – liepos mėn. buvo [> 100] mln. PLN ir [> 100] % didesnis nei panašiu 2012 m. laikotarpiu, kai bendrovė naudojo senuosius B767 orlaivius.
- (224) Dėl galimo nepakankamo orlaivių B787 panaudojimo, kaip teigiama sprendime pradėti procedūrą, Lenkija paaiškino, kad iki 2013 m. LOT eksploatavo penkis B767 orlaivius maršrutams iš Lenkijos į JAV ir Kanadą. Šiuo metu ji turi šešis B787 orlaivius, kurie gali būti panaudoti tiems patiems maršrutams ir papildomam maršrutui į Pekiną. Pasibaigus restruktūrizavimo laikotarpiui LOT planuoja atidaryti naujus tolimojo skrydžio maršrutus į Aziją. IATA duomenimis, tikimasi, kad 2013–2017 m. transatlantinių skrydžių iš Lenkijos skaičius augs 6,5 % per metus, o keleivių srautai iš Vidurio ir Rytų Europos į Aziją – 9,1 %–10,6 % per metus. Lenkija pateikė duomenų, iš kurių matyti, kad ji turi vieną iš didžiausių ir toliau augančių vietos rinkų į Šiaurės Ameriką – didesnę nei kai kurie įsitvirtinę Vakarų Europos centriniai oro uostai (Miunchenas, Viena, Kopenhaga, o kai kuriais maršrutais – Ciurichas) ir didesnę nei dabartinė Prahos ir Budapešto rinka kartu paėmus. Tai suteikia daugiau garantijų, kad B787 orlaivius bus galima naudoti veiksmingai ir efektyviai.
- (225) Antra, sutelkdama dėmesį į seniau neišspręstas problemas, pvz., nenuoseklų darbo jėgos restruktūrizavimą, LOT pašalino ankstesnių restruktūrizavimo pastangų trūkumus. Dar 2013 m. lapkričio mėn. LOT sumažino antžeminio sektoriaus personalo skaičių precedento neturiniu lygiu (35 %) ir planuoja dar jį mažinti. Bendrovė taip pat sustiprino restruktūrizavimo plano įgyvendinimo stebėseną.
- (226) Įgyvendinant su pajamomis susijusias priemones 2013 m., planuotas finansinis potencialas išnaudotas [> 100] %. 2013 m. rugpjūčio mėn. bendrovė įdiegė mokamą maitinimą, dėl ko neigiamos vartotojų reakcijos nebuvo. Remiantis LOT rinkos tyrimais, nepanašu, kad jos ekonomine klase keliaujantys keleiviai prieštarautų, jog kitos paslaugos būtų mokamos, išskyrus bagažo mokestį (jo LOT neketina įvesti). Lenkijos rinkoje, kurioje pigių skrydžių oro vežėjai turi daugiau kaip 50 % akcijų, mokamos paslaugos yra įprastos.
- (227) Panašu, kad šalutinių pajamų augimo galimybių yra. LOT šalutinės pajamos sudaro [...] % visų pajamų ir yra mažesnės nei tradicinių vežėjų vidurkis (3,1 % ir toliau auga) ir daug mažesnės nei „Aer Lingus“ (13–14 %), kurią LOT laiko strateginiu atskaitos tašku (dėl panašaus dydžio ir verslo modelio). LOT įsteigė specialų skyrių, atsakingą už augančias šalutines pajamas. Kadangi tradicinės oro transporto bendrovės pereina prie mišraus verslo modelio, derindamos didesnes šalutines pajamas su tradiciniais tinklo vežėjų elementais, atrodo pagrįsta manyti, kad eidama ta pačia kryptimi LOT nepablogins savo strategijos (išlikti tradiciniu vežėju) ir neatgrasys klientų.

⁽⁶⁸⁾ Modernizavus antrąjį keleivių terminalą oro uosto pajėgumas išaugs iki daugiau kaip 20 mln. keleivių – dvigubai daugiau nei dabar.

⁽⁶⁹⁾ 2 ribos apibrėžtis pateikta 248 konstatuojamojoje dalyje.

- (228) Dėl tolesnio restruktūrizavimo plano įgyvendinimo: 2013 m. gruodžio 31 d. LOT jau buvo pasiekusi 69 % 2014 m. planuoto pagerėjimo. Kad pasiektų 2014 m. gruodžio 31 d. nustatytą tikslą (71 mln. PLN pelną iš pagrindinės veiklos), LOT vis dar turi pagerinti finansinius rezultatus 75 mln. PLN, ir šis tikslas yra realus.
- (229) Visų pirma, LOT nustatė šio reikalaujamo pagerėjimo šaltinius, pvz., naudą iš jau įgyvendintų restruktūrizavimo priemonių, turinčių pasikartojantį poveikį ([> 100] mln. PLN 2013 m.); B787 orlaivių nusileidimo vienkartinį sąnaudų nebuvimą pirmąjį 2013 m. pusmetį ([> 25] mln. PLN); papildomą pelną iš B787 orlaivių, jei jie naudojami visus metus, o ne pusmetį, kaip 2013 m. ([> 50] mln. PLN); sutaupyta degalų sąnaudas ([> 75] mln. PLN). Jei šis pagerinimas bus faktiškai pasiektas bent iš dalies, LOT turėtų pasiekti savo finansinį tikslą 2014 m.
- (230) Trečia, netinkama ankstesnėms restruktūrizavimo pastangoms makroekonominė aplinka pagerėjo. Atrodo, kad po 2009 m. ir 2012 m. nuosmukio ES ekonomika atgauna jėgas, nes prognozuojama, kad 2014 m. ji augs 1,6 %, o 2015 m. – 2,0 %. Tikimasi, kad 2014 m. Lenkijos ekonomika augs 3,2 %, t. y. sparčiau, negu buvo prognozuojama rengiant restruktūrizavimo planą (2,2 %), o 2015 m. – 3,4 % ⁽⁷⁰⁾. Remiantis LOT cituojamais duomenimis, keleivinio oro transporto paslaugų paklausa buvo glaudžiai siejama su ekonomikos augimu. IATA prognozuoja, kad pasauliniai keleivių srautai 2013 m.–2017 m. laikotarpiu augs 5,4 % per metus. Remiantis Europos aviakompanijų asociacija (EAA), Vidurio ir Rytų Europos 2014 m. vasaros tvarkaraštis rodys didžiausią skrydžių iš visų Europos vietovių plėtrą (7 % daugiau skrydžių). Lenkijos oro eismas sudaro apytikriai 25 % viso Vidurio ir Rytų Europos oro eismo.
- (231) Atitinkamai 2013 m. gruodžio 31 d. pasibaigusį finansinių metų, kurie buvo pirmieji pilni restruktūrizavimo laikotarpio metai, pabaigoje LOT pranešė apie 26 mln. PLN grynąjį pelną (vietoj planuoto 196 mln. PLN nuostolio). Remiantis bendrovės tyrimu, pirmas pelnas nuo 2007 m. gautas daugiausiai dėl to, kad buvo įgyvendintos restruktūrizavimo priemonės, o ne dėl išorės veiksnių.
- (232) LOT likvidumas taip pat labai pagerėjo. Tikrieji iš veiklos gauti grynąjį pinigų srautai 2013 m. buvo 285 mln. PLN didesni nei planuota. Nors restruktūrizavimo plane laikoma, kad LOT bendrovei reikės restruktūrizavimo pagalbos 2013 m. rugpjūčio mėn., iki šiol jai pavyko išsiversti be jos ir net rasti šalutinių finansavimo šaltinių, pavyzdžiui, iš „Boeing“ eksploatavimo – [...] mln. USD ir [...] mln. USD grynąjį pajamų iš šešių B787 orlaivių pardavimo ir atgalinės nuomos ⁽⁷¹⁾. Todėl, nors bendrovei vis dar reikalinga pagalba, kad išliktų, saugaus likvidumo marža padidėjo, o tai papildomai patvirtina teiginių dėl gyvybiškumo atkūrimo.
- (233) Sprendime pradėti procedūrą Komisija suabejojo kai kuriomis prielaidomis, kuriomis pagrįstos finansinės prognozės, pavyzdžiui, santykinai nedideliu svarbiausių rodiklių, pagrindžiančių finansines prognozes, nuokrypiu nuo bazinės vertės (pavyzdžiui, vidutinių vieneto už keleivį gaunamų pajamų (pajamos) – 1 %, keleivių skaičiaus – 1 %, PLN/USD keitimo kurso – 10 %), fiksuota degalų kaina 6 metų prognozės laikotarpiu, restruktūrizavimo priemonių įgyvendinimo santykiu, siekiančiu 85 % lygį, pernuomavus orlaivius planuojama gauti pajamų suma.
- (234) Lenkija pateikė atnaujintą jautrumo analizę, kurioje buvo taikomi didesni svarbiausių rodiklių nuokrypiai nuo bazinės vertės: pajamų – 4 %, keleivių skaičiaus – 3,5 %, PLN nuvertėjimo JAV dolerio atžvilgiu – 55 %. Remiantis šia analize, pagal visus scenarijus vis dar tikimasi, kad LOT išlaikys gyvybiškumą visu prognozuojamu laikotarpiu (2014 m.–2018 m.). Nepaisant to, Lenkija pabrėžė, kad bazinės vertės nustatytos nuosaikiai. Planuotos pajamos yra pagrįstos istorinėmis vertybėmis ir patvirtintos faktiniais rezultatais (2013 m. pajamos augo sparčiau nei planuota). Keleivių skaičius, jau ir taip skaičiuojamas labai sumažintai dėl restruktūrizavimo ir kompensacinių priemonių, yra mažesnis, nei būtų pagrįsta palyginus su panašiomis oro transporto bendrovėmis ir Lenkijos rinkos augimo prognozėmis. Galiausiai, remiantis LOT cituojamomis finansinių institucijų prognozėmis, numatoma, kad PLN/USD keitimo kursas bus mažesnis nei numatyta restruktūrizavimo plane iki prognozuojamo laikotarpio pabaigos, t. y. 2016 m.

⁽⁷⁰⁾ 2014 m. pavasario Europos ekonomikos prognozė, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf.

⁽⁷¹⁾ [...] LOT pasirašė derybas dėl [...] B787 orlaivių [...] užbaigiantį susitarimą su „Boeing“. Susitarime numatyta, kad [...], o tai, kaip prognozuojama, turėtų [...] mln. USD grynąjį pinigų poveikį. Be to, šešių B787 orlaivių pardavimo ir atgalinės nuomos sąlygos yra geresnės nei restruktūrizavimo plane iš pradžių numatytos eksploatavimo nuomos sąlygos. Dabartinė laisvų grynąjį pinigų srautų vertė yra [...] mln. USD.

- (235) Restruktūrizavimo plane numatyta bazinė degalų kaina yra didesnė nei LOT istorinė didžiausia kaina per 10 metų ir 12,1 % didesnė už rinkos kainą pranešimo pateikimo metu, t. y. santykinai didesnė nei ankstesnėse Komisijos oro transporto bendrovių restruktūrizavimo bylose ⁽⁷²⁾ nagrinėtos kainos (pavyzdžiui, nagrinėtoje „Czech Airlines“ byloje didžiausia kuro kaina buvo 5 % didesnė už rinkos kainą, o „Air Malta“ byloje – 4,5 % didesnė nei dabartinė rinkos kaina). LOT dabar gali apriboti degalų kainą, kad ji būtų [...] žemesnė nei bazinė vertė iki 2015 m., o tai reiškia, kad kaina neviršys nustatytos ribos iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos. Be to, remiantis jautrumo analize, net jei ši labai nuosaikiai nustatyta bazinė kaina padidėtų 15 %, LOT vis dar galėtų išlikti likvidi visu finansinės prognozės laikotarpiu.
- (236) Kalbant apie pajamas, kurias planuojama gauti pernuomojant orlaivius, LOT pernuomavo vieną B787 orlaivį kelionių organizatoriams ir šiuo metu derina galutinį susitarimą su nuomotoju dėl antro orlaivio. LOT nuomone, labai tikėtina, kad sandoris pavyks. Remiantis suinteresuotosios šalies pastabomis, B787 orlaivį parduoti arba išnuomoti rinkoje yra labai nesudėtinga. Taigi, atrodo, kad prielaida dėl dviejų B787 orlaivių pernuomavimo gali pasitvirtinti.
- (237) LOT vis dar ieško pirkėjų arba nuomininkų E170 orlaiviui. Vis dėlto, ji parengė alternatyvų orlaivių parko scenarijų, laikydama, kad orlaiviai bus toliau naudojami, kad užtikrintų gyvybiškumo atkūrimą net jei šios pastangos nepavyktų. Komisija išnagrinėjo, kokią poveikį finansinėms prognozėms turėtų alternatyvus scenarijus, jei jis būtų įgyvendintas. Ji nustatė, kad bendri gaunamų pinigų srautai 2014 m.–2018 m. bus [64–78] mln. PLN didesni nei pagal bazinį scenarijų. Šis neigiamas skirtumas neviršija restruktūrizavimo plane numatytos saugumo maržos. NET pagal blogiausią scenarijų buvo tikimasi, kad LOT suvestiniai gryųjų pinigų srautai 2014 m.–2018 m. laikotarpiu būtų [> 150] mln. PLN.
- (238) Be to, LOT numatė papildomas restruktūrizavimo priemones (neįtrauktas į restruktūrizavimo planą), siekdama sušvelninti galimą alternatyvaus lėktuvų parko scenarijaus neigiamą poveikį. Numatomas šių papildomų priemonių finansinis poveikis yra [> 50] mln. PLN per metus gerokai viršija galimą [64–78] mln. PLN finansinį skirtumą 2014 m.–2018 m. Pagal alternatyvaus orlaivių parko scenarijaus ir kartu taikomų papildomų restruktūrizavimo priemonių finansines prognozes LOT gryųjų pinigų padėtis turėtų būti net šiek tiek geresnė nei numatyta restruktūrizavimo plane.
- (239) Dėl restruktūrizavimo plano įgyvendinimo santykio, remiantis pirmiau nurodytu tyrimu, Komisija mano, kad numatomas restruktūrizavimo priemonių įgyvendinimo 85 % santykis yra realus. Be to, ji pažymi, kad 2013 m. LOT planuota restruktūrizavimo nauda buvo 137 %.
- (240) Todėl Komisija mano, kad atnaujinta jautrumo analizė papildomai parodo, kad siūlomos restruktūrizavimo priemonės gali atkurti bendrovės ilgalaikį gyvybingumą.
- (241) Be to, Komisija pažymi, kad restruktūrizavimo plano įgyvendinimo trukmė yra trys metai ir trys mėnesiai: nuo 2012 m. paskutinio ketvirčio iki 2015 m. pabaigos, kas šiuo atveju atrodo tinkama, atsižvelgiant į plane numatytas restruktūrizavimo priemones, jų įgyvendinimo tvarkaraštį ir pirmuosius tų priemonių rezultatus. Šis laikotarpis yra trumpesnis nei anksčiau patvirtintais restruktūrizavimo atvejais ⁽⁷³⁾, kai restruktūrizavimo laikotarpis buvo penkeri metai.
- (242) Galiausiai, Komisija pastebi, kad restruktūrizavimo planas, apie kurį pranešta, buvo priimtas 2013 m. birželio 14 d., o restruktūrizavimo procesas prasidėjo 2012 m. pabaigoje. Iš tiesų, sunkumus patiriančios įmonės restruktūrizavimui apskritai reikia įvairių priemonių; kai kurios iš jų gali būti priimtos iškart, o kitoms nustatyti ir įgyvendinti gali prireikti laiko. Taigi, būtų neproduktyvu reikalauti, kad ankstesnės priemonės, siekiant jas laikyti to paties restruktūrizavimo proceso dalimi, negali būti įgyvendinamos tol, kol nebus nustatytos visos paskutinių priemonių detalės. Toks draudimas dėl įgyvendinimo priemonių, kurios galėtų būti iškart įgyvendintos, dar labiau apsunkintų bendrovės padėtį ir pareikalautų papildomos valstybės pagalbos.
- (243) Todėl Komisija daro išvadą, kad siūlomos restruktūrizavimo priemonės gali atkurti ilgalaikį bendrovės gyvybingumą per pagrįstą laikotarpį ir remiantis realiomis prielaidomis.

⁽⁷²⁾ 2012 m. rugsėjo 19 d. Komisijos sprendimas C (2012) 6352 *final* dėl bylos SA. 30908 (OL L 92, 2013 4 3, p. 16); 2012 m. birželio 27 d. Komisijos sprendimas C (2012) 4198 *final* dėl bylos SA.33015 (OL L 301, 2012 10 30, p. 29).

⁽⁷³⁾ Žr. 73 išnašą.

7.3.4. Nideramo konkurencijos iškreipimo vengimas (kompensacinės priemonės)

- (244) Remiantis gairių 38–42 punktais, siekiant užtikrinti, kad neigiamas poveikis prekybos sąlygoms būtų sumažintas kiek tik įmanoma, reikia imtis kompensacinių priemonių. Teikiama pagalba neturėtų būti nederamai iškreipama konkurencija. Tai paprastai reiškia įmonės dalyvavimo jos rinkose apribojimą restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje. Kompensacinės priemonės turi būti proporcingos pagalbos iškreipiančiam poveikiui ir ypač įmonės dydžiui bei jos santykinėi svarbai rinkoje arba rinkose. Nuostolingos veiklos nutraukimas negali būti laikomas galiojančia kompensacine priemone. Kompensacinių priemonių lygis turi būti nustatomas kiekvienu atveju atskirai ir atsižvelgiant į įmonės ilgalaikio gyvybiškumo atkūrimo tikslą. Be to, pagal gairių 7 punktą Komisija, siekdama sumažinti poveikį konkurentams, reikalaus kompensacinių priemonių.
- (245) Pagal gairių 56 punktą leidimo suteikti pagalbą sąlygos remiamose vietovėse gali būti ne tokios griežtos kompensacinių priemonių įgyvendinimo atžvilgiu. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad LOT yra remiamoje vietovėje pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies a punktą.
- (246) Komisija pažymi, kad LOT yra santykinai maža bendrovė, susidurianti su tradicinių vežėjų ir pigių skrydžių bendrovių konkurencija. Apskaičiuota jos dalis bendrame Europos keleivių vežimo oro transporto versle yra mažesnė nei 1 %. Ji užima santykinai stipresnę (bet silpnėjančią) padėtį tarptautiniuose maršrutuose į Lenkiją ir iš jos, o apskaičiuota atitinkama rinkos dalis siekia 27 %. Todėl Komisija mano, kad kompensacinės priemonės yra būtinos. Vis dėlto, santykinai mažas LOT bendrovės dydis ir ribota jos svarba rinkoje leidžia Komisijai manyti, kad iškreipiantis pagalbos poveikis bus nedidelis. Į tai taip pat turėtų būti atsižvelgta vertinant kompensacines priemones.
- (247) LOT kompensacinės priemonės bus 19 jungčių panaikinimas ir 5 jungčių dažnumo sumažinimas (duomenys pateikti 3.4 skirsnyje). Pagal siūlomas kompensacines priemones pajėgumas, palyginti su 2011 m. lapkričio mėn. – 2012 m. spalio mėn. laikotarpiu iki restruktūrizavimo, bus sumažintas [13,5–16,5] %, skaičiuojant LVK. LOT teigia, kad iki restruktūrizavimo nė viena iš susijusių jungčių nebuvo nuostolinga.
- (248) Maršrutų pelningumą LOT apskaičiuoja taikydama dvi priemones: 1 maržos ir 2 maržos. 1 maržoje atsižvelgiama į maršruto pelną ir kintamąsias sąnaudas, pavyzdžiui, pardavimo, keleivių ir skrydžio sąnaudas. 2 maržoje papildomai atsižvelgiama į vadinamąjį „įnašą“ (maršruto finansinį poveikį visam LOT skrydžių tinklui) ir netiesiogines maršrutui priskiriamas sąnaudas (pavyzdžiui, eksploataavimo nuomos, nusidėvėjimo, nustatytųjų personalo sąnaudų, rinkodaros ir reklamos). Pagal 1 maržą visi maršrutai buvo pelningi.
- (249) Pagal Komisijos taikomą praktiką maršrutai laikomi pelningais, jei jų indėlio marža veiklos iki jų panaikinimo metais buvo teigiama ⁽⁷⁴⁾. Indėlio maržoje (atitinkančioje LOT 1 maržą) atsižvelgiama į kiekvienam atskiram maršrutui priskiriamas pardavimo pajamas ir kintamąsias sąnaudas (pavyzdžiui, skrydžio, keleivio ir paskirstymo sąnaudas). Įnašo marža yra atitinkama priemonė, nes ja atsižvelgiama į visas su atitinkamu maršrutu tiesiogiai susijusias sąnaudas. Iš teigiamo įnašo maržą turinčių maršrutų ne tik padengiamos maršruto kintamosios sąnaudos, bet ir prisidedama prie bendrovės nustatytųjų sąnaudų padengimo.
- (250) Kintamąsias sąnaudas trumpuoju ir vidutiniu laikotarpiu padengiančios veiklos tęsimas yra įprasta verslo praktika. Nustatytosios sąnaudos iš esmės nepriklauso nuo veiklos apimties ir turi būti patirtos, nepaisant to, ar skrydžiai pagal jungtį yra vykdomi, ar ne. Todėl bendrovei yra naudingiau išsaugoti tokią jungtį tol, kol iš jos padengiama bent dalis nustatytųjų sąnaudų, nei ją nutraukti. Tai netiesiogiai pripažino viena iš suinteresuotųjų šalių, kuri teigė, kad pelningumo apskaičiavimas vien tik kintamųjų sąnaudų pagrindu yra netinkamas siekiant nustatyti ilgalaikės aplinkybės.
- (251) Remiantis tuo, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad atitinkami maršrutai yra tinkamos kompensacinės priemonės, nes tie maršrutai prieš restruktūrizavimą nebuvo nuostolingi.
- (252) Dėl suinteresuotosios šalies tvirtinimo, kad gavusi valstybės pagalbą LOT padidino savo pajėgumą užsakomųjų skrydžių rinkoje, Komisija visų pirma pažymi, kad iki šiol LOT gavo tik sanavimo pagalbą, kuri buvo visiškai panaudota neįvykdytiems įsipareigojimams panaikinti ir einamosios veiklos gryųjų pinigų deficitui padengti sanavimo laikotarpiu. Todėl LOT neturėjo jokios perteklinės valstybės pagalbos, kuria ji būtų galėjusi finansuoti tariamą plėtrą užsakomųjų skrydžių rinkoje. Būsimą restruktūrizavimo pagalbą taip pat planuojama panaudoti ne šiam tikslui, o išskirtinai restruktūrizavimo priemonėms finansuoti.

⁽⁷⁴⁾ Žr. Komisijos sprendimą SA. 30908, žr. 73 išnašą 130 ir 131 konstatuojamosiose dalyse.

- (253) Antra, LOT nepadidino savo pajėgumų Lenkijos užsakomųjų skrydžių rinkoje. Priešingai, ji sumažino savo veiklą augančioje Lenkijos užsakomųjų skrydžių rinkoje nuo $[> 3] \%$ 2012 m. iki $[< 1,5] \%$ 2013 m. (istoriškai LOT užimama pozicija buvo daug stipresnė – 2010 m. jos rinkos dalis buvo $[> 15] \%$). LOT veikla užsakomųjų skrydžių rinkoje yra laikina ir vykdoma tik siekiant užtikrinti veiksmingą orlaivių parko panaudojimą, kaip numatyta restruktūrizavimo plane. LOT neplanuoja tęsti veiklos užsakomųjų skrydžių rinkoje pasibaigus restruktūrizavimo laikotarpiui.
- (254) Trečia, užsakomųjų skrydžių veikla sudaro labai mažą LOT bendrovės veiklos dalį – $[< 1] \%$. Gairėse reikalaujama sumažinti pajėgumus pagrindinėje rinkoje, t. y. LOT atveju – reguliarių skrydžių paslaugas.
- (255) Apibendrinant, bendras pajėgumo sumažinimas, pritaikius LOT pasiūlytas kompensacines priemones, sudaro $[13,5–16,5] \%$, ir yra didesnis, nei Komisijos priimtas lygis pirmiau nurodytose oro transporto bendrovių, t. y. „Czech Airlines“ ir „Air Malta“, restruktūrizavimo bylose. Taip pat verta pažymėti, kad faktinis LOT 2013 m. užregistruotas pajėgumas buvo 1,6 procentinio punkto didesnis negu planuota.
- (256) Be to, Komisija pastebi, kad LOT nutraukė keletą maršrutų, vykdomų iš visapusiškai koordinuojamų⁽⁷⁵⁾ Frankfurto, Miuncheno, Diuseldorfo, Vienos, Ciuricho, Helsinkio, Paryžiaus, Nicos, Romos, Amsterdamo ir Stokholmo oro uostų. Todėl buvo atlaisvinti laiko tarpniai tuose oro uostuose, o tai sukuria naujas verslo galimybes konkuruojančioms oro transporto bendrovėms vykdyti skrydžius maršrutais į šiuos oro uostus ir iš jų ir išplėsti savo veiklą juose.
- (257) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, siūlomų kompensacinių priemonių pakanka, siekiant užtikrinti valstybės pagalbos neigiamo poveikio prekybos sąlygoms sumažinimą. Atitinkamai, siūlomos kompensacinės priemonės atitinka gairių 38–42 punktus.

7.3.5 Pagalba apsiriboja mažiausiu nuosavu įnašu

- (258) Gairių 43–45 punktuose nustatyta, kad pagalba turi būti apribota iki minimumo, būtino įmonei restruktūrizuoti. Tikimasi, kad restruktūrizavimo planui įgyvendinti pagalbos gavėjas skirs didelius įnašus iš savo išteklių, įskaitant pajamas iš parduoto turto, nebūtino bendrovės išgyvenimui, arba iš rinkos sąlygomis suteikto išorės finansavimo. Toks indėlis turi būti tikras, t. y. faktiškas, neįtraukiant viso ateityje laukiamo pelno, pvz., grynųjų pinigų srautų; jis rodo, kad rinkoje tikima bendrovės gyvybiškumo atkūrimu. Didelių įmonių, tokių kaip LOT, nuosavo įnašo dalis turi sudaryti bent jau 50 % restruktūrizavimo sąnaudų.
- (259) LOT deklaruojamas nuosavas įnašas yra $[1\,200–1\,600]$ mln. PLN ir sudaro $[60–67] \%$ restruktūrizavimo sąnaudų. Jį sudaro: i) B787 orlaivių finansinė nuoma už [...] mln. PLN ir ii) ilgalaikio turto pardavimas, iš kurio planuojama gauti [...] mln. PLN.
- (260) Finansinę nuomą suteikė privatus JAV bankas [...] penkių B787 orlaivių įsigijimui finansuoti. Finansinė nuoma užtikrinta „Ex-Im Bank“ garantija ir orlaivių įkeitimu, taip pat kitomis priemonėmis.
- (261) Gairėse nustatyta, kad nuosavas įnašas gali būti iš „rinkos sąlygomis gaunamo išorinio finansavimo“. Dabartinė finansinė nuoma atitinka šį reikalavimą. Pirma, ją suteikė privatus bankas. Antra, LOT pasirinko [...] pasiūlymą konkurencinėje procedūroje iš 24 komercinių rinkos dalyvių pasiūlymų. Trečia, orlaivių nuoma yra įprasta finansavimo forma (įskaitant finansavimo užtikrinimo priemonių tipą) oro transporto pramonėje; ja taip pat naudojasi LOT konkurentai. Remiantis Lenkijos pateikta informacija, per pastaruosius trejus metus kelios ES oro transporto bendrovės, įskaitant „Air France“, „British Airways“, „Lufthansa“, „Norwegian“, KLM, įsigijo orlaivius su EAR garantijomis. 2012 m. apie 30 % pasaulinių oro transporto finansavimo sandorių buvo sudaryti dalyvaujant EAR. Galiausiai, iš finansavimo lėšų padengiama tik orlaivio pirkimo kainos dalis ($[75–90] \%$), o likusią dalį turi sumokėti LOT.
- (262) Kita vertus, gairėse nustatyta, kad nuosavas įnašas „...yra požymis to, kad rinkos tiki gyvybiškumo sugrįžimo galimybe“. Atsižvelgdama į aukštos kokybės užtikrinimo priemones, ir, atrodo, į labai mažą arba ir visai neegzistuojančią išipareigojimų neįvykdymo riziką, Komisija sprendime pradėti procedūrą išreiškė abejonę, ar dabartinė nuoma gali būti laikoma įrodymu, kad rinkos tiki LOT ilgalaikio gyvybiškumo atkūrimu.

⁽⁷⁵⁾ Visiškai koordinuojami oro uostai yra apibrėžti 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių 2 straipsnio g punkte (OL L 14, 1993 1 22, p. 1). Pagal Reglamento (EEB) Nr. 95/93 3 straipsnio 4 dalį, šie oro uostai patiria, bent tam tikrais laikotarpiais, pajėgumų apribojimus.

- (263) Lenkija pateikė papildomų paaiškinimų ir įrodymų šiam klausimui išspręsti. Prieš suteikdamas garantiją „Ex-Im Bank“ atliko išsamų patikrinimą ir išnagrinėjo LOT finansinę būklę ir veiklą. Jis padarė išvadą, kad LOT verslo modelis yra perspektyvus ir kad jį pritaikius būtų galima išpirkti nuomą ilguoju laikotarpiu.
- (264) Be to, tai, kad skirtingas finansavimo sąlygas dėl to paties sandorio pasiūlė 24 privačios bendrovės, rodo, kad, nepaisant aukštos kokybės užtikrinimo priemonių, jos vis dar laikė, kad LOT finansavimas buvo susijęs su tam tikra rizika (priešingu atveju visi konkurso dalyviai būtų pasiūlę tokią pačią rizikos neapimančią palūkanų normą). Racionalus rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis kreditorius įvertintų šią riziką, o į LOT gyvybiškumą atsižvelgtų kaip į pagrindinį veiksni, turintį poveikį skolininko gebėjimui išpirkti nuomą.
- (265) Be to, vienas iš konkurso dalyvių pasiūlė finansavimą be EAR garantijos, o tai rodo, kad rinkos dalyviai buvo pasirengę pasiūlyti finansavimą netgi be EAR intervencijos. Remiantis LOT nepriklausomo konsultanto atliktu tyrimu, LOT pasirinko [...] pasiūlymą dėl to, kad jis buvo konkurencingesnis.
- (266) LOT rizika taip pat buvo įvertinta JAV kapitalo rinkoje, kurioje 2013 m. išperkamoji nuoma buvo sėkmingai perfinansuota iš pradinės finansavimo struktūros, pagrįstos paskolos mechanizmu, į finansavimo struktūrą, pagrįstą obligacijų emisija. Obligacijas įsigijo privatūs investuotojai, kurie sutiko prisiimti susijusią riziką ir taip netiesiogiai išreiškė savo tikėjimą, kad su nuoma susiję išpareigojimai bus įvykdyti.
- (267) Nuomotojų siekis gauti aukščiausios kokybės užtikrinimo priemonę ir, galbūt, garantiją su tikslu sumažinti riziką rinkoje yra įprasta praktika. Todėl, tai, kad [...] suteikė finansavimą remdamasi EAR garantija, nėra įrodymas, kad rinkos dalyviai netikėjo LOT gyvybiškumu. Kita vertus, nuomotojas nesuteiktų finansavimo tik todėl, kad užtikrinimo priemonė yra gera, jei jis būtų įsitikinęs, kad nuomininkas nesugebės grąžinti nuomos. Nuomotojas bet kuriuo atveju patiria tam tikrą kredito riziką, nes jis turėtų nuostolių nuomininko išpareigojimų neįvykdymo atveju (t. y. iš karto prarastų pajamas iš nuomos, ir tokia padėtis tęstųsi iki tol, kol orlaivis būtų pernuomotas naujam klientui, taip pat patirtų orlaivio pertvarkymo kitam ekonominės veiklos vykdytojui sąnaudų ir sąnaudų, susijusių su užtikrinimo priemonėmis ir garantija).
- (268) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, finansinė nuoma gali būti laikoma požymiu, kad rinkos dalyviai tikėjo LOT gyvybiškumo atkūrimu. Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad ji jau patvirtino finansinę nuomą esant tinkamam nuosavo įnašo šaltiniui „Czech Airlines“ ir „airBaltic“ restruktūrizavimo byloje ⁽⁷⁶⁾.
- (269) Dėl antrojo nuosavo įnašo, apie kurį pranešta, šaltinio, t. y. ilgalaikio turto pardavimo, Lenkija pranešė, kad iki šiol gauta [...] mln. PLN pajamų. Be to, Lenkija pateikė nepriklausomų ekspertų vertinimus, patvirtinančius papildomo nekilnojamojo turto rinkos vertę, kuri yra [...] PLN. Išnagrinėjusi šiuos vertinimus, Komisija nerado jokių klaidų. Vertinimuose buvo naudojama priimtina metodika ir remtasi patikimomis prielaidomis. Todėl, Komisijos nuomone, vertinimų rezultatai apytiksliai atitinka parduodamo LOT turto rinkos kainas. Likusio turto ⁽⁷⁷⁾, kurį numatoma panaudoti nuosavam įnašui, vertė nebuvo patvirtinta nepriklausomu vertinimu arba koku kitu patikimu įrodymu, arba jo vertinimai nėra atnaujinti. Todėl Komisija mano, kad 30 650 928 PLN nuosavas įnašas (t. y. faktiškai gautos pajamos ir planuojamos gauti pajamos, pagrįstos nepriklausomų ekspertų vertinimais) yra priimtinas, kiek jis susijęs su šio turto pardavimu.
- (270) Remdamasi šiomis aplinkybėmis, Komisija daro išvadą, kad [1 200–1 600] PLN nuosavas įnašas atitinka gairių kriterijus. Ši suma sudaro [60–67] % visų restruktūrizavimo sąnaudų ir yra daug didesnė nei didelėms įmonėms nustatyta 50 % riba. Vien tik finansinė nuoma sudaro [60–67] % visų restruktūrizavimo sąnaudų, taigi, jos turėtų pakakti, kad būtų pasiekta reikalaujama riba.
- (271) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad priemonė, apie kurią pranešta, atitinka gairėse nustatytas suderinamumo sąlygas.

VIII. IŠVADA

- (272) Komisija daro išvadą, kad priemonė, apie kurią pranešta, yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, ir kad tai yra suderinama su vidaus rinka, remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu, jį siejant su gairėmis.

⁽⁷⁶⁾ Žr. Komisijos sprendimą SA.30908, žr. 73 išnašą 119 ir 145 konstatuojamosiose dalyse. 2014 m. liepos 9 d. Komisijos sprendimas C(2014) 4552 final dėl bylos SA. 34191, dar nepaskelbtas, 212 konstatuojamoji dalis.

⁽⁷⁷⁾ Tai: nekilnojamasis turtas, esantis Bledzeve/Šepce (Mazovijos vaivadija); nekilnojamasis turtas Varšuvoje, esantis ul. Płocka 47, ir 2 garažai Krokuvos oro uoste.

- (273) Komisija taip pat daro išvadą, kad oro uosto mokesčių atidėjimai, minimi konstatuojamojoje dalyje 90, ir kiti 132 ir 133 konstatuojamosiose dalyse paminėti sandoriai nėra valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje.
- (274) Galiausiai Komisija, pažymi, jog Lenkija sutiko, kad šis sprendimas būtų priimtas ir apie jį būtų pranešta anglų kalba.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

804,29 mln. PLN valstybės pagalba, kurią Lenkija planuoja suteikti „LOT Polish Airlines S.A.“, yra suderinama su bendrąja rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

2 straipsnis

Toliau nurodytos priemonės nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

1. Valstybinių oro uostų LOT bendrovei laikotarpiu nuo 2009 m. gegužės mėn. iki 2013 m. balandžio mėn. suteikti oro uosto mokesčių atidėjimai.
2. Šie nekilnojamojo turto sandoriai:
 - a) A. LOT pagrindinės būstinės pardavimas už [...] PLN (apie [...] EUR) ir atgalinė nuoma remiantis LOT ir PZU/PB1 2011 m. gegužės 10 d. pasirašytu susitarimu.
 - b) Nekilnojamojo turto, esančio 17 Stycznia Street 39, pardavimas už [...] PLN (apie [...] EUR), remiantis LOT ir „TF Silesia“ 2012 m. liepos 31 d. pasirašytu susitarimu.
 - c) Krovinių terminalo pardavimas už [...] PLN (apie [...] EUR), remiantis 2011 m. lapkričio 25 d. LOT ir „LS Airport Services“ pasirašytu susitarimu.
 - d) Maitinimo patalpų pardavimas už [...] PLN (apie [...] EUR), remiantis 2011 m. gruodžio 8 d. LOT ir „LOT Catering“ pasirašytu susitarimu.
3. Šie paskolų susitarimai:
 - a) Dvi „PZU Group“ priklausančių bendrovių paskolos LOT bendrovei: pirma – [...] PLN (apie [...] EUR), suteikta 2009 m. gruodžio 14 d., ir antra – [...] PLN (apie [...] EUR), suteikta 2010 m. vasario 17 d.
 - b) „PKN Orlen“ 2012 m. birželio 28 d. LOT bendrovei suteikta [...] PLN (apie [...] EUR) paskola.
 - c) „TF Silesia“ 2009 m. kovo 30 d. LOT bendrovei suteikta [...] PLN (apie [...] EUR) paskola.
 - d) OLPP 2012 m. kovo 9 d. LOT bendrovei suteikta [...] mln. PLN (apie [...] mln. EUR) paskola.
4. Šių LOT patrunuojamųjų bendrovių pardavimas:
 - a) LOT turimų 33,3 % „Casinos Poland“ akcijų pardavimas bendrovei „Vicco“ už [...] mln. PLN (apie [...] mln. EUR), remiantis 2013 m. balandžio 8 d. sudarytu susitarimu.
 - b) LOT turimų 49 % „Petrolot“ akcijų pardavimas bendrovei „PKN Orlen“ už [...] PLN (apie [...] EUR), remiantis 2012 m. gruodžio 21 d. sudarytu susitarimu.
 - c) LOT turimų 37,90 % „EuroLOT“ akcijų pardavimas bendrovei „TF Silesia“ už [> 118 mln.] PLN (apie [> 29 mln.] EUR), remiantis 2013 m. vasario 27 d. sudarytu susitarimu.
5. Sandoriai dėl „PKN Orlen“ ir jos patrunuojamosios bendrovės „PetroLOT“ degalų tiekimo LOT.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Lenkijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2014 m. liepos 29 d.

Komisijos vardu
Joaquín ALMUNIA
Pirmininko pavaduotojas