

II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2015/119

z 29. júla 2014

o štátnej pomoci SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), ktorú Poľsko plánuje poskytnúť spoločnosti LOT Polish Airlines S.A. a o opatrení SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP), ktoré poskytlo Poľsko spoločnosti LOT Polish Airlines S.A.

[oznámené pod číslom C(2014) 5429]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na prvý pododsek jej článku 108 ods. 2 ⁽¹⁾,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

so zreteľom na rozhodnutie, ktorým Komisia rozhodla o začatí konania podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o štátnu pomoc SA.36874 (2013/C, ex 2013/N) ⁽²⁾,

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽³⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

I. POSTUP

1.1. POSTUP SA.36874 – NOTIFIKÁCIA POMOCI NA REŠTRUKTURALIZÁCIU

- (1) Listom z 20. júna 2013 Poľsko notifikovalo Komisii pomoc na reštrukturalizáciu spoločnosti LOT Polish Airlines S. A. (ďalej len „LOT“ alebo „spoločnosť“) vo výške 804,29 milióna PLN (približne 200 miliónov EUR). Notifikácii predchádzalo poskytnutie úveru na záchranu vo výške 400 miliónov PLN, ktoré sa zrealizovalo 20. decembra 2012 a ktoré Komisia vyhlásila za zlučiteľné s vnútorným trhom 15. mája 2013 ⁽⁴⁾ pod podmienkou, že sa Poľsko zaviazalo predložiť Komisii plán reštrukturalizácie spoločnosti LOT do 20. júna 2013.

⁽¹⁾ S účinnosťou od 1. decembra 2009 sa články 87 a 88 Zmluvy o ES stali článkami 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“). Obidva súbory ustanovení sú v podstate totožné. Na účely tohto rozhodnutia sa tam, kde je to vhodné, chápu odkazy na články 107 a 108 ZFEÚ ako odkazy na články 87 a 88 (v uvedenom poradí) Zmluvy o ES. V ZFEÚ sa zaviedli aj určité zmeny terminológie, napríklad pojem „Spoločenstvo“ bol nahradený pojmom „Únia“ a pojem „spoločný trh“ pojmom „vnútorný trh“. V tomto rozhodnutí sa používa terminológia ZFEÚ.

⁽²⁾ Rozhodnutie Komisie C(2013) 7044 final zo 6. novembra 2013 vo veci SA.36874 (Ú. v. EÚ C 37, 7.2.2014, s. 55).

⁽³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

⁽⁴⁾ Rozhodnutie Komisie C(2013) 2747 final z 15. mája 2013 vo veci SA.35900 (Ú. v. EÚ C 204, 18.7.2013, s. 4).

- (2) Listom zo 6. novembra 2013 Komisia informovala Poľsko, že sa rozhodla začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie ⁽⁵⁾ (ďalej len „ZFEÚ“), pokiaľ ide o danú pomoc na reštrukturalizáciu (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“). Poľsko predložilo pripomienky k tomuto rozhodnutiu listami z 10. januára a 12. februára 2014. Komisia požiadala o ďalšie informácie listom z 8. mája 2014, na ktorý Poľsko odpovedalo 20. mája 2014.
- (3) Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽⁶⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky.
- (4) Komisia dostala pripomienky od siedmich zainteresovaných strán. Komisia predložila tieto pripomienky Poľsku a umožnila mu na ne reagovať. Poľsko predložilo svoje pripomienky listom z 28. marca 2014.

1.2. POSTUP SA.36752 – SŤAŽNOSŤ OD SPOLOČNOSTI RYANAIR

- (5) Dňa 23. mája 2013 spoločnosť Ryanair predložila Komisii sťažnosť, v ktorej tvrdí, že štátne letiská poskytnú spoločnosti LOT neobmedzenú úverovú linku na základe letiskových poplatkov na úkor všetkých ostatných leteckých dopravcov, pričom táto úverová linka predstavuje štátnu pomoc. Komisia túto sťažnosť zaregistrovala ako vec č. SA.36752.
- (6) Komisia dňa 19. júna 2013 postúpila sťažnosť Poľsku a požiadala ho o poskytnutie informácií. Poľsko na túto žiadosť odpovedalo 13. augusta 2013.
- (7) V súlade s odôvodnením 99 rozhodnutia o začatí konania Komisia posúdi sťažnosť v rámci súčasného vyšetrovania.

1.3. VZDANIE SA JAZYKOVÝCH PRÁV

- (8) Listom z 26. júna 2014 Poľsko súhlasilo s tým, že sa vzdáva práva, ktoré mu vzniká podľa článku 342 ZFEÚ a podľa článku 3 nariadenia č. 1 ⁽⁷⁾, a že sa toto rozhodnutie prijme a notifikuje v anglickom jazyku.

II. OPIS

2.1. PRÍJEMCA

- (9) LOT je poľský národný vlajkový dopravca. Spoločnosť bola založená v roku 1929 a sídli v regióne Mazowieckie, ktorý je oprávnený na regionálnu pomoc podľa článku 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ. Spoločnosť vlastní štátnu pokladnicu (67,97 %), štátny investičný fond Towarzystwo Finansowe Silesia Sp. z o.o. (ďalej len „TF Silesia“) (25,1 %) a vlastní zamestnanci spoločnosti LOT (6,93 %).
- (10) LOT je materská spoločnosť skupiny LOT Group, ktorú (od 31. decembra 2013) tvoria štyri dcérske spoločnosti pôsobiace na trhu cestovného ruchu (LOT Travel Sp. z o.o.), na trhu letiskových a obslužných služieb (GLT-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO- LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o.) a na trhu údržby lietadiel (Central European Engine Services Sp. z o.o.).
- (11) V posledných rokoch sa štruktúra skupiny LOT Group značne zmenila, keďže spoločnosť LOT predala viacero dcérskych spoločností tak, aby sa mohla sústrediť na svoju hlavnú podnikateľskú činnosť a aby sa zabezpečila tvorba peňažných prostriedkov. V roku 2012 Komisia vyšetrovala a schválila (z hľadiska štátnej pomoci) predaj troch dcérskych spoločností spoločnosti LOT, ktorý sa uskutočnil v rokoch 2010 až 2012. Ide o spoločnosti LOT Services Sp. z o.o. (ďalej len „LOT Services“), LOT Catering Sp. z o.o. (ďalej len „LOT Catering“) a LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o. (ďalej len „LOT AMS“) ⁽⁸⁾. Najnovšie, v rokoch 2012 až 2013, spoločnosť LOT predala všetky svoje podiely v spoločnostiach Petrolot Sp. z o.o. (ďalej len „Petrolot“), Eurolot Sp. z o.o. (ďalej len „Eurolot“) a Casinos Poland Sp. z o.o. (ďalej len „Casinos Poland“).
- (12) K 1. decembru 2013 spoločnosť LOT zamestnávala 1 661 osôb (pokles z 2 130 zamestnancov k 31. októbru 2012) ⁽⁹⁾. Obrat spoločnosti za finančný rok, ktorý sa skončil 31. decembra 2013, bol 3 147 mil. PLN (približne 787 mil. EUR), t. j. ide o spoločnosť zaradenú do kategórie veľkých podnikov.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ C 115, 9.5.2008, s. 92.

⁽⁶⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 2.

⁽⁷⁾ Nariadenie č. 1 o používaní jazykov v Európskom hospodárskom spoločenstve (Ú. v. ES 17, 6.10.1958, s. 385).

⁽⁸⁾ Rozhodnutie Komisie C(2012) 8212 final z 20. novembra 2012 vo veci SA.33337 (Ú. v. EÚ C 81, 20.3.2013, s. 4).

⁽⁹⁾ Ekvivalenty prepočítané na počet zamestnancov pracujúcich na plný úväzok.

- (13) LOT je členom združenia Star Alliance a prevádzkuje flotilu 47 lietadiel. Pred reštrukturalizáciou (od novembra 2011 do októbra 2012) poskytovala spoločnosť plánované letové spojenia do 70 miest určenia v Európe, Severnej Amerike, na Strednom východe a v Ázii vrátane 51 letových spojení do európskych miest, 11 letových spojení mimo Európy a 8 vnútroštátnych letových spojení.
- (14) Poľsko odhaduje, že podiel spoločnosti LOT na európskom obchode v oblasti osobnej leteckej dopravy bol v roku 2012 menší ako 1 %. Ako poľský vlajkový dopravca mala spoločnosť LOT historicky veľmi silné postavenie v tomto členskom štáte. V posledných rokoch však spoločnosť LOT musela čeliť rastúcej konkurencii zo strany nízkonákladových dopravcov a tradičných leteckých dopravcov. V dôsledku toho klesol podiel spoločnosti LOT na rastúcom obchode v oblasti osobnej leteckej dopravy v Poľsku z 55 % v roku 2000 na 27 % v roku 2013. V roku 2012 spoločnosť LOT dopravila približne 5 miliónov cestujúcich, zatiaľ čo v roku 2013 (prvý úplný rok po súčasnej reštrukturalizácii) dopravila spoločnosť LOT len približne 4,7 milióna cestujúcich.
- (15) Medzi hlavných konkurentov spoločnosti LOT patria spoločnosti Ryanair, Wizzair a Lufthansa. LOT využíva ako stredisko a vlastnú základňu Letisko Fryderyka Chopina vo Varšave. Spoločnosť tiež poskytuje medzinárodné letové spojenia z piatich regionálnych letísk v Poľsku.
- (16) LOT pôsobí v týchto hlavných oblastiach činnosti:
- vnútroštátna a medzinárodná letecká doprava cestujúcich, batožiny, poštových zásielok a nákladu,
 - prenájom lietadiel,
 - poskytovanie služieb súvisiacich s leteckou dopravou.

Hlavná činnosť spoločnosti LOT je pravidelná letecká doprava cestujúcich. LOT dopravuje väčšinu svojich cestujúcich na krátkych letoch. Krátke lety tiež vytvárajú najväčšiu časť obratu spoločnosti.

- (17) V posledných rokoch mala spoločnosť LOT vážne finančné ťažkosti najmä z dôvodu neefektívnej prevádzky, zhoršujúceho sa konkurenčného prostredia a v dôsledku celosvetovej finančnej a hospodárskej krízy. Spoločnosť zaznamenala straty z hlavnej činnosti v každom finančnom roku od roku 2008. Napriek postupnému predaju dcérskych spoločností a iných aktív (ktoré vygenerovali príjmy vo výške [1 200 – 1 400] (*) miliónov od roku 2009 ⁽¹⁰⁾) čelila spoločnosť LOT nepretržitým problémom s peňažným tokom, ktoré vyvrcholili v decembri 2012, keď sa spoločnosť ocitla na hranici nelikvidnosti a bola nútená požiadať o pomoc na záchranu, aby zabránila platobnej neschopnosti. V nasledujúcej tabuľke 1 sú uvedené vybrané finančné údaje spoločnosti.

Tabuľka 1

Vybrané finančné údaje spoločnosti LOT za roky 2010 až 2013 (v mil. PLN)

	2013	2012	2011	2010
Obrat	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Strata z hlavnej činnosti	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Čistý zisk/čistá strata	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Zásoby	216,6	198,5	230,8	252,1
Čisté aktíva	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Dlh ⁽¹⁾	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Úroky	123,8	87,4	81,4	60,2
Peňažné toky z prevádzkovej činnosti	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Zdroj: Finančné výkazy za roky: 2013, 2012, 2011 a 2010.

⁽¹⁾ Krátkodobé a dlhodobé záväzky.

(*) Obchodné tajomstvo.

⁽¹⁰⁾ Hlavné odpredaje spoločnosti v období od júna 2009 do apríla 2013.

- (18) V roku 2012 spoločnosť zaznamenala rekordnú čistú stratu v hodnote 400 mil. PLN, výrazne záporné peňažné toky z prevádzkovej činnosti, rastúci dlh a záporné vlastné imanie.

2.2. OPATRENIE POMOCI

- (19) Notifikovanú pomoc na reštrukturalizáciu má poskytnúť ministerstvo financií formou majetkovej účasti. Predpokladá sa, že pomoc bude zahŕňať transformáciu úveru na záchranu na vlastný kapitál vo výške 423 miliónov PLN vrátane úrokov vzniknutých do 20. júna 2013 (skutočná výška úrokov sa prepočíta k dátumu transformácie) a dodatočné zvýšenie základného imania o 381,29 milióna PLN. Listom z 20. júna 2013 Poľsko notifikovalo Komisii pomoc na reštrukturalizáciu spolu s reštrukturalizačným plánom (pozri odôvodnenie 1 v predchádzajúcom texte). V reštrukturalizačnom pláne sa počíta s obdobím reštrukturalizácie, ktoré sa začína v poslednom štvrtroku 2012 a končí sa v roku 2015.

III. REŠTRUKTURALIZAČNÝ PLÁN

- (20) Spoločnosť LOT ako príčinu svojich ťažkostí určila tieto hlavné faktory: oneskorenie v dodaní a v prevádzke lietadla B787, celosvetová hospodárska kríza, v dôsledku ktorej obchodné spoločnosti a inštitucionálni zákazníci znížili svoje cestovné náklady, rastúca výkonnosť nízkonákladových dopravcov a konsolidácia trhu, narušenie cien na domácom trhu spôsobené krátkodobou činnosťou miestneho nízkonákladového konkurenta OLT Express, pokles dopytu na trhu nákladnej dopravy, nárast ceny leteckého paliva, výkyvy výmenných menových kurzov, silná vyjednávacía pozícia dodávateľov, prísnejšia platobná politika prevádzkovateľov kreditných kariet, legislatívne prekážky obmedzujúce možnosti privatizácie, neexistujúca dlhodobá stratégia a nestabilné riadenie, neoptimalizovaná flotila a neúčinné využívanie zdrojov, silné odbory a nízka efektivita práce, neefektívne riadenie príjmov, nekonkurencieschopný produkt na dlhých letových tratiach a neschopnosť zabezpečiť odbyt pre leteckú prepravu za vyššie ceny, malý podiel dodatočných príjmov s vysokou maržou, neúčinné predajné kanály, nedostatočná kapitalizácia, podhodnotené investovanie a nedostatočná finančná stabilita, neefektívne riadenie rizík.
- (21) S cieľom riešiť uvedené faktory začala spoločnosť LOT v poslednom štvrtroku 2012 vykonávať reštrukturalizačný plán, ktorého cieľom je obnoviť dlhodobú životaschopnosť do konca roka 2015.

3.1. REŠTRUKTURALIZAČNÉ OPATRENIA

- (22) V reštrukturalizačnom pláne sa počíta s vykonaním viacerých reštrukturalizačných opatrení, ktoré možno zaradiť do týchto hlavných oblastí: i) letová sieť a modernizácia flotily; ii) riadenie príjmov; iii) produkt, distribúcia a dodatočné príjmy; iv) organizačná účinnosť a vnútorná optimalizácia; v) optimalizácia vonkajších obchodných vzťahov; vi) ďalšie podporné iniciatívy. Všetky tieto oblasti sú podrobne opísané v nasledujúcom texte.

3.1.1. Letová sieť a modernizácia flotily

Modernizácia flotily

- (23) Modernizácia flotily tvorí základ reštrukturalizačného plánu a očakáva sa, že bude viesť k výraznému zníženiu prevádzkových nákladov. Súčasná štruktúra flotily spoločnosti LOT sa považuje za príliš rôznorodú, zastaranú a nákladnú. Najdôležitejšia zmena spočíva v tom, že na dlhých letových tratiach sa nahradí lietadlo B767, ktoré sa používa v súčasnosti, novým lietadlom B787. Okrem toho plánuje LOT reštrukturalizovať zostávajúcu flotilu s cieľom obmedziť počet typov a podtypov lietadiel a s cieľom zaistiť ich účinné využívanie. Modernizáciou flotily sa nezvýši počet ponúkaných cestovných sedadiel, a teda nezvýši sa ani prepravná kapacita spoločnosti. Inventár flotily sa znížil z 59 lietadiel v decembri 2012 na 47 lietadiel v súčasnosti, pričom sa plánuje ďalšie zníženie na 38 lietadiel ku koncu obdobia reštrukturalizácie.

Boeing 787

- (24) Spoločnosť LOT objednala osem lietadiel B787, šesť z nich bolo spoločnosti dodaných do 30. apríla 2014. Dodanie posledných dvoch lietadiel sa plánuje až po skončení obdobia reštrukturalizácie. Plánuje sa, že štyri lietadlá B787 sa budú používať počas obdobia reštrukturalizácie a zostávajúce dve lietadlá sa ďalej prenajmú za cenu [...].

- (25) LOT považuje zavedenie nového lietadla B787 za hlavný stimul na obnovu životaschopnosti. Podľa spoločnosti LOT je lietadlo B787 z hľadiska nákladov oveľa výhodnejšie ako lietadlo B767. Tieto výhody zahŕňajú:
- nižšia spotreba paliva na blokovú hodinu a na dostupný osobokilometer (ASK) v objeme približne 8 až 11 %, čo v spojení s kratším časom cestovania má za následok približne 15 % zníženie spotreby paliva na let,
 - vyššia cestovná rýchlosť, v dôsledku ktorej dochádza k skráteniu času cestovania (v priemere o 5 % na sieti dlhých letových spojení spoločnosti LOT), čím sa vytvára príležitosť optimalizovať pracovný čas posádok ⁽¹⁾,
 - nižšie náklady na technickú údržbu o približne 30 %,
 - vyššia efektivita nákladnej dopravy, ktorá sa premietne do zvýšenia príjmov o približne 15 %,
 - štandardizácia flotily na rozdiel od súčasne využívanej rôznorodej flotily lietadiel B767, ktoré majú rozličnú konfiguráciu a vybavenie.
- (26) Odhaduje sa, že zavedením lietadiel B787 sa zlepši finančný výsledok spoločnosti LOT o približne [135 – 165] mil. PLN ročne (od roku 2015) v porovnaní s finančným výsledkom, ktorý vytvára flotila zostavená z lietadiel B767.

Boeing 737-400

- (27) V súlade s reštrukturalizačným plánom sa počet lietadiel B737-400 znížil z deväť na tri. V pláne sa tiež predpokladá, že od [...] obdobia [...] sa zostávajúce lietadlá B737-400 nahradia novšou generáciou lietadiel s úzkym trupom (B737NG alebo A319/A320). Nahradenie týchto lietadiel sa však neuskutočnilo v očakávanom časovom rámci, pretože spoločnosť LOT následne súhlasila s predĺžením prenájmu zostávajúcich lietadiel B737-400 na ďalších [...] rokov až do [...]. Sadzba za prenájom by sa mala postupne znižovať z [...] USD za mesiac/lietadlo na [...] USD za mesiac/lietadlo v poslednom roku dohody.

Embraer 170

- (28) Spoločnosť plánovala zo svojej flotily vyradiť všetkých desať lietadiel Embraer 170 (ďalej len „E170“) a nahradiť ich lietadlami Bombardier Q400 (ďalej len „DH4“). V reštrukturalizačnom pláne sa konkrétne uvádza, že [...] lietadiel E170 sa predá alebo ďalej prenajme od obdobia [...] a zostávajúcich [...] lietadiel sa vyradí od obdobia [...]. Prvých [...] lietadiel sa zatiaľ nepredalo, ani ďalej neprenajalo. Spoločnosť aj naďalej aktívne hľadá subjekty, ktoré by si kúpili alebo si prenajali tieto lietadlá, no zároveň pripravila aj alternatívny scenár pre flotilu, v ktorom sa počíta s tým, že tieto lietadlá sa budú využívať aj naďalej tak, aby oneskorené vyradenie malo čo najmenší dosah na finančnú životaschopnosť. Tohto alternatívneho scenára sa bude spoločnosť LOT pridŕžať, ak sa jej nepodari predáť, ani ďalej prenajať lietadlá Embraer a/alebo ak sa jej nepodari dohodnúť na dostatočne nízkych sadzbách prenájmu lietadiel DH4.

Embraer 175

- (29) Od zimnej sezóny 2014 plánovala spoločnosť LOT vyradiť [...] zo štrnástich lietadiel Embraer 175 (ďalej len „E175“). Zníženie počtu lietadiel E175 vychádzalo z predpokladu, že si LOT prenajme ďalšie lietadlá DH4 ako náhradu vyradených lietadiel. Keď vyšlo najavo, že ďalšie lietadlá DH4 nemusia byť k dispozícii na prenájom, spoločnosť LOT uvažuje o využívaní plnej flotily štrnástich lietadiel E175 až do konca obdobia reštrukturalizácie.
- (30) Spoločnosť LOT zaviedla ďalšie opatrenia na reštrukturalizáciu flotily, aby zmiernila možný dosah alternatívneho scenára pre flotilu na finančnú životaschopnosť. Po prvé, ako sa uvádza v predchádzajúcom texte v odôvodnení 27, spoločnosť znížila sadzby za operatívny lízing v prípade troch lietadiel B737-400, od čoho sa očakáva, že počas predĺženého obdobia prenájmu sa týmto opatrením ušetrí až [...] mil. USD (približne [...] mil. PLN). Po druhé, LOT plánuje dosiahnuť dodatočné výnosy vo výške [...] mil. PLN ročne v súvislosti so zvýšením efektivity nákladnej dopravy (len v roku 2013 činnosť v oblasti nákladnej dopravy prispela k zlepšeniu zisku pred úrokmi a zdanením (EBIT) o [...] mil. PLN v porovnaní s plánom).

Letová sieť

- (31) Spoločnosť plánuje zrušiť päť letových spojení, ktoré nespĺňajú kritériá ziskovosti: [...].

⁽¹⁾ Napr. keďže sa na trase z New Yorku do Varšavy zníži čas cestovania na menej ako 8 hodín, možno požadovaný počet pilotov znížiť z troch na dvoch za predpokladu splnenia určitých ďalších podmienok.

- (32) LOT odhaduje, že zrušenie neziskových trás vylepší finančný výsledok o približne [2,2 – 2,6] mil. PLN ročne.

3.1.2. Riadenie príjmov

- (33) Reštrukturalizačné opatrenia v oblasti riadenia príjmov sa zamerajú na zmeny štruktúry taríf.
- (34) Podľa reštrukturalizačného plánu pri letoch s vyťaženosťou vyššou ako [76 – 94] %, plánuje LOT zvýšiť podiel cestujúcich vo vyššej triede o [9 – 11] % v triede, ktorá je jednu tarifu nad súčasnou úrovňou, a o [4 – 6] % v triede, ktorá je dve tarify nad súčasnou úrovňou. Okrem toho sa zmení aj vymedzenie tarify obchodných zákazníkov na krátkych letových tratiach⁽¹²⁾. Očakáva sa, že príjmy spoločnosti LOT vzrastú aj v dôsledku zavedenia agresívnejších taríf na vybraných dlhých letových tratiach. Očakávaný prínos z vykonania tohto opatrenia sa pre rok 2015 odhaduje vo výške [...] mil. PLN.
- (35) Analýza vyťaženosti v obchodnej triede (business class) ukázala, že v roku 2012 zostalo [...] sedadiel neobsadených. Spoločnosť preto zavedie možnosť kúpiť si platený presun do vyššej triedy pred odletom. Očakáva sa, že pomocou tohto opatrenia sa podarí zaplniť 10 % sedadiel, ktoré by inak ostali neobsadené, a tak sa finančný výsledok v roku 2015 zlepši o [...] mil. PLN.
- (36) Zmení sa aj štruktúra taríf v rámci propagačného programu s názvom „First Minute“, ktorý LOT momentálne ponúka, aby sa vylúčili príliš nízke ceny, ktoré sa v minulosti účtovali bez hospodárskeho opodstatnenia. Aj týmto opatrením by sa malo prispieť k dodatočnému rastu príjmov.
- (37) Na vnútroštátnych letových tratiach sa zruší obchodná trieda. Cieľom tohto opatrenia je zlepšenie efektívnosti využívania sedadiel v lietadle. V súčasnosti sú pre cestujúcich v obchodnej triede v lietadlách DH4 vyhradené 3 sedadlá, hoci sa týmto cestujúcim neposkytujú žiadne dodatočné služby. Odhaduje sa, že uvoľnenie týchto sedadiel zlepši finančný výsledok v roku 2015 o približne [...] mil. PLN.
- (38) V rámci vnútorného auditu spoločnosti LOT sa zistilo, že z dôvodu nedostatkov v systéme vnútornej kontroly sa v minulosti neodôvodnene ponúkali priaznivé tarify. Takýto postup sa zakáže. Očakávaný prínos tohto opatrenia sa pre rok 2015 odhaduje vo výške [...] mil. PLN.
- (39) Celkovo v dôsledku opatrení zameraných na riadenie príjmov spoločnosť očakáva, že výsledné tržby sa v roku 2015 zvýšia o približne [62 – 76] mil. PLN.

3.1.3. Produkt, distribúcia a dodatočné príjmy

- (40) Hlavným cieľom tejto oblasti reštrukturalizácie je zvýšenie príjmov z dodatočných služieb s vysokou maržou, ktoré priamo nesúvisia s predajom leteniek. Podiel dodatočných príjmov v rámci celkových príjmov spoločnosti LOT je na nižšej úrovni ako v porovnateľných podnikoch a na oveľa nižšej úrovni ako pri nízkonákladových dopravcoch. Spoločnosť LOT v tejto oblasti identifikovala potenciál rastu.
- (41) Medzi kľúčové iniciatívy v tejto skupine patrí zavedenie služby „SkyBar“ (platené stravovacie služby) na krátkych letových tratiach, obmedzenie služieb na palube pre cestujúcich v ekonomickej triede a zavedenie viacerých dodatočných spoplatnených služieb, napr. nákup bez cla, dodatočná batožina, viac miesta pre nohy, výber sedadla, prednostný nástup do lietadla, poistenie, požičanie automobilu a rezervovanie hotela.
- (42) Ďalším cieľom v tejto oblasti reštrukturalizácie je zníženie predajných nákladov. Podiel predajných nákladov na celkových nákladoch spoločnosti LOT predstavuje [...] % a je oveľa vyšší ako v prípade iných tradičných leteckých dopravcov, ktorých spoločnosť analyzovala.
- (43) V súčasnosti LOT vytvára približne len [...] % celkového predaja prostredníctvom webovej lokality LOT.com. Môže sa to porovnať s priemerným predajom on-line na úrovni 40 % v prípade iných tradičných leteckých dopravcov a na úrovni 80 % v prípade nízkonákladových dopravcov. V prípade kanálu on-line predaja sa identifikoval veľký potenciál z hľadiska budúceho rastu z dôvodu pomerne nízkych nákladov a veľkej miery kontroly procesu predaja. Spoločnosť bude naďalej rozvíjať on-line predaj, pričom odhadovaná cieľová miera rastu on-line predaja v porovnaní s celkovým predajom je najmenej [...] % ročne.

⁽¹²⁾ Doteraz sa na zákazníkov uplatňovala iná tarifa, ak sa ich let naspäť uskutočnil do troch dní po odlete. V rámci novej tarify sa cestujúci považuje za obchodného cestujúceho, ak sa jeho návrat uskutoční do prvej nedele po prílete.

- (44) Pokiaľ ide o sieť obchodných zástupcov spoločnosti LOT, zavedie sa nový motivačný program, [...]. LOT tiež zreorganizuje svoju vnútroštátnu a zahraničnú sieť predajných kancelárií nachádzajúcich sa na letiskách a v centrách miest. Vzhľadom na vysoké náklady spojené s týmito činnosťami sa spoločnosť rozhodla obmedziť tento distribučný kanál na nevyhnutné minimum.
- (45) LOT plánuje rozvinúť svoj potenciál generovania príjmov v oblasti marketingu napríklad tak, že ponúkne reklamný priestor (v lietadle alebo mimo lietadla) pre reklamné kampane tretích strán.
- (46) Spoločnosť tiež plánuje zvýšiť predaj podnikovým klientom. S týmto cieľom sa bude zúčastňovať na výberových konaniach na poskytovanie cestovných služieb veľkým inštitúciám a spoločnostiam prostredníctvom dcérskej spoločnosti LOT Travel (IATA agent), pričom nebude ponúkať len svoje vlastné služby, ale aj služby iných leteckých dopravcov, predaj elektronického poistenia, hotelových služieb a železničných cestovných lístkov. Okrem toho spoločnosť dúfa, že pritiahne viac obchodných cestujúcich vďaka podpore programu „LOT for Business“, ktorý je zameraný na sektor malých a stredných podnikov.
- (47) Celkovo sa očakáva, že reštrukturalizačnými opatreniami načrtnutými v odôvodneniach 41 až 46 sa zlepší finančný výsledok spoločnosti LOT v roku 2015 o takmer [76 – 94] mil. PLN.

3.1.4. Efektivita organizácie a vnútorná optimalizácia

- (48) Medzi najdôležitejšie opatrenia v tejto oblasti reštrukturalizácie patria: i) zníženie nákladov na palivo; ii) zníženie mzdových nákladov a iii) predaj fixných aktív.
- (49) Náklady na palivo tvoria [...] % celkových nákladov spoločnosti. S cieľom optimalizovať letový profil plánuje LOT zaviesť nový softvér. Letový profil bude spojený aj so zavedením dynamického nákladového indexu, ktorý umožňuje zvoliť si medzi minimalizovaním spotreby paliva a dosiahnutím plánovaného času letu. Celý program má prispieť k zlepšeniu finančného výsledku v roku 2015 vo výške dodatočných [...] mil. PLN.
- (50) V reštrukturalizačnom pláne sa počíta so znížením počtu zamestnancov o 833 ekvivalentov plného pracovného času, t. j. o 39 % v porovnaní s úrovňou zamestnanosti k 31. októbru 2012. Plánované zníženie počtu zamestnancov sa má týkať všetkých typov zamestnancov: pozemného leteckého personálu (zníženie počtu o [...] ekvivalentov plného pracovného času) a tiež palubných zamestnancov a zamestnancov pracujúcich v pilotnej kabíne (zníženie počtu o [...] ekvivalentov plného pracovného času). Cieľom zníženia počtu zamestnancov je prispôsobiť úroveň zamestnanosti zmenšenej letovej sieti a veľkosti flotily a tiež zvýšiť efektivitu práce. Očakávaný dosah zníženia počtu zamestnancov na finančný výsledok spoločnosti v roku 2015 sa odhaduje vo výške [...] mil. PLN.
- (51) Spoločnosť LOT tiež zmenila politiku odmeňovania palubných posádok a posádok v pilotnej kabíne (podľa nových nariadení bude plat každého pilota a člena posádky pilotnej kabíny výhradne súvisieť so skutočným časom, ktorý títo zamestnanci strávia vo vzduchu). Očakáva sa, že týmto opatrením sa vytvoria úspory až [...] mil. PLN ročne. Zároveň sa z ekonomických dôvodov stanovuje prepúšťanie ďalších administratívnych zamestnancov, pričom sa dosiahne odhadovaný ročný prínos vo výške [...] mil. PLN. Okrem toho sa spoločnosť LOT rozhodla centralizovať politiku obstarávania v rámci spoločnosti s cieľom dosiahnuť úspory vo výške [...] mil. PLN ročne.
- (52) Spoločnosť plánuje prediť fixné aktíva (pozemky, budovy a nehnuteľnosti), čím by sa mali dosiahnuť očakávané jednorazové tržby vo výške [...] mil. PLN a tiež ročné úspory vo výške [...] mil. PLN.
- (53) Ďalšie opatrenia, ktoré sa majú vykonať v rámci tejto oblasti reštrukturalizácie (napr. zníženie nákladov na marketing, obchodné cesty, odnámrazovanie, odborná príprava, kancelárske potreby, upratovacie služby atď.), majú menší finančný potenciál.
- (54) Celkovo sa predpokladá, že všetkými opatreniami plánovanými v rámci tejto oblasti reštrukturalizácie sa zlepší finančný výsledok spoločnosti LOT v roku 2015 o viac ako [156 – 190] mil. PLN.

3.1.5. Optimalizácia vonkajších obchodných vzťahov

- (55) Spoločnosť plánuje opätovne prerokovať svoje obchodné zmluvy so všetkými kľúčovými dodávateľmi s cieľom znížiť náklady a optimalizovať rozsah poskytovaných služieb.

- (56) Po prvé, spoločnosť LOT plánuje opätovne prerokovať svoje obchodné vzťahy s podnikom „Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze“ (Štátny podnik Poľské letiská) (ďalej len „PPL“), ktorý riadi Letisko Fryderyka Chopina vo Varšave. Keďže oficiálne sadzby na Letisku Fryderyka Chopina vo Varšave sa považujú za vyššie ako sú priemerné sadzby ⁽¹³⁾ na porovnateľných letiskách, spoločnosť plánuje opätovne prerokovať letiskové poplatky s prihliadnutím na vyšší počet prevádzok, ktoré LOT vykonáva na svojom základňovom letisku.
- (57) Po druhé LOT plánuje opätovne prerokovať svoje obchodné vzťahy s agentúrou „Polska Agencja Żegluga Powietrznej“ (Poľská agentúra letových navigačných služieb) (ďalej len „agentúra“). [...]
- (58) Po tretie, spoločnosť LOT uviedla, že má v úmysle opätovne prerokovať zmluvy so spoločnosťou LOT AMS, ktorá poskytuje opravy a technické služby. Opätovné rokovania sa budú týkať najmä vytvorenia metód na optimalizovanie procesov údržby, opráv a zúčtovania.
- (59) Napokon, LOT bude pokračovať v rokovaní so spoločnosťou Eurolot s cieľom [...].
- (60) Spoločnosť očakáva, že v dôsledku optimalizácie vonkajších obchodných vzťahov sa finančný výsledok v roku 2015 zlepší o viac ako [54 – 66] mil. PLN.

3.1.6. Ďalšie podporné iniciatívy

- (61) Medzi ďalšie podporné iniciatívy plánované v reštrukturalizačnom pláne patrí napr. i) zmena organizačnej kultúry a systému riadenia, ii) zlepšenie riadenia peňažného toku, iii) vykonávanie novej politiky riadenia rizík, ktorej cieľom je zabezpečiť spoločnosť proti náhlym výkyvom cien paliva, iv) zlepšenie procesu obstarávania vrátane zavedenia nových podporných IT nástrojov. Účinky týchto opatrení sa dajú len ťažko kvantifikovať, a preto nie sú zohľadnené vo finančných prognózach.

3.1.7. Zhrnutie reštrukturalizačných opatrení

- (62) V nasledujúcej tabuľke sa uvádza zhrnutie očakávaného finančného dosahu vykonania všetkých reštrukturalizačných opatrení plánovaných v reštrukturalizačnom pláne v roku 2015 (posledný rok obdobia reštrukturalizácie):

Tabuľka 2

Očakávaný finančný dosah reštrukturalizačných opatrení v roku 2015

Oblasť reštrukturalizácie	mil. PLN
Letová sieť a modernizácia flotily	[132,8 – 167,6] ⁽¹⁾
Riadenie príjmov	[62 – 76]
Produkt, distribúcia a dodatočné príjmy	[76 – 94]
Organizačná účinnosť a vnútorná optimalizácia	[156 – 190]
Optimalizácia vonkajších obchodných vzťahov	[54 – 66]
Ďalšie podporné iniciatívy	—

Zdroj: Reštrukturalizačný plán

⁽¹⁾ Vykonanie opatrení v oblasti letovej siete a modernizácie flotily má priaznivý vplyv aj na ďalšie oblasti reštrukturalizácie a časť finančného dosahu tejto oblasti je zahrnutá do finančného potenciálu ďalších oblastí reštrukturalizácie. Preto by sa dosah opatrení v oblasti letovej siete a modernizácie flotily nemal kumulovať s dosahom zostávajúcich reštrukturalizačných opatrení.

⁽¹³⁾ Podľa spoločnosti LOT si Letisko Fryderyka Chopina vo Varšave účtuje o 2 % až 47 % vyššie poplatky (vrátane poplatkov za pristátie a pravdepodobne aj za odlet, environmentálnych poplatkov, poplatkov za používanie nástupísk pre cestujúcich alebo nástupných tunelov, poplatkov za parkovanie a iných infraštruktúrnych poplatkov súvisiacich s vykonávanou leteckou operáciou) ako porovnateľné letiská v EÚ.

3.1.8. Doterajšie vykonávanie reštrukturalizácie

- (63) V minulosti sa už spoločnosť LOT usilovala o reštrukturalizáciu financovanú z vlastných zdrojov (predaj dcérskych spoločností, pozemkov, budov, nehnuteľností a finančných aktív). Najnovšie v období rokov 2009 až 2012 spoločnosť vykonala reštrukturalizačný program, ktorým sa okrem iného zaviedlo zníženie počtu zamestnancov a počtu strojov vo flotile, opatrenia na zníženie iných nákladov, predaj neklúčových aktív a reštrukturalizáciu dlhu. Výsledkom tohto reštrukturalizačného programu síce bolo určité zlepšenie finančného výsledku a peňažných tokov spoločnosti LOT, ukázalo sa však, že tento program bol nepostačujúci najmä z hľadiska zníženia nákladov a nepodarila sa ním obnoviť ziskovosť. Predaj aktív, ktorý sa uskutočnil na financovanie tohto reštrukturalizačného úsilia, zároveň značne obmedzil vnútorné zdroje financovania spoločnosti LOT, ktoré by sa dali využiť na financovanie súčasného reštrukturalizačného plánu.
- (64) V reštrukturalizačnom pláne oznámenom Komisii dňa 20. júna 2013 sa uznáva, že predchádzajúce reštrukturalizačné úsilie sa vykonalo v priaznivejších trhových súvislostiach. V roku 2012 druhá fáza finančnej krízy mala nežiaduci účinok na odvetvie leteckej dopravy. Navyše aj v oblasti cien paliva a v oblasti výmenných kurzov bol nepriaznivý vývoj. V dôsledku narastajúcej konsolidácie trhu a stúpajúcej výkonnosti nízkonákladových a mimoeurópskych dopravcov bolo ešte ťažšie, aby malý tradičný letecký dopravca (ako napr. LOT) dokázal samostatne úspešne fungovať.
- (65) V roku 2013, po prvom úplnom roku vykonávania reštrukturalizačného plánu, sa finančná výkonnosť spoločnosti LOT zlepšila. Predovšetkým spoločnosť LOT zaznamenala čistý zisk po prvýkrát od roku 2007. Okrem toho, skutočný finančný výsledok bol oveľa lepší ako predpovede v reštrukturalizačnom pláne (čistý zisk 26 mil. PLN v porovnaní s plánovanou stratou 196 mil. PLN). Peňažné toky z prevádzkovej činnosti sa v porovnaní s rokom 2012 výrazne zvýšili, najmä vďaka lepším finančným výsledkom.
- (66) Napriek zlepšenej finančnej výkonnosti bola situácia spoločnosti LOT aj naďalej zložitá. Spoločnosť mala aj naďalej veľký záporný vlastný kapitál a produkovala straty z hlavnej činnosti (t. j. letecká doprava). Dlh spoločnosti sa zvýšil najmä v dôsledku lízingových záväzkov súvisiacich s nadobudnutím nových lietadiel (plánovaných v reštrukturalizačnom pláne).
- (67) Pokiaľ ide o modernizáciu flotily, všetky lietadlá B787 boli dodané s omeškaním. Navyše, prvé dve lietadlá mali technické problémy a od januára do júna 2013 nelietali. Spoločnosti LOT tak vznikla mimoriadna strata, pretože musela financovať náhradné lietadlá. Dňa [...] spoločnosť LOT podpísala so spoločnosťou Boeing dohodu, ktorou sa stanovuje [...].
- (68) Okrem toho, spoločnosť LOT pokračovala vo vykonávaní svojej novej stratégie, ktorou reaguje na zmenené trhové súvislosti. Cieľom novej stratégie je dosiahnuť finančnú stabilitu pomocou týchto krokov: budovať dlhodobú lojalitu zákazníkov, stať sa jedným z nákladovo najefektívnejších sieťových dopravcov v Európe, obnoviť rast a napokon predaj spoločnosť súkromným investorom.
- (69) LOT sa má najmä zamerať na poskytovanie priamych spojení z Poľska do hlavných obchodných destinácií v Európe a vo svete a tiež do najdôležitejších centier poľskej komunity v Severnej Amerike. LOT chce tiež prilákať zákazníkov zo strednej a východnej Európy a ponúknuť im dlhé letové spojenia z varšavského strediska. Spoločnosť nemá záujem o turistické trate spájajúce dve miesta, ktoré obsluhujú nízkonákladoví dopravcovia. Spoločnosť LOT identifikovala potenciál rastu na dlhých letových tratiach do Poľska a z Poľska, a preto po reštrukturalizácii plánuje rozšíriť svoje pôsobenie na tomto trhu pomocou svojich nových lietadiel B787, ktoré sa považujú za hlavný pilier reštrukturalizácie a tiež za hlavný pilier novej stratégie.
- (70) Pokiaľ ide o plánovaný predaj spoločnosti súkromným investorom, Poľsko zmenilo právne predpisy tak, aby sa uľahčila privatizácia spoločnosti. Podľa nového zákona budú môcť investori z Únie získať väčšinový podiel v spoločnosti LOT.

3.2. PREHĽAD REŠTRUKTURALIZAČNÝCH NÁKLADOV A ZDROJOV FINANCOVANIA

- (71) Výška celkových nákladov na reštrukturalizáciu spoločnosti LOT predstavuje [2 000 – 2 400] mil. PLN, pričom celkové náklady sa skladajú z týchto položiek: i) nadobudnutie piatich lietadiel B787 – [...] mil. PLN, ii) náklady spojené s vyradením lietadiel B737-400 a Embraer – [...] mil. PLN, iii) čiastočné pokrytie prevádzkových strát a rozdielu vo financovaní – [...] mil. PLN, iv) náklady spojené s reštrukturalizáciou zamestnanosti – [...] mil. PLN, a v) splatenie úveru na záchranu (s úrokmí) – 423 mil. PLN.

- (72) Reštrukturalizačné náklady sa majú pokryť z týchto zdrojov: i) vlastný príspevok vo výške [1 200 – 1 600] mil. PLN skladajúci sa z finančného lízingu piatich lietadiel B787 a z predaja fixných aktív, ii) štátna pomoc vo výške 804 mil. PLN. Vlastný príspevok tvorí [60 – 67] % reštrukturalizačných nákladov. Zhrnutie reštrukturalizačných nákladov a zdrojov financovania je uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 3

Reštrukturalizačné náklady a zdroje financovania (v mil. PLN)

Reštrukturalizačné náklady	[2 000 – 2 400]
Nadobudnutie piatich lietadiel B787	[...]
Vyradenie lietadiel B737-400 a Embraer	[...]
Čiastočné pokrytie prevádzkových strát a rozdielu vo financovaní	[...]
Reštrukturalizácia zamestnanosti	[...]
Splatenie úveru na záchranu (s úrokmi)	423
Zdroje financovania	[2 000 – 2 400]
Finančný lízing piatich lietadiel B787	[...]
Predaj fixných aktív	[...]
Celkový vlastný príspevok	[1 200 – 1 600]
Štátna pomoc	804
Zdroj: Reštrukturalizačný plán	

Reštrukturalizačné náklady

- (73) Spoločnosť LOT podpísala so spoločnosťou Boeing zmluvu, aby nadobudla celkovo osem lietadiel B787. Podľa reštrukturalizačného plánu výdavky, ktoré spoločnosti vzniknú v súvislosti s nákupom prvých piatich lietadiel vo výške [...] mil. PLN, sa považujú za reštrukturalizačný náklad.
- (74) V rámci opatrení zameraných na modernizáciu flotily plánuje spoločnosť vyradiť šesť lietadiel B737-400, [...] lietadiel E170 a [...] lietadiel E175. Spoločnosť bude počas obdobia vyradenia znášať náklady spojené s lízingovými záväzkami a s údržbou predtým, než sa lietadlá vrátia, predajú alebo ďalej prenajmú. Celkové náklady spojené s vyradením sa odhadujú vo výške [...] mil. PLN.
- (75) Očakáva sa, že na začiatku obdobia reštrukturalizácie bude spoločnosť produkovať straty a záporné peňažné toky. Na pokrytie týchto strát a na udržanie likvidity bude LOT potrebovať približne [...] mil. PLN.
- (76) V reštrukturalizačnom pláne sa počíta so znížením zamestnanosti o 833 ekvivalentov plného pracovného času. LOT odhaduje, že celkové náklady spojené so znížením zamestnanosti budú predstavovať približne [...] mil. PLN, pričom sa budú skladať z nasledujúcich zložiek: i) program dobrovoľného ukončenia pracovného pomeru ([...] mil. PLN); ii) proces hromadného prepúšťania ([...] mil. PLN); iii) príspevky pre zamestnancov v zahraničí, na ktorých sa vzťahujú miestne právne predpisy ([...] mil. PLN) a iv) ostatné typy ukončenia pracovného pomeru, napr. odchod do predčasného dôchodku ([...] mil. PLN).

Zdroje financovania

- (77) V jeseni 2012 spoločnosť získala od americkej obchodnej banky [...] finančný lízing na nadobudnutie piatich lietadiel B787, ktorý oznámila ako zdroj vlastného príspevku. LOT si ponuku banky [...] vybrala z 24 obchodných ponúk získaných na trhu. Výber bol založený na analýze čistej súčasnej hodnoty a váženej priemernej úrokovej miery.
- (78) Čas na splatenie lízingu je 12 rokov odo dňa dodania lietadiel. Spoločnosť musí zaplatiť počiatočný poplatok v deň dodania lietadiel a štvrtročné lízingové splátky splatné vopred v prípade prvého lietadla s úrokovou mierou zodpovedajúcou trojmesačnej úrokovej sadzbe LIBOR + [...] %, a v prípade ďalších štyroch lietadiel s fixnou úrokovou mierou vo výške od [...] % do [...] %. Štruktúra finančného lízingu je založená na účelovo vytvorenom subjekte (ďalej len „SPV“). Ide o spoločnosť so sídlom v USA, ktorá pôsobí ako sprostredkovateľ medzi [...] a spoločnosťou LOT ⁽¹⁴⁾.
- (79) Lízing je zabezpečený pomocou tejto zábezpeky: i) vývozná záruka od Exportno-importnej banky USA („Ex-Im banka“) poskytnutá v súlade s pravidlami tzv. Large Aircraft Sector Understanding („LASU“ – dohoda o vývozných úveroch na veľké lietadlá) ⁽¹⁵⁾; ii) záložné právo na lietadlá; iii) prevod práv z poisťných zmlúv a iv) záložné právo na podiely v SPV.
- (80) Záruka Ex-Im banky je obmedzená z hľadiska času aj výšky, t. j. týka sa nákupu piatich lietadiel B787 vo forme finančného lízingu s trvaním 12 rokov. Záruka pokrýva časť nákupnej ceny lietadla ([75 – 90] %). Zvyšok musí pokryť LOT. Poskytnutie záruky zo strany Ex-Im banky bolo založené na hĺbkovej analýze spoločnosti LOT. V tejto analýze sa posudzovala finančná situácia tejto spoločnosti a jej schopnosť plniť záväzky vyplývajúce z lízingu.
- (81) Ďalším zdrojom vlastného príspevku (okrem lízingu) je predaj fixných aktív. Očakáva sa, že predajom fixných aktív sa dosiahnu tržby vo výške [...] mil. PLN.
- (82) Ako sa opisuje v odôvodnení 19, štátnu pomoc tvorí prevod úveru na záchranu na vlastný kapitál vo výške 423 miliónov PLN a dodatočné zvýšenie základného kapitálu o 381,29 milióna PLN.

3.3. OBNOVA DLHODOBEJ ŽIVOTASCHOPNOSTI

- (83) V reštrukturalizačnom pláne sa predpokladá obnova dlhodobej životaschopnosti v roku 2015. Pripravili sa finančné prognózy vzťahujúce sa na obdobie rokov 2013 až 2018, pričom sa zohľadnili najnepriaznivejšie možné podmienky, východiskové podmienky a najpriaznivejšie podmienky. Podľa predpovedí by spoločnosť mala dosahovať zisk z hlavnej činnosti, produkovať kladné peňažné toky z prevádzkovej činnosti a vykazovať kladnú rentabilitu investovaného kapitálu („ROCE“) od roku 2014. Dosiahnutie čistého zisku je naplánované od roku 2015. V nasledujúcej tabuľke sú uvedené vybrané finančné údaje zohľadňujúce východiskové podmienky.

Tabuľka 4

Vybrané plánované finančné údaje zohľadňujúce východiskové podmienky (číselné údaje v mil. PLN)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Obrat	[2 900 – 3 400]	[2 900 – 3 400]	[2 650 – 3 150]	[3 300 – 3 800]	[4 050 – 4 550]	[4 300 – 4 800]
Zisk/strata z hlavnej činnosti	[– 157 až – 130]	71,0	[113 – 137]	[200 – 240]	[210 – 250]	[175 – 215]
Čistý zisk/čistá strata	196,1	[– 20 až – 16]	[67 – 80]	[155 – 190]	[180 – 220]	[140 – 170]

⁽¹⁴⁾ Pre každé lietadlo vytvorila spoločnosť Wells Fargo Delaware Trust Company, samostatný SPV. Wells Fargo Delaware Trust Company je spoločnosť zameriavajúca sa výlučne na tento typ transakcií. Túto spoločnosť vybrala spoločnosť LOT. SPV zostáva vlastníkom lietadiel a všetkým subjektom zapojeným do transakcie poskytuje špecializované služby.

⁽¹⁵⁾ Usmernenia o financovaní lietadiel, ktoré sa bežne používali v leteckom priemysle do roku 2007, keď ich nahradil sektorový dohovor o lietadlách (Aircraft Sector Understanding) uzavretý pod záštitou OECD. Keďže spoločnosť LOT začala s obstaraním lietadiel B787 pred rokom 2007, uplatniteľné boli stále pravidlá LASU.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Peňažné toky z prevádzkovej činnosti	[– 175 až – 145]	[170 – 206]	[300 – 360]	[360 – 440]	[370 – 450]	[335 – 415]
ROCE	[– 4,4 až – 3,6] %	[2,7 – 3,3] %	[5 – 6] %	[9 – 11] %	[10 – 12] %	[8 – 10] %

Zdroj: Reštrukturalizačný plán.

- (84) Finančná prognóza vychádza z množstva predpokladov, ktoré sa týkajú flotily, letovej siete, vnútornej organizácie, prevádzkových a finančných parametrov, makroekonomických ukazovateľov, cien paliva a úrovne vykonávania reštrukturalizačných opatrení. Zhrnutie hlavných predpokladov je uvedené ďalej:

- Vykonávanie reštrukturalizačných opatrení (z hľadiska potenciálneho finančného dosahu): 85 % potenciálu.
- Cena paliva: 1 153 USD/t v celom prognózovanom horizonte.
- Výmenný kurz PLN/USD: 3,22.
- Vyťaženosť: menej ako [67 – 83] % v zimnom období a približne [76 – 94] % v letnom období.
- Počet prepravených cestujúcich (v tis.): 2012/2013 – 4 766; 2013/2014: [4 300 – 5 300]; 2014/2015 – [3 800 – 4 600]; 2015/2016 – [4 200 – 5 100]; 2016/2017 – [4 800 – 5 900]; 2017/2018 – [5 100 – 6 300].
- Rast jednotkového príjmu za cestujúceho na škále celej siete letových spojení spoločnosti LOT: v priemere 2,5 % ročne (po zohľadnení zvýšenia počtu letových operácií na dlhých tratiach v rokoch 2016 až 2018 a po zohľadnení rastúcej vyťaženosť v obchodnej a prémiovej ekonomickej triede).

3.4. KOMPENZAČNÉ OPATRENIA

- (85) Ako kompenzačné opatrenie LOT navrhuje ukončiť prevádzku na 19 letových spojeniach a znížiť frekvenciu letov na 5 letových spojeniach ⁽¹⁶⁾. Navrhované opatrenie zodpovedá zníženiu kapacity o [13,5 – 16,5] % z hľadiska ponúkaných osobokilometrov (ASK) v porovnaní s obdobím pred reštrukturalizáciou od novembra 2011 do októbra 2012. Podľa spoločnosti LOT pred reštrukturalizáciou nebolo žiadne z uvedených letových spojení stratové v súlade s požiadavkami ods. 40 usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach ⁽¹⁷⁾ (ďalej len „usmernenia“).
- (86) Okrem toho spoločnosť LOT plánuje ukončiť prevádzku na ďalších piatich letových spojeniach ⁽¹⁸⁾, čo predstavuje ďalšie zníženie kapacity o [1,4 – 1,7] %, ale ukončenie prevádzky nepovažuje za kompenzačné opatrenia, pretože ich posúdila ako stratové pred reštrukturalizáciou.
- (87) V období reštrukturalizácie LOT neplánuje zvýšiť kapacitu na dlhých letových tratiach.
- (88) V dôsledku zmien zavedených do siete LOT spoločnosť zároveň uvoľní viacero prevádzkových intervalov.

3.5. ROZHODNUTIE O ZAČATÍ KONANIA

- (89) Dňa 6. novembra 2013 Komisia začala formálne vyšetrovacie konanie. V rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila pochybnosti, pokiaľ ide o zásadu „jedenkrát a naposledy“, obnovu dlhodobej životaschopnosti, kompenzačné opatrenia a vlastný príspevok.

⁽¹⁶⁾ Letové spojenia, na ktorých sa má ukončiť prevádzka: [...]; letové spojenia, pri ktorých sa má znížiť frekvencia letov: [...].

⁽¹⁷⁾ Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2).

⁽¹⁸⁾ [...].

Zásada „jedenkrát a naposledy“

- (90) Komisia vyjadrila pochybnosti, či spoločnosti LOT nebola poskytnutá pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu v rozpore so zásadou „jedenkrát a naposledy“ v dôsledku odkladov splatnosti letiskových poplatkov, ktoré spoločnosti LOT poskytli štátne letiská⁽¹⁹⁾. Na tento problém upozornila Komisia spoločnosť Ryanair prostredníctvom sťažnosti, v ktorej tvrdí, že štátne letiská poskytli spoločnosti LOT neobmedzenú úverovú linku na letiskové poplatky na úkor všetkých ostatných leteckých dopravcov (pozri ods. 1.2 v predchádzajúcom texte).
- (91) Komisia predovšetkým vyjadrila pochybnosti o tvrdení, ktoré predložilo Poľsko, že zdroje štátnych letísk nie sú štátnymi zdrojmi. Komisia tiež vyjadrila pochybnosti o tom, či odklady splatnosti letiskových poplatkov, ktoré spoločnosti LOT poskytli štátne letiská, boli skutočne poskytnuté za trhových podmienok vzhľadom na to, že obdobia odkladu boli dlhé, úrok bol často nízky a zábezpeka bola často nedostatočná⁽²⁰⁾. Okrem toho sa zdalo, že sa napokon nesplatili všetky odložené záväzky.

Obnova dlhodobej životaschopnosti

- (92) Komisia skepticky vnímala názor, že súčasný reštrukturalizačný plán obnoví životaschopnosť spoločnosti LOT a požiadala Poľsko, aby lepšie odôvodnilo toto tvrdenie. Komisia konštatovala, že spoločnosť LOT sa už v minulosti pokúšala o reštrukturalizáciu, no nepodarilo sa jej obnoviť ziskovosť, hoci predchádzajúce reštrukturalizačné úsilie sa uskutočnilo v zjavne lepších podnikateľských podmienkach.
- (93) Dôvodom na obavy bola aj likvidita spoločnosti LOT. Spoločnosť sa stala nelikvidnou v decembri 2012 a podľa predpovede by mala mať nedostatok hotovosti opäť v auguste 2013 (napriek prijatej pomoci na záchranu). Hoci sa táto predpoveď nenaplnila, bezpečnostná rezerva zostala minimálna, pretože spoločnosť LOT po predaji aktív vyčerpala vnútorné zdroje financovania a vzhľadom na svoju náročnú finančnú situáciu nemala prístup k externému financovaniu (okrem lízingu).
- (94) Komisia pochybovala o tom, že dlhodobé štrukturálne problémy spoločnosti LOT vo veľkej miere vyrieši zavedenie nových lietadiel B787. LOT plánovala dosiahnuť približne 30 % celkového odhadovaného finančného dosahu reštrukturalizácie pomocou prevádzky lietadiel B787. Komisia upozornila, že prevádzka takýchto lietadiel B787 bude mať priamy vplyv len na trhovú časť dlhých letových tratí (ktorý v roku 2012 predstavoval len [< 25] % príjmov spoločnosti LOT, pokiaľ ide o plánované lety) a že na zabezpečenie efektívneho využitia nových lietadiel nemusí existovať dostatočný dopyt.
- (95) Predpoklad, že viac ako 30 % prínosov reštrukturalizácie sa dosiahne vďaka opatreniam zameraným na príjmy (napr. dodatočné príjmy, riadenie príjmov), sa zdal byť nadhodnotený vzhľadom na to, že úspešnosť týchto opatrení sčasti závisí od externých faktorov, napr. od zmeny správania zákazníka. Okrem toho sa zdalo, že niektoré plánované opatrenia (napr. zavedenie stravovacích služieb za poplatok), ktoré sa bežne spájajú s nízkonákladovými dopravami, by mohli byť v potenciálnom rozpore so stratégiou spoločnosti LOT, že chce zostať tradičným dopravcom.
- (96) Predpoklad spoločnosti LOT, že výsledok z hlavnej činnosti sa zlepší zo straty vo výške [130 – 157] mil. PLN v roku 2013 na zisk vo výške [64 – 78] mil. PLN v roku 2014 (t. j. zlepšenie o [194 – 235] mil. PLN za 12 mesiacov), sa zdal nereálny vzhľadom na minulé finančné záznamy tejto spoločnosti (spoločnosť nezaznamenala zisk z hlavnej činnosti od roku 2008) a tiež vzhľadom na výraznú predbežnú stratu zaznamenanú za prvé štyri mesiace roku 2013.
- (97) Komisia tiež spochybnila niekoľko predpokladov, ktoré tvorili základ finančnej prognózy uvedenej v reštrukturalizačnom pláne, konkrétne:
- a) pomerne malé odchýlky kľúčových parametrov (priemerné jednotkové príjmy na cestujúceho – o 1 %, počet cestujúcich – o 1 %, výmenný kurz PLN/USD – o 10 %) z východiskovej hodnoty predpokladanej v analýze citlivosti a nemenná cena paliva v priebehu šesťročného prognózovaného horizontu, čo sa zdalo otáznave, keďže z historického hľadiska sa ceny vyznačovali vysokou volatilitou;

⁽¹⁹⁾ V období od 22. mája 2009 do 10. apríla 2013 spoločnosť LOT uzavrela 23 dohôd so štátnymi letiskami o odložení splatnosti letiskových poplatkov v celkovej výške približne [285 – 349] mil. PLN (približne [70 – 85] mil. EUR) vrátane: 9 dohôd s varšavským letiskom, 3 dohôd s letiskami v Gdansku, Krakove, Poznani, Katoviciach a 2 dohôd s vrocavským letiskom.

⁽²⁰⁾ T. j. dĺžka obdobia odkladu bola 48 až 396 dní, sankčný úrok bol vo väčšine prípadov nižší ako zákonná sadzba uvádzaná v poľských právnych predpisoch a v prípade 3 dohôd sa neúčtovali vôbec žiadne úroky, zábezpeka bola často nedostatočná, napr. bianko vlastné zmenky a v prípade 6 dohôd o odklade splatnosti nebola poskytnutá vôbec žiadna zábezpeka.

- b) schopnosť spoločnosti LOT dosahovať plánované tržby z ďalšieho prenájmu lietadiel B787 a Embraer v rokoch 2013 až 2018;
- c) dosiahnutie 85 % plánovaných prínosov reštrukturalizácie, ktoré sa predpokladá vo finančnej prognóze založenej na scenári s východiskovými podmienkami.

Zabránenie nenáležitému narušeniu hospodárskej súťaže (kompenzačné opatrenia)

- (98) Komisia vyjadrila výhradu voči metodike, ktorú spoločnosť LOT použila na výpočet ziskovosti trás. Podľa ods. 40 usmernení ukončenie stratových činností nemožno považovať za platné kompenzačné opatrenie. Vzhľadom na výhradu uvedenú v predchádzajúcom texte Komisia nemala dostatočné záruky, že táto podmienka bola splnená.

Obmedzenie pomoci na minimum, vlastný príspevok

- (99) Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, či finančný lízing lietadiel B787 krytý zárukou agentúry na podporu exportu (Ex-Im banka) možno akceptovať ako platný zdroj vlastného príspevku. S prihliadnutím na to, že s takou silnou zábezpekou by v prípade platobnej neschopnosti spoločnosti LOT poskytovateľ lízingu pravdepodobne nadobudol dlžnú sumu v plnej výške, sa nezdalo, že poskytnutie lízingu svedčí o presvedčení trhu o tom, že sa obnoví životaschopnosť spoločnosti LOT v súlade s požiadavkami ods. 43 usmernení.

IV. PRIPOMIENKY POĽSKA

- (100) Poľsko predložilo pripomienky a poskytlo dôkazy k všetkým otázkam, ktoré sa objavili v rozhodnutí o začatí konania. Poľsko dospelo k záveru, že notifikované opatrenie spĺňa všetky podmienky usmernení. Poľsko tiež uviedlo aktualizované informácie o vykonávaní reštrukturalizačného plánu, ktorými sa preukazuje, že spoločnosti LOT sa podarilo dosiahnuť významný pokrok v procese reštrukturalizácie a že skutočné finančné výsledky tejto spoločnosti v roku 2013 boli oveľa lepšie, ako sa plánovalo.

Zásada „jedenkrát a naposledy“

- (101) Pokiaľ ide o dodržiavanie zásady „jedenkrát a naposledy“, Poľsko potvrdilo, že štátne letiská odložili záväzky spoločnosti LOT súvisiace s letiskovými poplatkami. Poľsko však aj naďalej zastáva názor, že tieto odklady splatnosti nepredstavovali štátnu pomoc.
- (102) Podľa Poľska zdroje letísk nie sú štátnymi zdrojmi a rozhodnutia letísk nemožno pripísať štátu. Ak by sa však aj odklady splatnosti poskytnuté letiskami financovali zo štátnych zdrojov, odklady splatnosti letiskových poplatkov spĺňajú požiadavky testu súkromného veriteľa, a preto nepredstavujú štátnu pomoc.
- (103) Pokiaľ ide o pripísateľnosť, Poľsko potvrdilo, že všetky letiská, ktoré poskytli odklady splatnosti spoločnosti LOT, priamo alebo nepriamo kontroluje poľský štát. PPL, spoločnosť, ktorá riadi varšavské letisko, je v úplnom vlastníctve štátnej pokladnice. Regionálne letiská v Gdansku, Krakove, Poznani, Katoviciach a vo Vroclave (ďalej len „regionálne letiská“) vlastní PPL, regionálne orgány a jeden štátny podnik.
- (104) Napriek tomu Poľsko znovu zdôraznilo, že rozhodnutia letísk nemožno pripísať štátu, pretože skutočnosť, že štát môže kontrolovať letiská, automaticky nepreukazuje predpoklad, že konanie týchto letísk je pripísateľné štátu. V tejto súvislosti sa Poľsko opäť odvolalo na rozsudok vo veci *Stardust Marine* ⁽²¹⁾. Poľsko zdôraznilo, že letiská nie sú súčasťou verejnej správy a že svoje obchodné činnosti prevádzkujú nezávisle od akýchkoľvek zásahov štátu.
- (105) Poľsko predovšetkým vysvetlilo, že PPL má právnu subjektivitu a pôsobí podľa zákona o štátnom podniku Letiská z 23. októbra 1987 ⁽²²⁾ („zákon o PPL“). Podľa zákona o PPL sa prevádzka podniku PPL vykonáva nezávisle, v súlade s racionálnymi obchodnými zásadami, pričom je finančne autonómna. PPL nepatrí do sektora verejných financií, nie je financovaný zo štátneho rozpočtu a prevádzkové náklady pokrýva z príjmov, ktoré pochádzajú z vlastnej hospodárskej prevádzky tohto podniku. Kontrolu a dozor nad prevádzkou PPL vykonáva minister dopravy, ktorý je oprávnený zmeniť alebo zrušiť rozhodnutia generálneho riaditeľa PPL len v prípade, ak sú v rozpore so zákonom. Podľa názoru Poľska minister nemôže zasahovať do procesu rozhodovania, pokiaľ ide o obchodné vzťahy podniku PPL.

⁽²¹⁾ Vec C-482/99 Francúzska republika/Komisia (*Stardust Marine*), Zb. 2002, s. I-4397.

⁽²²⁾ Vestník zákonov z roku 1987 č. 33, položka 185 v znení zmien.

- (106) Pokiaľ ide o regionálne letiská, Poľsko vysvetlilo, že všetky tieto podniky sú súkromnoprávne subjekty⁽²³⁾ a vzťahujú sa na ne štandardné právne predpisy pre obchodné spoločnosti, t. j. poľský zákonník obchodných spoločností⁽²⁴⁾ (ďalej len „zákonník“). Ide o kapitálové spoločnosti so samostatnou právnou subjektivitou a so samostatnými aktivitami, ktoré pôsobia mimo rámca subjektov verejnej správy. Spoločnosti, ktoré spravujú regionálne letiská v Poľsku, riadi valné zhromaždenie akcionárov, dozorná rada a správna rada. Na valných zhromaždeniach akcionárov sa zúčastňujú zástupcovia verejných orgánov, ktorí sú aj členmi dozorných rád. Podľa zákonníka správna rada spravuje každodennú prevádzku spoločnosti a nezávisle prijíma rozhodnutia vo všetkých veciach okrem tých, ktoré sú vyhradené pre ostatné orgány spoločnosti. Z uvedeného podľa názoru Poľska teda vyplýva, že vzhľadom na to, že pri uzatváraní dohôd o odklade splatnosti poplatkov správnou radou sa nevyžaduje súhlas dozornej rady ani valného zhromaždenia akcionárov, sú tieto rozhodnutia týkajúce sa odkladov nezávislé rozhodnutia, ktoré letiská prijali bez akéhokoľvek zásahu štátu.
- (107) Pokiaľ ide o kritérium súkromného veriteľa, Poľsko uviedlo niekoľko typov tvrdení, aby preukázalo, že odklady splatnosti letiskových poplatkov sa dohodli za trhových podmienok.
- (108) Po prvé, Poľsko uviedlo hospodárske súvislosti, za ktorých sa letiská rozhodli odložiť splatnosť letiskových poplatkov spoločnosti LOT: výrazný hospodársky pokles z roku 2009⁽²⁵⁾ a tiež mimoriadne udalosti (výbuch sopky Eyjafjallajökull v apríli 2010). Podľa názoru Poľska teda letiská pri poskytovaní odkladov splatnosti mohli predpokladať, že problémy spoločnosti LOT sú dočasného charakteru.
- (109) Po druhé, Poľsko zdôraznilo, že spoločnosť LOT ako kľúčový zákazník letísk produkovala značnú časť ich príjmov, zatiaľ čo odklady splatnosti predstavovali len zlomok obratu medzi letiskami a spoločnosťou LOT⁽²⁶⁾. Preto mali zainteresované strany záujem na tom, aby pokračovali v spolupráci. Podľa kontrafaktuálneho scenára by platobná neschopnosť spoločnosti LOT mala negatívny dosah na prevádzku letísk⁽²⁷⁾.
- (110) Po tretie, Poľsko vysvetlilo, že z hľadiska letísk bolo výhodnejšie odložiť splatnosť časti poplatkov spoločnosti LOT, ako keby sa tento dopravca stal platobne neschopným. Predovšetkým preto, lebo v čase prijatia rozhodnutí o odklade splatnosti spoločnosť LOT ešte mala aktíva, ktoré sa dali použiť ako zábezpeka. Naproti tomu v prípade, že by sa spoločnosť LOT stala platobne neschopnou, pohľadávky letísk by sa uhradili až v rámci poslednej kategórie veriteľov s oveľa nižším percentuálnym podielom ako v prípade odkladu splatnosti⁽²⁸⁾. Navyše, konkurzné konanie v Poľsku v priemere trvá tri až tri a pol roka, t. j. ide o oveľa dlhšie obdobie ako je priemerné obdobie odkladu splatnosti (približne 6 a pol mesiaca), ktorú poskytli letiská spoločnosti LOT, pozri odôvodnenie 114 v nasledujúcom texte.
- (111) Po štvrté, podľa názoru Poľska, podmienky, za ktorých sa poskytli odklady, v plnej miere odrážali trhové podmienky z hľadiska: i) úrokovej miery; ii) zábezpeky a iii) obdobia odkladu.
- (112) Konkrétne, pokiaľ ide o úrokovú mieru⁽²⁹⁾, Poľsko uviedlo, že úroková miera uplatňovaná v prípade dohôd o odklade splatnosti sa odlišuje od zákonného úroku⁽³⁰⁾, ktorý predstavuje určitý druh sankcie za oneskorenie platby, zatiaľ čo účelom dohôd o odklade splatnosti je umožniť dlžníkovi splatiť záväzky v primeranom čase.
- (113) Pokiaľ ide o zábezpeku, Poľsko zdôrazňuje, že v prípade dvoch tretín dohôd o odklade splatnosti bola odložená suma zabezpečená hypotekárnymi úvermi a záložnými právami na aktíva spoločnosti LOT. V prípade väčšiny

⁽²³⁾ V prípade regionálnych letísk v Gdansku, Krakove a Poznani sú to spoločnosti s ručením obmedzeným, v prípade regionálnych letísk v Katoviciach a vo Vroclave sú to akciové spoločnosti.

⁽²⁴⁾ Zákonník obchodných spoločností z 15. septembra 2000; konsolidované znenie: Vestník zákonov z roku 2013, položka 1030.

⁽²⁵⁾ Kríza viedla k výraznému poklesu dopytu po leteckej doprave v spojení s rastúcimi nákladmi leteckých dopravcov; pozri dokument Analýza trhu leteckej dopravy v Poľsku v roku 2009, Úrad civilného letectva 2010 a v správe o preskúmaní výkonnosti pozri text s názvom Hodnotenie riadenia leteckej dopravy v Európe v kalendárnom roku 2010, Eurocontrol 2011.

⁽²⁶⁾ V rokoch 2009 – 2013 vygenerovala spoločnosť LOT približne 40 % príjmov varšavského letiska. Celkový objem odkladov splatnosti, ktoré povolili regionálne letiská, sa rovnal v priemere 17,7 % obratu medzi spoločnosťou LOT a týmito letiskami.

⁽²⁷⁾ Obzvlášť viditeľné by to bolo v prípade varšavského letiska. Keďže LOT je jediný letecký dopravca so sídlom na varšavskom letisku, ak by táto spoločnosť ukončila svoje činnosti, spôsobilo by to výrazný prepád tržieb letiska. Poľsko toto tvrdenie odôvodňuje relevantnými údajmi, ktoré sa týkajú podobných scenárov, ku ktorým došlo na žiarišskom letisku, bruselskom letisku Zaventem a tiež na budapeštianskom letisku.

⁽²⁸⁾ Priemerná miera úhrady pohľadávok v prípade konkurzného konania bola v čase poskytnutia odkladov splatnosti letiskových poplatkov približne v rozmedzí od 15 % do 17,75 % podľa výskumu uskutočneného v Poľsku alebo približne 34 % podľa štatistík Svetovej banky.

⁽²⁹⁾ Napr. úroková miera uplatnená na dohody o odklade splatnosti s varšavským letiskom bola [...] % ročne.

⁽³⁰⁾ V súčasnosti je zákonný úrok v Poľsku stanovený na úrovni 13 %.

zo zostávajúcich dohôd o odklade splatnosti bola odložená suma ⁽³¹⁾ zabezpečená bianko vlastnými zmenkami, ktoré urýchľujú výber dlhu. Len v prípade šiestich dohôd nebola dohodnutá žiadna zábezpeka. V každom takomto prípade však spoločnosť LOT uznala svoj dlh voči danému letisku, a tak mohli letiská v prípade potreby ľahko uplatniť svoje nároky na súde.

- (114) Pokiaľ ide o obdobia odkladu splatnosti, Poľsko zdôrazňuje, že priemerné obdobie odkladu bolo približne 6 a pol mesiaca, čo je výhodné v porovnaní s dĺžkou trvania súdnych sporov v Poľsku (viac ako dva roky) ⁽³²⁾ a tiež v porovnaní s dĺžkou trvania konkurzného konania (v priemere 3 až 3 a pol roka) ⁽³³⁾.
- (115) Poľsko tiež tvrdilo, že aj iní súkromní veritelia spoločnosti LOT jej umožnili odložiť splatnosť úverov vo výške stoviek miliónov PLN na podobné obdobia odkladu a za podobných podmienok vrátane úrokovej miery nižšej ako je zákonný úrok alebo bez úroku a v niektorých prípadoch aj bez zábezpeky ⁽³⁴⁾.
- (116) Napokon Poľsko potvrdilo, že všetky odložené platby boli v plnej miere splatené.
- (117) Navyše na doloženie svojho stanoviska uvedeného v predchádzajúcom texte v odôvodneniach 101 – 116 Poľsko predložilo správu, ktorú vypracovala spoločnosť KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k. („KPMG“/„správa KPMG“). V správe KPMG sa opisuje proces rozhodovania letísk, ktorý viedol k uzavretiu jednotlivých dohôd o odklade splatnosti. V správe KPMG sa tiež uvádza trhová analýza jednotlivých dohôd o odklade splatnosti. Metodika, ktorú spoločnosť KPMG použila na účely vypracovania trhovej analýzy, je založená na porovnaní východiskového scenára ⁽³⁵⁾ (t. j. odklad splatnosti letiskových poplatkov) s alternatívnym scenárom ⁽³⁶⁾ (t. j. spoločnosti LOT sa neposkytol odklad splatnosti). Na overenie hospodárskeho opodstatnenia dohôd o odklade splatnosti sa východiskový a alternatívny scenár porovnali na základe trhovej a čistej súčasnej hodnoty. Porovnanie uvedených dvoch scenárov viedlo k záveru, že odklad splatnosti letiskových poplatkov bol v každom jednotlivom prípade hospodársky opodstatnený a výhodnejší pre letiská ako alternatívny scenár (t. j. začatie konkurzného konania).

Obnova dlhodobej životaschopnosti

- (118) Poľsko tvrdilo, že LOT je teraz v lepšej pozícii na obnovu životaschopnosti ako počas predchádzajúcich neúspešných pokusov o reštrukturalizáciu. Po prvé, spoločnosti LOT konečne doručili dlho očakávané lietadlá B787, ktoré predstavujú hlavný pilier reštrukturalizačného plánu. Po druhé, spoločnosť LOT reagovala na slabé stránky predchádzajúcich reštrukturalizačných pokusov tak, že sa zamerala na problémy, ktoré predtým neboli vyriešené (napr. zásadovejšie zníženie počtu pracovných miest). Po tretie, makroekonomické prostredie sa zlepšilo. Napokon, skutočné finančné výsledky spoločnosti LOT po piatich štvrtrokoch vykonávania reštrukturalizačného plánu sú oveľa lepšie ako plánované.

⁽³¹⁾ Vo výške 26,4 % odloženej sumy.

⁽³²⁾ Podľa údajov Svetovej banky (<http://www.doingbusiness.org>), priemerný čas na splatenie pohľadávok v Poľsku v rokoch 2009 – 2012 bol 830 dní (viac ako 2 roky a 3 mesiace), v roku 2013 sa dĺžka tejto doby skrátila na 685 dní.

⁽³³⁾ Podľa Svetovej banky konkurzné konania v Poľsku v priemere trvajú 3 roky (<http://www.doingbusiness.org>). Tieto závery podporuje aj výskum uskutočnený na vzorke 94 prípadov platobnej neschopnosti, ktorý bol uverejnený v roku 2009, z ktorého vyplýva, že priemerná dĺžka konkurzného konania je 3 a pol roka. (Zdroj údajov: D. Baran, Efektywność postępowań upadłościowych [Efektívnosť konkurzných konaní] [in:] E. Mączyńska (ed.), Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa, [Kľukatá cesta platobnej neschopných spoločností. Preklatie alebo druhá šanca?] Varšava 2009, s. 145).

⁽³⁴⁾ Týka sa to najmä hedžových bánk ([...]) a prenajímateľov ([...]). Niektorí súkromní veritelia neúčtovali spoločnosti LOT úroky (väčšina prenajímateľov, [...]). Navyše niektorí súkromní veritelia spoločnosti LOT (napr. [...]) tiež súhlasili s odkladom splatnosti svojich pohľadávok bez akejkoľvek zábezpeky okrem toho, že spoločnosť LOT uznala svoj dlh.

⁽³⁵⁾ V rámci východiskového scenára sa predpokladá, že sa poskytol odklad splatnosti, že zainteresované strany naďalej spolupracujú a že sa dlh splatil v súlade s podmienkami stanovenými v dohode o odklade splatnosti. Vo východiskovom scenári sa tiež zohľadňuje perspektíva dlhodobej spolupráce, udržanie základnej úrovne príjmov, dočasný charakter ťažkostí spoločnosti LOT a jej vyhliadky do budúcnosti, typy zábezpeky poskytnutej spoločnosťou LOT a tiež iné podmienky dohody o odklade splatnosti (úrok atď.).

⁽³⁶⁾ V rámci alternatívneho scenára sa predpokladá, že sa odklad splatnosti neposkytne, že letisko iniciuje konkurzné konanie, LOT ukončí svoju činnosť na danom letisku a letisko je nútené hľadať iných dopravcov, aby nahradilo spoločnosť LOT. V tomto scenári sa zohľadňuje aj skutočnosť, že dlh voči letiskám (ako súčasť obchodných záväzkov) a zaraďuje do poslednej kategórie dlhu, ktorý sa má splatiť až po prednostnom dlhu, medzi ktorý patria napr.: náklady na konkurzné konanie, záväzky voči zamestnancom vrátane sociálneho zabezpečenia a napokon daňové záväzky (v súlade s ustanoveniami poľského zákona o platobnej neschopnosti). V alternatívnom scenári sa zohľadňuje aj priemerná dĺžka konkurzného konania (približne 3 a pol roka – KPMG zohľadnila dĺžku trvania konkurzného konania nízkonákladového dopravcu Nowy Przewoźnik Sp. z o.o., ktorý vykonával svoju činnosť pod ochrannou známkou Centralwings, pričom dané konkurzné konanie trvalo dlhšie ako 3 a pol roka – začalo v máji 2009 a skončilo vo februári 2013), priemerná suma, ktorú sa podarí získať, strata príjmov a vyhliadka na nahradenie spoločnosti LOT inými dopravcami (berúc do úvahy tri možné nadväzujúce scenáre na 3, 4 a 5 rokov).

- (119) Likvidita spoločnosti LOT sa zlepšila. Nielen že sa spoločnosť LOT nestala nelikvidnou v auguste 2013 ako sa predpokladalo v reštrukturalizačnom pláne, ale získala ďalšie zdroje financovania, napr. [...] od spoločnosti Boeing [...]. V dôsledku toho boli skutočné peňažné toky z prevádzok v roku 2013 lepšie ako plánované.
- (120) Podobne aj skutočný finančný dosah zavedenia lietadiel B787 bol ešte lepší ako plánovaný. Zavedenie lietadiel B787 malo pozitívny dosah nielen na segment dlhých letových tratí, ale aj na celú letovú sieť. Neočakáva sa, že tieto lietadlá vyriešia dlhodobé štrukturálne problémy spoločnosti LOT samy, ale v spojení s ďalšími reštrukturalizačnými opatreniami. Podľa prognóz má doprava na tratiach, na ktorých budú premávať lietadlá B787 (Severná Amerika, severná a juhovýchodná Ázia), rásť o 6,5 % až 10,6 % ročne, a preto budú tieto lietadlá využité dostatočne.
- (121) V roku 2013 opatrenia zamerané na príjmy vytvorili [> 100] % plánovaného finančného potenciálu, ktorý sa predpokladal v reštrukturalizačnom pláne. V auguste 2013 spoločnosť LOT úspešne zaviedla platené stravovacie služby, čo nevyvolalo negatívne reakcie zákazníkov. Podľa prieskumu trhu zákazníci nie sú proti plateným službám. Zvýšenie dodatočných príjmov je v súlade so súčasným trendom na trhu, v rámci ktorého sa tradiční leteckí dopravcovia presúvajú k hybridnému podnikateľskému modelu využívajúc niektoré prvky nízkonákladových dopravcov, a preto by nemali narušiť značku LOT a nemali by ani odradiť zákazníkov.
- (122) Skutočný finančný výsledok v roku 2013 bol oveľa lepší ako sa predpokladalo v reštrukturalizačnom pláne. Spoločnosť LOT identifikovala potenciálne zdroje ďalšieho zlepšovania. To znamená, že v roku 2014 spoločnosť môže dosiahnuť prognózovaný zisk z hlavnej činnosti.
- (123) Poľsko predložilo analýzu citlivosti, ktorou sa preukazuje, že LOT si zachová likviditu počas celého horizontu finančnej prognózy v období rokov 2014 – 2018 aj pri väčších odchýlkach kľúčových parametrov od východiskového stavu ako sa predpokladá v reštrukturalizačnom pláne. Je nepravdepodobné, že by došlo k prudkému nárastu ceny paliva, pričom už údaje zahrnuté do prognózy boli na veľmi konzervatívnej úrovni (nad historickým desaťročným maximom spoločnosti LOT a o 12,1 % vyššie ako bola trhová cena v čase notifikácie). Pokiaľ ide o plánované tržby z ďalšieho prenájmu lietadiel, spoločnosť LOT pripravila alternatívny scenár štruktúry flotily, v rámci ktorého sa umožňuje dlhšie využitie niektorých lietadiel. Poľsko predložilo finančné prognózy, ktorými sa preukazuje, že ak by sa tento scenár uskutočnil, spoločnosť LOT by aj tak obnovila svoju životaschopnosť. Poľsko tiež uviedlo, že v roku 2013 spoločnosť dosiahla [> 100] % plánovaných reštrukturalizačných prínosov (v porovnaní s 85 %, ktoré sa predpokladali v reštrukturalizačnom pláne).

Zabránenie nenáležitému narušeniu hospodárskej súťaže (kompenzačné opatrenia)

- (124) Poľsko tiež objasnilo spôsob výpočtu, ktorý LOT používa na výpočet ziskovosti trás (pozri ods. 73.4). Poľsko zdôraznilo, že metodika je v súlade s odvetvovými normami.

Obmedzenie pomoci na minimum, vlastný príspevok

- (125) Poľsko predložilo dôkazy o tom, že Ex-Im banka vykonala hĺbkovú analýzu spoločnosti LOT predtým, než súhlasila s poskytnutím záruky a vysvetlilo, že v roku 2012 približne 30 % celosvetových transakcií týkajúcich sa financovania lietadiel bolo uzavretých za účasti agentúry na podporu exportu. Poľsko tiež informovalo Komisiu o tom, že jeden z uchádzačov ponúkol spoločnosti LOT financovanie bez záruky agentúry na podporu exportu. Riziko spoločnosti LOT navyše prehodnotil aj americký kapitálový trh, kde v roku 2013 súkromní investori úspešne refinancovali daný lízing.
- (126) Okrem toho Poľsko zdôraznilo, že podľa rozhodovacej praxe Komisie je finančný lízing prijateľná forma vlastného príspevku, a zopakovalo, že finančný lízing predstavuje obvyklú formu financovania pri obstarávaní lietadiel. Podľa Poľska, finančný lízing nového lietadla za podobných podmienok ako v prípade spoločnosti LOT vrátane typu použitej zábezpeky (pozri odôvodnenia 77 – 80 v predchádzajúcom texte) je štandardnou formou financovania v leteckom priemysle a v poslednom čase ho využilo mnoho iných európskych leteckých dopravcov, napr. spoločnosti Ryanair, KLM, Norwegian Air, Czech Airlines, Austrian Airlines a Alitalia.

V. PRIPOMIENKY ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

- (127) Komisia dostala pripomienky od siedmich zainteresovaných strán: Ryanair, International Airlines Group („IAG“), dve zainteresované strany, ktoré nechceli zverejniť svoju totožnosť, odborový zväz PPL NSZZ Solidarność 80 („odborový zväz“), samotný podnik PPL a obchodné združenie Zamestnávateľa Poľskej republiky.
- (128) Spoločnosť Ryanair zopakovala svoje tvrdenie pôvodne vyjadrené v sťažnosti, že spoločnosti LOT už bola poskytnutá štátna pomoc, keď jej poľské štátne letiská poskytli odklad splatnosti na letiskové poplatky. Okrem toho spoločnosť Ryanair vyjadrila pochybnosti o obnove životaschopnosti spoločnosti LOT a tvrdila, že pokusy o reštrukturalizáciu v minulosti skončili neúspešne, že očakávané prínosy zo zavedenia lietadiel B787 sú príliš optimistické a že spoločnosť LOT nemusí byť schopná znížiť svoje náklady na zamestnancov z dôvodu možného tlaku zo stany odborových zväzov.

- (129) Podľa skupiny IAG by spoločnosť LOT mala reštrukturalizovať aj svoju sieť dlhých letových tratí. Skupina IAG je konkrétne presvedčená, že nie je postačujúci dopyt na podporu kapacity, ktorú LOT ponúka na americkom trhu. IAG uvádza príklad spoločnosti Malév, ktorá sa neúspešne snažila udržať priame spojenie z Budapešti do New Yorku. Pokiaľ ide o finančný lízing lietadiel B787, IAG uvádza, že posudky zo strany Ex-Im banky a komerčnej banky (veriteľa) museli byť vypracované buď ešte pred súčasnou situáciou v oblasti likvidity, alebo boli vypracované v očakávaní poskytnutia štátnej pomoci.
- (130) Prvá zainteresovaná strana, ktorá nechcela zverejniť svoju totožnosť, uviedla, že reštrukturalizačný plán spoločnosti LOT je nedôveryhodný, nedosiahnuteľný a ani sa ním nedokáže obnoviť dlhodobá životaschopnosť spoločnosti LOT. Táto zainteresovaná strana ďalej uviedla, že prognózovaná rentabilita investovaného kapitálu (ROCE) je prehnane optimistická a že LOT plánuje zväčšiť kapacitu v čase, keď už je na poľskom trhu nadmerná kapacita. Zainteresovaná strana takisto vyjadrila názor, že odložené letiskové poplatky predstavujú štátnu pomoc. Ďalej uviedla, že meranie ziskovosti na tratiach navrhnutých ako kompenzačné opatrenia len na základe variabilných nákladov je z dlhodobého hľadiska nenáležité. Podľa zainteresovanej strany by sa z dlhodobého hľadiska mali všetky trate merať na základe metódy, ktorú LOT označuje názvom marža 2 (Margin 2). Zainteresovaná strana vyjadrila názor, že finančný lízing lietadiel B787 by sa nemal akceptovať ako zdroj vlastného príspevku, keďže nepreukazuje dôveru trhu v to, že sa spoločnosti LOT podarí obnoviť životaschopnosť.
- (131) Druhá zainteresovaná strana, ktorá nechcela zverejniť svoju totožnosť, uviedla, že vďaka štátnej pomoci spoločnosť LOT zvýšila svoju kapacitu na poľskom charterovom trhu, čím sa údajne zhoršilo konkurenčné postavenie tejto zainteresovanej strany a takisto sa porušili pravidlá EÚ týkajúce sa štátnej pomoci. Táto zainteresovaná strana tiež vyjadrila pochybnosti o tom, či LOT dokáže obnoviť svoju životaschopnosť, pričom okrem iného tvrdila, že prínosy lietadiel B787 sú prehnané a že finančné prognózy sa javia ako nereálne. Zainteresovaná strana tiež spochybnila ziskovosť letových trás, ktoré spoločnosť LOT navrhla ako kompenzačné opatrenia. Druhá zainteresovaná strana, ktorá nechcela zverejniť svoju totožnosť, je napokon presvedčená, že finančný lízing by sa nemal zohľadňovať ako vlastný príspevok, keďže pre banky poskytujúce financovanie nepredstavuje v podstate žiadne riziko.
- (132) Okrem toho, táto zainteresovaná strana tiež poukázala na otázku odložených letiskových poplatkov⁽³⁷⁾. Komisiu takisto upozornila na niekoľko ďalších transakcií spoločnosti LOT, ktoré údajne predstavovali štátnu pomoc. Medzi tieto transakcie patria:
- a) predaj nehnuteľností, t. j.: i) v roku 2011 predaj kancelárskej budovy LOT spolu s pozemkom na ulici 17. Stycznia 43 („ústredie“) poľskému štátnemu podniku *Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A./PB1* („PZU“, „PZU/PB1“) za sumu [...] mil. PLN (približne [...] mil. EUR) a ii) v roku 2012 predaj nehnuteľnosti LOT na ulici 17. Stycznia 39 štátnemu podniku TF Silesia za sumu [...] mil. PLN (približne [...] mil. EUR);
 - b) predaj dcérskych spoločností LOT štátnym podnikom, t. j.: v roku 2010 predaj LOT Services za cenu vyššiu ako bola tržobná cena aj napriek tomu, že táto spoločnosť bola insolventná, predaj LOT AMS aj napriek tomu, že táto spoločnosť bola „vo veľmi zlej finančnej situácii“, v decembri 2012 predaj spoločnosti Petrolot, v septembri 2012 predaj spoločnosti Eurolot, v rokoch 2009 – 2010 predaj spoločností LOT Cargo S.A. („LOT Cargo“) a Casinos Poland.
- (133) Odborový zväz tvrdí najmä to, že pomoc na reštrukturalizáciu poruší zásadu „jedenkrát a naposledy“, keďže spoločnosti LOT už bola poskytnutá štátna pomoc vo forme viacerých opatrení, pričom najvýznamnejším takýmto opatrením bol odklad splatnosti letiskových poplatkov. Odborový zväz takisto upozornil Komisiu na niekoľko ďalších transakcií spoločnosti LOT, ktoré údajne predstavovali štátnu pomoc. Medzi tieto transakcie patria:
- a) predaj nehnuteľností spoločnosti LOT iným štátnym podnikom (t. j.: predaj ústredia spoločnosti LOT, predaj nehnuteľnosti na ulici 17. Stycznia 39, predaj investičnej nehnuteľnosti spolu s nehnuteľným majetkom nákladného terminálu (ďalej len „nákladný terminál“) a predaj investičnej nehnuteľnosti spolu s nehnuteľným majetkom stravovacích zariadení (ďalej len „stravovacie zariadenia“);
 - b) predaj dcérskych spoločností LOT iným štátnym podnikom za cenu, ktorá bola stanovená vyššie ako tržobná cena (t. j.: predaj spoločností LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. („LOT Catering“), LOT AMS, Petrolot a Eurolot);
 - c) poskytnutie úverov spoločnosti LOT zo strany štátnych podnikov, ktorých činnosť sa v zásade nezameriava na poskytovanie úverov (t. j.: dva úvery poskytnuté spoločnosťami, ktoré patria do skupiny PZU Group, v decembri 2009 a vo februári 2010 v celkovej výške [...] PLN (približne [...] EUR), úvery poskytnuté spoločnosťami TF Silesia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. („OLPP“) a Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. („PKN Orlen“) v celkovej výške [...] PLN (približne [...] EUR);

⁽³⁷⁾ Spoločnosť LOT bola predovšetkým oslobodená od poľskej oficiálnej zákonnej úrokovej sadzby vo výške 13 %, čo by malo schváliť ministerstvo dopravy a aj ministerstvo financií.

- d) poskytnutie iných služieb: spoločnosť PKN Orlen a jej dcérska spoločnosť Petrolot údajne dodávali spoločnosti LOT palivo za znížené ceny.
- (134) Okrem toho odborový zväz vyjadril názor, že reštrukturalizačným plánom sa nedokáže obnoviť dlhodobá životaschopnosť spoločnosti LOT a že lízing nie je prejavom dôvery trhu v to, že sa spoločnosti LOT podarí obnoviť životaschopnosť.
- (135) PPL, vlastník Letiska Fryderyka Chopina vo Varšave, uviedol, že jeho konanie nemožno pripísať štátu, keďže obchodné rozhodnutia prijíma autonómne. Dohody uzavreté so spoločnosťou LOT o odklade splatnosti letiskových poplatkov boli v súlade s trhom a z hospodárskeho hľadiska išlo o najrozumnnejšie riešenie. PPL vyhlásil, že podobné dohody, hoci v menšom rozsahu, boli uzavreté aj s inými leteckými dopravcami a že ich navrhli aj nízkonákladovým dopravcom. LOT je strategický partner podniku PPL a má významný vplyv na dlhodobý rozvoj Letiska Fryderyka Chopina vo Varšave. Potenciálna platobná neschopnosť spoločnosti LOT by znížila objem prepravy z Varšavy a do Varšavy a mala by nepriaznivý dosah na poľské hospodárstvo.
- (136) Obchodné združenie Zamestnávateľa Poľskej republiky sa spolieha na Komisiu, že schváli pomoc na reštrukturalizáciu. Toto združenie je presvedčené, že LOT smeruje k obnove životaschopnosti, čo potvrdzujú aj zlepšené skutočné finančné výsledky. Združenie Zamestnávateľa Poľskej republiky zastáva názor, že platobná neschopnosť spoločnosti LOT by mala nepriaznivý dosah na letové prepojenia, čo by následne negatívne ovplyvnilo cestujúcich, obchodných cestujúcich a sektor cestovného ruchu.

VI. PRIPOMIENKY POĽSKA K PRIPOMIENKAM ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

- (137) Poľsko sa vyjadrilo ku všetkým tvrdeniam, ktoré predniesli zainteresované strany.
- (138) Pokiaľ ide o možné porušenie zásady „jedenkrát a naposledy“:
- a) pokiaľ ide o odklad letiskových poplatkov, Poľsko zopakovalo svoje tvrdenia o neexistencii pripísateľnosti a o splnení kritérií testu súkromného veriteľa;
- b) pokiaľ ide o transakcie spoločnosti LOT, ktoré údajne predstavovali štátnu pomoc, Poľsko predložilo podrobné vysvetlenia. Poľsko predovšetkým zdôraznilo, že niektoré transakcie už Komisia odobrila, zatiaľ čo iné buď nie sú pripísateľné štátu (napr. aktíva, ktoré kúpili súkromné spoločnosti), alebo inak vyhovujú zásade súkromného investora v trhovom hospodárstve. V poslednom uvedenom prípade Poľsko na podporu svojho tvrdenia predložilo dôkazy (napr. nezávislé ocenenia).
- (139) Predovšetkým pokiaľ ide o transakcie týkajúce sa nehnuteľností, Poľsko vysvetlilo, že:
- a) Predaj a spätný lízing ústredia spoločnosti LOT sa uskutočnil na základe dohody, ktorú dňa 10. mája 2011 uzavreli spoločnosti LOT a PZU/PB1. PB1 je spoločnosť, ktorú nepriamo celú vlastní PZU. Štát je v PZU menšinovým akcionárom ⁽³⁸⁾. Predajná cena bola [...] PLN (približne [...] EUR).
- b) Predaj nehnuteľnosti na ulici 17. Stycznia 39 sa uskutočnil na základe dohody, ktorú dňa 31. júla 2012 uzavreli spoločnosti LOT a TF Silesia. Jediným podielnikom spoločnosti TF Silesia je štátna pokladnica. Predajná cena bola [...] PLN (približne [...] EUR).
- c) Predaj nákladného terminálu sa uskutočnil na základe dohody, ktorú dňa 25. novembra 2011 uzavreli spoločnosti LOT a LS Airport Services S.A. („LS Airport Services“). Jediným akcionárom spoločnosti LS Airport Services je štátna pokladnica. Predajná cena bola [...] PLN (približne [...] EUR).
- d) Predaj stravovacích zariadení sa uskutočnil na základe dohody, ktorú dňa 8. decembra 2011 uzavreli spoločnosti LOT a LOT Catering. Jediným podielnikom spoločnosti LOT Catering je Regionálny hospodársky fond („REF“), ktorý celý vlastní štátna pokladnica. Predajná cena bola [...] PLN (približne [...] EUR).
- (140) Poľsko vysvetlilo, že pokiaľ ide o transakcie predaja a spätného lízingu ústredia spoločnosti LOT, spoločnosti LOT bolo predložených 9 nákupných ponúk, z ktorých vybrali ponuku spoločnosti PZU/PB1 ako najvýhodnejšiu. Podľa Poľska zdroje spoločností patriacich do skupiny PZU Group nie sú štátnymi zdrojmi a ich rozhodnutia nemožno pripísať štátu, a tak v tomto prípade nejde o štátnu pomoc. Okrem toho Poľsko vysvetlilo, že hodnota nehnuteľnosti sa vopred stanovila nezávislým ocenením ⁽³⁹⁾.

⁽³⁸⁾ Spoločnosť Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. je kótovaná na varšavskej burze cenných papierov od 12. mája 2010. V deň, keď došlo k transakcii (t. j. 10. mája 2011), vlastnila štátna pokladnica 35 % akcií tejto spoločnosti, zatiaľ čo zostávajúcich 65 % boli voľne obchodovateľné akcie (väčšinou vo vlastníctve dôchodkových fondov a hedgeových fondov).

⁽³⁹⁾ Ocenenie vykonala spoločnosť Emmerson v apríli 2011. Podľa tohto ocenenia bola hodnota nehnuteľnosti [...] PLN (približne [...] EUR). Táto hodnota je približne o 10 % vyššia ako dohodnutá cena, pretože spoločnosť Emmerson predpokladala, že lízingsový poplatok, ktorý vlastník získa, bude približne o 10 % vyšší ako ten, ktorý sa napokon dohodol a ktorý vyplatila spoločnosť LOT spoločnosti PZU. Preto existovali dôvody na to, aby aj predajná cena bola približne o 10 % nižšia.

- (141) Poľsko tiež vysvetlilo, že v prípade predaja nehnuteľnosti na ulici 17. Stycznia 39, nákladného terminálu a stravovacích zariadení bol postup verejného obstarávania neúspešný, pretože neboli predložené žiadne ponuky. V každom jednotlivom prípade sa však hodnota nehnuteľností vopred stanovila nezávislým ocenením ⁽⁴⁰⁾.
- (142) Pokiaľ ide o dohody o úveroch, Poľsko vysvetlilo, že:
- a) Spoločnosti patriace do skupiny PZU Group poskytli spoločnosti LOT dva úvery: prvý úver vo výške [...] PLN (približne [...] EUR) dňa 14. decembra 2009 a druhý úver vo výške [...] PLN (približne [...] EUR) dňa 17. februára 2010. Štát je v PZU menšinovým akcionárom.
 - b) Úver vo výške [...] PLN (približne [...] EUR) poskytla spoločnosti LOT spoločnosť PKN Orlen dňa 28. júna 2012. Štát je v PKN Orlen menšinovým akcionárom ⁽⁴¹⁾.
 - c) Úver vo výške [...] PLN (približne [...] EUR) poskytla spoločnosti LOT spoločnosť TF Silesia dňa 30. marca 2009. Jediným podielnikom spoločnosti TF Silesia je štátna pokladnica.
 - d) Úver vo výške [...] mil. PLN (približne [...] mil. EUR) poskytla spoločnosti LOT spoločnosť OLPP dňa 9. marca 2012. Jediným podielnikom spoločnosti OLPP je spoločnosť PERN Przyjaźń S.A. („PERN“), ktorú celú vlastní štátna pokladnica.
- (143) Podľa Poľska zdroje spoločností patriacich do skupiny PZU Group a PKN Orlen nie sú štátnymi zdrojmi a ich rozhodnutia nemožno pripísať štátu, keďže štát je v týchto spoločnostiach menšinovým akcionárom, a tak v tomto prípade nejde o štátnu pomoc.
- (144) Pokiaľ ide o úvery, ktoré poskytli štátne podniky (t. j. TF Silesia, OLPP), ak by sa ich zdroje považovali za štátne prostriedky a ak by ich rozhodnutia boli pripísateľné štátu, aj tak boli, podľa Poľska, oba tieto úvery poskytnuté za trhových podmienok: poskytnutá zábezpeka bola silná ⁽⁴²⁾ a uplatnené úrokové miery boli podobné tým úrokovým mieram, ktoré uplatnili súkromní veritelia ⁽⁴³⁾.
- (145) Pokiaľ ide o predaj dcérskych spoločností spoločnosti LOT, Poľsko vysvetlilo, že:
- a) Predaj spoločností LOT Services, LOT Catering, LOT AMS a LOT Cargo podliehal rozhodnutiu Komisie vo veci SA 33337 ⁽⁴⁴⁾, kde Komisia dospela k záveru, že žiadna z uvedených transakcií nezahŕňala štátnu pomoc.
 - b) 33,3 % podielov, ktoré vlastnila spoločnosť LOT v spoločnosti Casinos Poland, predala spoločnosti Vicco Investment Sp. z o.o. ⁽⁴⁵⁾ („Vicco“) na základe dohody uzavretej dňa 8. apríla 2013 za sumu [...] mil. PLN (približne [...] mil. EUR). Vicco je súkromná spoločnosť. Preto jej zdroje nie sú štátnymi zdrojmi a jej rozhodnutia nie sú pripísateľné štátu. Podľa Poľska, hodnota transakcie zodpovedala trhovej cene, ktorú navrhol súkromný uchádzač vybraný v rámci otvoreného súťažného konania.

⁽⁴⁰⁾ Pokiaľ ide o nehnuteľnosť na ulici 17. Stycznia 39, ocenenia vypracovali: i) úradná odhadkyňa hodnoty nehnuteľností, pani Marzena Niemczyk (povolenie č. 4519) zo spoločnosti Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., dátum ocenenia: 26. júla 2012; ii) Colliers International Poland Sp. z o.o., dátum správy: 12. júna 2012; a iii) Deloitte Advisory Sp. z o.o., dátum správy: 18. júla 2012.

Pokiaľ ide o nákladný terminál, ocenenie vypracovala úradná odhadkyňa hodnoty nehnuteľností, pani Marzena Niemczyk (povolenie č. 4519) zo spoločnosti Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., dátum ocenenia: 31. júla 2011. Okrem toho spoločnosť KPMG Advisory Spółka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. vypracovala samostatnú správu o hospodárskej opodstatnenosti predaja nehnuteľností; dátum správy: 7. november 2011.

Pokiaľ ide o stravovacie zariadenia, ocenenie vypracovala úradná odhadkyňa hodnoty nehnuteľností, pani Marzena Niemczyk (povolenie č. 4519) zo spoločnosti Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., dátum ocenenia: 31. júla 2011. Okrem toho spoločnosť KPMG Advisory Spółka z ograniczona odpowiedzialnoscia sp. k. vypracovala samostatnú správu o hospodárskej opodstatnenosti predaja nehnuteľností; dátum správy: 7. november 2011.

⁽⁴¹⁾ Spoločnosť Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A. je kótovaná na varšavskej burze cenných papierov od 26. novembra 1999. Dňa 31. decembra 2012 vlastnila štátna pokladnica 27,5 % akcií tejto spoločnosti, zatiaľ čo zostávajúcich 72,5 % boli voľne obchodovateľné akcie (väčšinou vo vlastníctve dôchodkových a investičných fondov).

⁽⁴²⁾ T. j. v prípade úveru, ktorý poskytla spoločnosť TF Silesia: hypotéka/registrované záložné právo na aktíva spoločnosti LOT, prevod práv vyplývajúcich z poisťnej zmluvy, vlastná zmenka a dobrovoľné podriadenie sa výkonu; v prípade úveru, ktorý poskytla spoločnosť OLPP: registrované záložné právo a dobrovoľné podriadenie sa výkonu.

⁽⁴³⁾ T. j. v prípade úveru, ktorý poskytla spoločnosť TF Silesia: WIBOR 3M + [4,5 – 5,5] percentuálneho bodu ročne; v prípade úveru, ktorý poskytla spoločnosť OLPP sa uplatnila úroková sadzba [8 – 10] % ročne. Na porovnanie, úroková sadzba pri úvere, ktorý spoločnosti LOT poskytla spoločnosť PKN Orlen v prvej polovici roku 2012, bola [8 – 10] % ročne.

⁽⁴⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou 8.

⁽⁴⁵⁾ T. j. subjekt účelovo vytvorený spoločnosťou Century Casinos Europe GmbH (bývalý podielnik spoločnosti Casinos Poland Sp. z o.o.). Century Casinos Europe GmbH je súkromná spoločnosť kótovaná na burzách cenných papierov v USA a v Rakúsku.

- c) 49 %podielov, ktoré vlastnila spoločnosť LOT v spoločnosti Petrolot, predala spoločnosti PKN Orlen na základe dohody uzavretej dňa 21. decembra 2012 za sumu [...] PLN (približne [...] EUR). PKN Orlen je súkromná spoločnosť. Preto jej zdroje nie sú štátnymi zdrojmi a jej rozhodnutia nie sú pripísateľné štátu (pozri odôvodnenie 142 uvedené v predchádzajúcom texte). Podľa Poľska, hodnota transakcie zodpovedala trhovej cene, ktorá sa stanovila vopred v rámci nezávislého ocenenia ⁽⁴⁶⁾.
- d) 37,90 % podielov, ktoré vlastnila spoločnosť LOT v spoločnosti EuroLOT, predala spoločnosti TF Silesia na základe dohody uzavretej dňa 27. februára 2013 za sumu [> 118] PLN (približne [> 29] EUR). Podľa Poľska, predaj podielov spoločnosti EuroLOT sa uskutočnil v rámci konkurenčného procesu prostredníctvom rokovaní, ktoré prebiehali na základe verejnej výzvy na rokovania ⁽⁴⁷⁾. Podiely kúpila spoločnosť TF Silesia, ktorú celú vlastní štátna pokladnica a ktorá bola jediným uchádzačom. Cena transakcie vychádzala z vopred vypracovaného nezávislého ocenenia ⁽⁴⁸⁾.
- (146) Pokiaľ ide o transakcie, ktoré sa týkajú toho, že spoločnosť PKN Orlen a jej dcérska spoločnosť Petrolot poskytovali spoločnosti LOT palivo za znížené ceny, Poľsko vysvetlilo, že PKN Orlen a Petrolot sú súkromné spoločnosti, ich zdroje nie sú štátnymi zdrojmi a ich rozhodnutia nemožno pripísať štátu, a preto tieto transakcie nezahŕňajú štátnu pomoc ⁽⁴⁹⁾.
- (147) Pokiaľ ide o ostatné pripomienky zainteresovaných strán, Poľsko tvrdí, že z hľadiska úspešnosti sa spoločnosť LOT momentálne nachádza v lepšom postavení ako v minulosti. Makroekonomické prostredie sa zlepšilo, podľa prognóz by hospodárstvo EÚ a Poľska malo rásť rýchlejšie ako sa pôvodne očakávalo. Očakáva sa nárast leteckej premávky, najmä v strednej a východnej Európe. Spoločnosť LOT sa poučila z minulých neúspešných pokusov o reštrukturalizáciu a našla riešenia na problémy, ktoré predtým neboli vyriešené (napr. LOT znížila počet pracovných miest v neslýchanom rozsahu, čo jej v úsporách v roku 2013 prinieslo približne [...] mil. PLN. Zníženie počtu pracovných miest sa uskutočnilo bez významnejšieho odporu zo strany odborových zväzov. Okrem toho, spoločnosti LOT boli konečne dodané lietadlá B787. Skutočnosť, že LOT nemala tieto lietadlá k dispozícii, bola označená za jeden z dôvodov, prečo mala spoločnosť LOT v minulosti ťažkosti. Poľsko predložilo podrobné informácie o hospodárskej stránke prevádzky lietadiel B787 a o jej dosahu na reštrukturalizáciu. Podľa výpočtov spoločnosti LOT je pomer nákladov a príjmov lietadiel B787 oveľa výhodnejší ako v prípade ich predchodcov vo flotile spoločnosti LOT – lietadiel B767. Počas šiestich mesiacov prevádzky v roku 2013 vytvorili lietadlá B787 vyšší finančný výsledok (o [...] mil. PLN) ako ich predchodcovia, lietadlá B767, za porovnateľné obdobie v roku 2012.
- (148) Pokiaľ ide o údajný nedostatočný dopyt na dlhých letových tratiach, Poľsko predložilo dôkazy o tom, že má jeden z najväčších a rastúcich trhov letov do Severnej Ameriky, väčší ako niektoré západoeurópske strediská, ktoré už na trhu pôsobia dlhú dobu, a tiež väčší ako Praha a Budapešť dovedna. Poľsko tvrdí, že na rozdiel od maďarského príkladu, má spoločnosť LOT silnejšiu základňu na to, aby sa uplatnila na výklenkovom trhu dlhých letových tratiach, pričom LOT môže ťažiť zo zásady etnickej premávky a z prepravných tokov z východných trhov (napr. Ukrajina, Bielorusko a Rusko).
- (149) Pokiaľ ide o finančný lízing lietadiel B787 ako zdroja vlastného príspevku a znaku dôvery trhu v spoločnosť LOT, Poľsko objasnilo, že banka Ex-Im a obchodní veritelia pred rozšírením financovania spoločnosti LOT vykonali odbornú a komplexnú hĺbkovú analýzu. Posúdenie sa uskutočnilo tesne pred dodaním lietadiel v novembri 2012 a veritelia boli v plnej miere informovaní o finančnej situácii spoločnosti LOT. V tom čase nevedeli, že spoločnosti LOT sa poskytne štátna pomoc, pretože Poľsko notifikovalo pomoc na záchranu až 14. decembra 2012.

⁽⁴⁶⁾ Ocenenie vypracovala spoločnosť Deloitte Advisory Sp. z o.o. dňa 8. mája 2012. Podľa tohto ocenenia bola trhovú hodnota 49,0 % podielov spoločnosti Petrolot Sp. z o.o. odhadnutá v rozmedzí [...] mil. PLN.

⁽⁴⁷⁾ Oznám vyzyvajúci na rokovanie vyšiel v denníku *Rzeczpospolita* dňa 24. júla 2012, neskôr došlo k zmene prostredníctvom oznámy, ktorý vyšiel v rovnakom denníku dňa 21. augusta 2012.

⁽⁴⁸⁾ Znalec stanovil, že trhovú hodnota 37,9 % podielov spoločnosti EuroLOT sa pohybuje v rozmedzí 118,0 až 124,0 mil. PLN. Odhad trhovej hodnoty 37,9 % vlastného kapitálu spoločnosti EuroLOT S.A. bol stanovený dvoma metódami: i) metódou diskontovaných peňažných tokov (DCF) – odhadovaná hodnota 124,0 mil. PLN a ii) metódou upravenej čistej hodnoty aktív – odhadovaná hodnota 118,0 mil. PLN. Poľsko predložilo listinné dôkazy vypracované spoločnosťou Deloitte Advisory Sp. z o.o.: i) Správa o teste súkromného investora na nákup podielov spoločnosti EuroLOT zo dňa 14. januára 2013; ii) Správa o ocenení spoločnosti EuroLOT zo dňa 14. januára 2013; iii) Správa o finančnej, daňovej a právnej hĺbkovej analýze zo dňa 15. januára 2013.

⁽⁴⁹⁾ Poľsko navyše vysvetlilo, že cenové a platobné podmienky týkajúce sa paliva navrhujú dodávateľia, pričom zohľadňujú podmienky na trhu, napr. deklarované množstvo produktu, ktoré podnik plánuje kúpiť. Spoločnosť LOT, ktorá má svoje hlavné sídlo vo Varšave, je najväčším klientom spoločnosti Orlen/Petrolot na tomto trhu. Viac ako [...] % paliva nakupuje spoločnosť LOT v Poľsku, pričom zostávajúci podiel sa rozdeľuje medzi iné medzinárodné stanice. Objemové zľavy pre veľkých klientov predstavujú prvok štandardných trhových vzťahov medzi dodávateľmi a odberateľmi. Ceny paliva v Poľsku sú aj naďalej vyššie ako v iných staniaciach, ktoré LOT používa, a to aj napriek tomu, že objem paliva zakúpený v zahraničí je oveľa menší.

- (150) Poľsko podrobne objasnilo metodiku, ktorú spoločnosť LOT použila na výpočet ziskovosti letových trás. Poľsko tiež pripomenulo výskumné údaje, z ktorých vyplýva, že väčšina dopravcov použila podobnú metodiku ako prijala spoločnosť LOT.
- (151) Pokiaľ ide o obnovenie dlhodobej životaschopnosti a najmä údajného nadhodnoteného ukazovateľa ROCE, Poľsko informovalo Komisiu, že spoločnosť LOT vypracovala analýzu ukazovateľa ROCE spomedzi 73 celosvetových leteckých dopravcov za posledných 6 rokov a zistila, že jej plánovaná rentabilita investovaného kapitálu (ROCE) zhruba zodpovedá mediánu európskych leteckých dopravcov a je výrazne nižšia ako rentabilita investovaného kapitálu najefektívnejších európskych leteckých dopravcov v poslednom finančnom roku. Na základe toho Poľsko tvrdí, že odhadovaná rentabilita investovaného kapitálu by sa nemala považovať za nereálnu.
- (152) Pokiaľ ide o údajnú nadmernú kapacitu, Poľsko poukázalo na to, že za posledné tri roky kapacita leteckých dopravcov v Poľsku, meraná počtom ponúkaných sedadiel, vzrástla v priemere o 6,2 % ročne, zatiaľ čo celkový dopyt cestujúcich vzrástol o 7,3 % ročne. V tomto kontexte Poľsko poznamenáva, že v roku 2014 bude LOT ponúkať o [...] % menej sedadiel do/z Poľska ako pred reštrukturalizáciou, pričom sa odhaduje, že konkurenti zvýšia svoju ponuku o viac ako 30 %.
- (153) Pokiaľ ide o údajné rozšírenie spoločnosti LOT na charterovom trhu, Poľsko informovalo, že spoločnosť LOT v skutočnosti znížila svoj podiel v tomto segmente z [> 3] % v roku 2012 na [$< 1,5$] % v roku 2013 (zníženie z [> 15] % v roku 2010). Po reštrukturalizácii LOT neplánuje pokračovať vo svojej prítomnosti na charterovom trhu.

VII. POSÚDENIE POMOCI

7.1. EXISTENCIA ŠTÁTNEJ POMOCI

- (154) Podľa článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ, pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narušia hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru a ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi, je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

7.1.1. Pomoc na reštrukturalizáciu

- (155) Pomoc na reštrukturalizáciu má poskytnúť ministerstvo štátnej pokladnice, a preto je jasné, že pomoc zahŕňa štátne zdroje a je pripísateľná štátu.
- (156) Pomoc na reštrukturalizáciu sa má poskytnúť len jednému konkrétnemu podniku, t. j. spoločnosti LOT, za podmienok, ktoré by táto spoločnosť vzhľadom na svoju náročnú finančnú situáciu nebola schopná dosiahnuť na trhu. Poľsko túto skutočnosť potvrdzuje v reštrukturalizačnom pláne, v ktorom sa uvádza, že štátna pomoc je jediným možným zdrojom financovania, ktorý umožní spoločnosti pokračovať v prevádzke a vykonať reštrukturalizačné opatrenia. Komisia preto dospela k záveru, že daným opatrením sa príjemcovi poskytuje selektívna výhoda.
- (157) Okrem toho je pravdepodobné, že poskytnutie pomoci zlepši konkurenčné postavenie spoločnosti LOT v rámci obchodu v oblasti leteckej dopravy. V rámci obchodu v oblasti leteckej dopravy v EÚ súťažiaci podniky z rôznych členských štátov, a to najmä potom, čo 1. januára 1993 nadobudla účinnosť tretia fáza liberalizácie leteckej dopravy („tretí balík“) ⁽⁵⁰⁾. Preto pomoc narušia hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.
- (158) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že notifikované opatrenie predstavuje štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ.

7.1.2 Odklad splatnosti letiskových poplatkov a iné transakcie

Odklad splatnosti letiskových poplatkov

- (159) Pokiaľ ide o pripísateľnosť, Komisia poznamenáva, že všetky letiská, ktoré poskytli odklady splatnosti spoločnosti LOT, priamo alebo nepriamo kontroluje poľský štát (pozri odôvodnenie 103 v predchádzajúcom texte). Vzhľadom na to, že v súlade s ustálenou judikatúrou ⁽⁵¹⁾ „samotná skutočnosť, že verejný podnik je pod kontrolou štátu, nepostačuje na to, aby opatrenia prijaté týmto podnikom [...] boli pripísateľné štátu,“ Komisia musí v rámci súčasného vyšetrovania preskúmať intenzitu dohľadu vykonávaného štátom nad vedením podniku. Komisia tiež musí overiť,

⁽⁵⁰⁾ „Tretí balík“ zahŕňal tri legislatívne opatrenia: i) nariadenie Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1); ii) nariadenie Rady (EHS) č. 2408/92 z 23. júla 1992 o prístupe leteckých dopravcov Spoločenstva k letovým trasám v rámci Spoločenstva (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 8) a iii) nariadenie Rady (EHS) č. 2409/92 z 23. júla 1992 o cestovnom a sadzbách v leteckých dopravných službách (Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 15).

⁽⁵¹⁾ Vec C-482/99 *Francúzska republika proti Komisii (Stardust Marine)*, Zb. 2002, s. I-4397, bod 52.

či existujú aj nejaké ďalšie ukazovatele, ktoré by naznačovali zapojenie štátu do poskytnutia odkladov splatnosti letiskových poplatkov spoločnosti LOT, alebo či letiská prijali tieto rozhodnutia nezávisle, bez akýchkoľvek zásahov štátu.

- (160) Komisia poznamenáva, že správa KPMG, ktorú Poľsko predložilo, sa opisuje rozhodovací proces, ktorý jednotlivé letiská uplatnili pri jednotlivých dohodách o odklade splatnosti vrátane začatia konania na výber dlhu, žiadosti o zaplatenie a rokovaní týkajúcich sa podmienok odkladov. V správe KPMG sa tiež uvádzajú jednotlivé subjekty, ktoré sa zapojili do rokovaní (napr. právne oddelenia, oddelenia na výber dlhu a finančné oddelenia letísk). V správe KPMG sa neuvádzajú žiadne zásahy štátu do poskytnutia odkladov splatnosti letiskových poplatkov spoločnosti LOT.
- (161) Napriek tomu, pokiaľ ide o podnik PPL, ktorý riadi Letisko Fryderyka Chopina vo Varšave, Komisia poznamenáva, že tento podnik podlieha verejnému právu a je v úplnom vlastníctve štátnej pokladnice, ktorá vymenúva jeho generálneho riaditeľa. Ako sa opisuje v predchádzajúcom texte v odôvodneniach (103 a 105, verejné orgány ⁽⁵²⁾ vykonávajú vo významnej miere dohľad nad podnikom PPL. Navyše, varšavské letisko je hlavné poľské letisko, poskytuje služby približne 10 miliónom cestujúcich ročne a dôležitosť tohto letiska je kľúčová pri zabezpečovaní spojenia Poľska s inými krajinami sveta. Pokiaľ ide o regionálne letiská, Komisia poznamenáva, že ide o súkromnoprávne spoločnosti, priamo alebo nepriamo pod kontrolou štátu, a najmä v každom jednotlivom prípade je PPL jedným z verejných podielnikov ⁽⁵³⁾ týchto letísk (pozri odôvodnenie 103 uvedené v predchádzajúcom texte). Okrem toho má prevádzka regionálneho letiska významný dosah na miestne hospodárstvo, a preto je nepravdepodobné, že by miestne orgány neboli nejakým spôsobom zapojené do prijímania dôležitých prevádzkových rozhodnutí tých letísk, ktoré kontrolujú.
- (162) Po zohľadnení dosahu, ktorý by mohli mať rozhodnutia o odložení splatnosti letiskových poplatkov na spoločnosť LOT a na činnosť všetkých týchto letísk na miestnej alebo vnútroštátnej úrovni, a tiež so zreteľom na skutočnosť, že LOT je kľúčový zákazník PPL, a na silné prepojenia medzi PPL a štátom, a napokon tiež s ohľadom na skutočnosť, že PPL je verejnoprávny subjekt, je veľmi nepravdepodobné, že by sa tieto rozhodnutia mohli prijať bez akéhokoľvek zapojenia štátu. Komisia preto dospela k záveru, že hoci sa nedá presne preukázať, že Poľsko povzbudilo spoločnosť PPL k tomu, aby odložil splatnosť letiskových poplatkov, ktoré mu má spoločnosť LOT uhradiť, verejné orgány sa musia považovať za určitým spôsobom zapojené do prijatia týchto rozhodnutí. Možno teda zhrnúť, že Komisia dospela k záveru, že existuje dostatok prvkov na to, aby sa odklady splatnosti letiskových poplatkov považovali za pripísateľné štátu. Keďže odklady zahŕňajú možnú stratu zdrojov verejných podnikov, tieto opatrenia sa poskytujú prostredníctvom štátnych zdrojov.
- (163) Napriek tomu, ak sa má určiť, či sa týmito opatreniami spoločnosti LOT poskytuje hospodárska výhoda na účely článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ, Komisia musí stanoviť, či sa spoločnosť PPL a regionálne letiská (pri odložení splatnosti letiskových poplatkov) správali spôsobom, ktorý by bol porovnateľný so súkromným veriteľom v podobnej situácii. V prípade, že sa tak správali, nemožno usudzovať, že spoločnosti LOT bola poskytnutá výhoda, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískala, a dané opatrenia by teda nepredstavovali štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ („kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve“).
- (164) Komisia predovšetkým poznamenáva, že v súlade s ustálenou judikatúrou ⁽⁵⁴⁾ kontext, v ktorom sa spoločnosti LOT poskytli odklady splatnosti, t. j. hospodárska kríza a ostatné mimoriadne udalosti, ako sa opisuje v odôvodnení 108 v predchádzajúcom texte, by sa mali zohľadniť pri posudzovaní ich súladu s trhom.
- (165) Komisia tiež poznamenáva, že spoločnosť LOT je kľúčovým zákazníkom letísk v Poľsku a vytvára značnú časť ich, ako sa opisuje v odôvodnení 109 v predchádzajúcom texte. Preto majú letiská mimoriadny záujem o pokračovanie spolupráce so spoločnosťou LOT.
- (166) Okrem toho Komisia posúdila informácie o porovnaní medzi výhodami a nevýhodami jednotlivých možností, ako mohli letiská získať dlžnú sumu od spoločnosti LOT, t. j. odklad splatnosti letiskových poplatkov, súdne konanie alebo konkurzné konanie predložené Poľskom. Najmä s ohľadom na časový rámec Komisia poznamenáva, že priemerné obdobie odkladu, ktoré poskytli letiská spoločnosti LOT, bolo približne

⁽⁵²⁾ Minister dopravy: i) môže podniku PPL uložiť povinnosti, ak je to nutné na účely národnej obrany, v prípade prírodnej pohromy a pod.; ii) môže zmeniť alebo zrušiť rozhodnutie generálneho riaditeľa PPL, ak je v rozpore so zákonom; iii) poskytuje súhlas na disponovanie s nehnuteľným majetkom, ktorý je súčasťou aktívnych systémov na zabezpečenie letiskovej prevádzky.

⁽⁵³⁾ V rokoch 2009 – 2013 podnik PPL vlastnil: približne 30 % podielov letiska v Gdansku, 77 % podielov letiska v Krakove, približne 45 % podielov letiska v Poznani, približne 16 % podielov letiska v Katoviciach a približne 20 % podielov letiska vo Vroclave.

⁽⁵⁴⁾ Vec C-482/99 *Francúzska republika proti Komisii (Stardust Marine)*, Zb. 2002, s. I-4397, bod 71. („...na účely preskúmania toho, či štát konal ako obozretný investor pôsobiaci v trhovom hospodárstve, je potrebné vziť sa do kontextu obdobia, v ktorom sa dané opatrenia finančnej podpory prijali ...“).

6 a pol mesiaca. Pre letiská sa to zdá byť výhodné v porovnaní s priemerným obdobím na splatenie pohľadávok v Poľsku (t. j. viac ako 2 roky) a tiež v porovnaní s priemernou dĺžkou trvania konkurzného konania v Poľsku (t. j. v priemere 3 roky). Je to výhodné aj v prípade porovnania s najdlhším obdobím odkladu, ktoré poskytli letiská spoločnosti LOT (približne 1 rok). Komisia navyše konštatuje, že v čase prijatia rozhodnutí o odklade splatnosti spoločnosť LOT ešte mala aktíva, ktoré sa dali použiť ako zábezpeka⁽⁵⁵⁾. Odklady splatnosti teda boli pre letiská výhodnejšie ako začatie konkurzného konania, keď by sa pohľadávky letísk uhradili až v rámci poslednej kategórie veriteľov, pravdepodobne s oveľa nižším percentuálnym podielom ako v prípade odkladov splatnosti, ako sa opisuje v odôvodneniach 110 a 114 v predchádzajúcom texte.

- (167) Pokiaľ ide o podmienky odkladov splatnosti, Komisia konštatuje, že sa zdá, že úrokmi, ktoré letiská účtovali, sa premietali trhové podmienky, keďže ich výška zodpovedala úrovni priemernej úrokovej miery⁽⁵⁶⁾ účtovanej za úvery poskytované v danom priemyselnom odvetví v príslušnom období, pričom letiská zároveň neboli povinné uplatniť zákonnú úrokovú mieru. Navyše Komisia poznamenáva, že väčšina odloženej sumy bola zabezpečená aktívami spoločnosti LOT. V zostávajúcich prípadoch spoločnosť LOT poskytla bianko vlastné zmenky a/alebo spoločnosť LOT uznala svoj dlh voči danému letisku, čo výrazne zlepšilo postavenie letísk v prípade výberu dlhu, ako sa opisuje v odôvodneniach 112 a 113 uvedených v predchádzajúcom texte.
- (168) Okrem toho Komisia konštatuje, že aj súkromní veritelia spoločnosti LOT jej umožnili odložiť splatnosť dlhov za podobných podmienok vrátane úrokovej miery nižšej ako je zákonný úrok alebo bez úroku a v niektorých prípadoch aj bez zábezpeky, ako sa opisuje v odôvodnení 115 uvedenom v predchádzajúcom texte.
- (169) Napokon Komisia uznáva, že spoločnosť LOT v plnej miere uhradila všetky odložené letiskové poplatky, ako sa opisuje v odôvodnení 116 uvedenom v predchádzajúcom texte).
- (170) Pokiaľ ide o správu KPMG, ktorú predložilo Poľsko, Komisia konštatuje, že v tejto správe sa analyzuje trhový charakter každej dohody o odklade splatnosti, ako sa opisuje v odôvodnení 117 uvedenom v predchádzajúcom texte. Predovšetkým treba uviesť, že metodika, ktorú spoločnosť KPMG použila a v rámci ktorej sa porovnáva východiskový scenár, v ktorom sa spoločnosti LOT poskytne odklad splatnosti letiskových poplatkov, s alternatívnym scenárom, v ktorom sa spoločnosti LOT neposkytne odklad splatnosti letiskových poplatkov a voči tejto spoločnosti sa začne konkurzné konanie, je založená na objektívne overiteľných údajoch (štatistiky, konkrétne príklady atď.). Tieto scenáre sa porovnali v rámci troch rôznych čiastkových scenárov, a tým sa prispelo k dosiahnutiu objektívneho výsledku. Na overenie hospodárskeho opodstatnenia dohôd o odklade splatnosti sa východiskový a alternatívny scenár porovnali na základe trhovej a čistej súčasnej hodnoty. Porovnaním uvedených dvoch scenárov sa potvrdilo, že odklad splatnosti letiskových poplatkov bol v každom jednotlivom prípade hospodársky opodstatnený a výhodnejší pre letiská ako alternatívny scenár (t. j. začatie konkurzného konania). Správa KPMG je založená na štandardne používaných metódach hodnotenia a nevyvoláva pochybnosti z hľadiska použitej metodiky ani použitých noriem. Na základe týchto úvah Komisia zastáva názor, že výsledky správy KPMG poskytujú spoľahlivé potvrdenie súladu dohôd o odklade s trhom.
- (171) Komisia konštatuje, že veriteľa, ktorý uvažuje o odložení splatnosti svojich pohľadávok, nemožno porovnávať s investorom, keďže obchodné podmienky v týchto dvoch prípadoch sú rozdielne, t. j. investor plánuje dosiahnuť zisk, pozorne posudzuje riziká, požaduje uspokojujúce zabezpečenie a ak zabezpečenie neexistuje, môže od investície upustiť a pod., zatiaľ čo veriteľ sa nachádza v inom postavení. Jeho pohľadávka už existuje a nie je zabezpečená. Veriteľ si teda môže vybrať len z dvoch možností: môže si nárokovať pohľadávku súdnou cestou, alebo môže vyriešiť vzniknutú situáciu zmierom, a preto môže byť ochotný prijať iné, niekedy menej výhodné podmienky splatenia úveru ako v prípade investora. Veriteľ môže najmä prijať určité ústupky zo strany dlžníka, ktoré uľahčia výkon (napr. uznanie dlhu, dobrovoľné podriadenie sa výkonu atď.) alebo ak je to možné, poskytnú zabezpečenie. Veriteľ teda môže mať záujem na tom, aby umožnil odklad dlhu, ak mu to neskôr môže pomôcť napríklad uskutočniť výkon⁽⁵⁷⁾.
- (172) Na základe týchto úvah Komisia dospela k záveru, že štátne letiská konali ako súkromný veriteľ v trhovom hospodárstve, keď spoločnosti LOT poskytli odklady splatnosti letiskových poplatkov. Preto tieto transakcie neposkytli spoločnosti LOT žiadnu výhodu, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískala. Z uvedeného vyplýva, že dané odklady splatnosti letiskových poplatkov nepredstavujú štátnu pomoc.

⁽⁵⁵⁾ Predovšetkým všetky odklady, ktoré spoločnosti LOT poskytol PPL, boli zabezpečené. Vo väčšine prípadov zábezpeku tvorili hypotéky a/alebo registrované záložné práva na majetok spoločnosti LOT.

⁽⁵⁶⁾ Na základe údajov Poľskej národnej banky.

⁽⁵⁷⁾ Vec T-198/01, *Technische Glaswerke Ilmenau GmbH proti Komisii (Technische Glaswerke Ilmenau GmbH)*, Zb. 2004, s. II-2717, bod 99.

Iné transakcie

- (173) Pokiaľ ide o transakcie spoločnosti LOT týkajúce sa nehnuteľností, so zreteľom na vysvetlenia predložené Poľskom Komisia dospela k nasledujúcim záverom.
- (174) Pokiaľ ide o predaj ústredia LOT spoločnosti PZU/PB1, Komisia dospela k záveru, že kupujúci je súkromná spoločnosť (pozri odôvodnenia 139 a 140 v predchádzajúcom texte), a preto jej zdroje nie sú štátne zdroje. V dôsledku toho táto transakcia nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ.
- (175) Pokiaľ ide o i) predaj nehnuteľnosti na ulici 17. Stycznia 39 spoločnosti TF Silesia, ii) predaj nákladného terminálu spoločnosti LS Airport Services, iii) predaj stravovacích zariadení spoločnosti LOT Catering, Komisia poznamenáva, že kupujúcim bola spoločnosť priamo alebo nepriamo kontrolovaná štátom. V prípade spoločností TF Silesia a LS Airport Services ide o spoločnosti priamo kontrolované štátnou pokladnicou. Pokiaľ ide o spoločnosť LOT Catering, jej jediného podielníka, spoločnosť REF, takisto v plnej miere vlastní štátna pokladnica (pozri odôvodnenie 139 v predchádzajúcom texte). Všetky tieto spoločnosti sú súkromnoprávne spoločnosti, na ktoré sa vzťahuje zákonník obchodných spoločností. V zákonníku sa požaduje súhlas valného zhromaždenia podielnikov pri predaji alebo kúpe nehnuteľností v prípade spoločností s ručením obmedzeným a tiež sa vyžaduje splnenie určitých podmienok v prípade akciových spoločností⁽⁵⁸⁾. Vzhľadom na to, že štátna pokladnica priamo alebo nepriamo vykonáva všetky hlasovacie práva na valných zhromaždeniach podielnikov spoločností TFS, LS Airport Services a LOT Catering, štát je teda pri daných transakciách nevyhnutne zapojený do rozhodovacieho procesu. Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že rozhodnutia spoločností TF Silesia, LS Airport Services a LOT Catering sú pripísateľné štátu. Keďže tieto spoločnosti sú verejné podniky, ich zdroje sú štátnymi zdrojmi.
- (176) Vo všetkých týchto prípadoch sa hodnota nehnuteľnosti odhadla nezávislým ocenením, ktoré bolo vypracované podľa všeobecne akceptovaných trhových ukazovateľov a noriem oceňovania (vrátane zohľadnenia porovnávacích transakcií a podmienok na miestnom trhu). Odhadcovia ceny majetku mali potrebnú kvalifikáciu a primerané odborné skúsenosti. Komisia poznamenáva, že ocenenia boli vypracované predtým, než prebehli dané transakcie. Komisia tiež poznamenáva, že dané transakcie spĺňajú požiadavky ocenenia nezávislým znalcom v súlade s ustanoveniami oznámenia Komisie o prvkoch štátnej pomoci pri predaji pozemkov a budov verejnoprávnymi orgánmi⁽⁵⁹⁾. Na základe týchto úvah Komisia dospela k záveru, že výsledky uvedených ocenení predstavujú náležitý približný odhad trhových cien opísaných daných nehnuteľností.
- (177) Preto Komisia dospela k záveru, že uvedené transakcie týkajúce sa predaja nehnuteľností spoločnosťou LOT neposkytli tejto spoločnosti žiadnu výhodu, ktorú by za bežných trhových podmienok nezískala, a v dôsledku toho nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ.

Úvery

- (178) Pokiaľ ide o úvery poskytnuté spoločnosti LOT, so zreteľom na vysvetlenia predložené Poľskom Komisia dospela k nasledujúcim záverom.
- (179) Pokiaľ ide o úvery poskytnuté spoločnosti LOT spoločnosťami PZU Group a PKN Orlen, ako sa opisuje v odôvodneniach 142 a 143 v predchádzajúcom texte, Komisia poznamenáva, že ide o súkromné spoločnosti. Ich rozhodnutia teda nie sú pripísateľné štátu a ich zdroje nie sú štátnymi zdrojmi. Tieto úvery preto nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ.
- (180) Pokiaľ ide o úver, ktorý spoločnosti LOT poskytla spoločnosť TF Silesia, v súlade so záverom uvedeným v predchádzajúcom texte v odôvodnení 175, rozhodnutia spoločnosti TF Silesia sú pripísateľné štátu a jej zdroje sú štátnymi zdrojmi.
- (181) Pokiaľ ide o úver, ktorý spoločnosti LOT poskytla spoločnosť OLPP, Komisia poznamenáva, že jediného podielníka spoločnosti OLPP, t. j. spoločnosť PERN, v plnej miere vlastní štátna pokladnica, ako sa opisuje v odôvodnení 142 v predchádzajúcom texte. Štátna pokladnica teda vykonáva všetky hlasovacie práva na valnom zhromaždení podielnikov tejto spoločnosti a nominuje všetkých členov správnej rady tejto spoločnosti. Vzhľadom na uvedené skutočnosti je Komisia presvedčená, že rozhodnutia spoločnosti OLPP sú pripísateľné štátu a že jej zdroje sú štátnymi zdrojmi.
- (182) So zreteľom na uvedené skutočnosti, pokiaľ ide o úvery, ktoré spoločnosti LOT poskytli spoločnosti TF Silesia a OLPP, sa od Komisie požadovalo, aby posúdila, či boli tieto úvery poskytnuté za trhových podmienok. Vzhľadom na to, že v prípade týchto úverov bola poskytnutá zábezpeka silná a uplatnené úrokové miery boli podobné úrokovým mieram uplatneným súkromnými veriteľmi, ako sa opisuje v odôvodnení 144 v predchádzajúcom texte, Komisia dospela k záveru, že tieto úvery boli poskytnuté za trhových podmienok.

⁽⁵⁸⁾ LOT Catering a TF Silesia sú spoločnosti s ručením obmedzeným a LS Airport Services je akciová spoločnosť.

⁽⁵⁹⁾ Ú. v. ES C 209, 10.7.1997, s. 3.

- (183) Komisia preto dospela k záveru, že úvery poskytnuté spoločnosti LOT nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ.

Predaj dcérskych spoločností

- (184) Pokiaľ ide o predaj dcérskych spoločností spoločnosti LOT, so zreteľom na vysvetlenia predložené Poľskom Komisia dospela k nasledujúcim záverom.
- (185) Pokiaľ ide o predaj spoločností LOT Services, LOT Catering, LOT AMS a LOT Cargo, Komisia poznamenáva, že tieto transakcie boli predmetom rozhodnutia Komisie vo veci SA 33337 ⁽⁶⁰⁾, kde Komisia dospela k záveru, že tieto transakcie nezahŕňali štátnu pomoc. Voči tomuto rozhodnutiu neboli predložené námietky, a tak sa stalo konečným.
- (186) Pokiaľ ide o pripomienky zainteresovaných strán, že spoločnosť LOT predala podiely týchto dcérskych spoločností za cenu vyššiu ako bola ich tržová hodnota a že najmä predajná cena spoločností LOT AMS a LOT Services neodrážala skutočnosť, že: i) LOT AMS bola spoločnosť v mimoriadne zlom finančnom stave a ii) predchodca spoločnosti LOT Services, spoločnosť s názvom LOT Ground Services Sp. z o.o. („LOT Ground Services“), bola v konkurznom konaní, ako sa opisuje v odôvodnení 132 v predchádzajúcom texte, Komisia poznamenáva, že uvedené transakcie už boli predmetom vyšetrovania zo strany Komisie.
- (187) Konkrétne, pokiaľ ide o spoločnosť LOT AMS, predajná cena podielov bola založená na troch vopred vypracovaných nezávislých oceneniach, ktoré sa opisujú a posudzujú v rozhodnutí Komisie SA 33337 ⁽⁶¹⁾. Podobne aj transakcie týkajúce sa spoločnosti LOT Cargo už boli opísané a posúdené v rozhodnutí Komisie SA 33337 ⁽⁶²⁾. Pokiaľ ide o spoločnosti LOT Ground Services a LOT Services, Komisia overila, či je spoločnosť LOT Services právnym nástupcom spoločnosti LOT Ground Services a dospela k záveru, že spoločnosť LOT Services prebrala len niektoré aktíva spoločnosti zrušenej likvidáciou ⁽⁶³⁾. Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia nemá dôvod meniť svoje posúdenie, ktoré uviedla v rozhodnutí o štátnej pomoci vo veci SA 33337.
- (188) Pokiaľ ide o predaj spoločnosti Casinos Poland spoločnosti Vicco, ako sa opisuje v odôvodnení 145 v predchádzajúcom texte, Komisia konštatuje, že Vicco je súkromná spoločnosť. Rozhodnutia spoločnosti Vicco teda nie sú pripísateľné štátu a jej zdroje nie sú štátnymi zdrojmi.
- (189) Pokiaľ ide o predaj spoločnosti Petrolot spoločnosti PKN Orlen, ako sa opisuje v odôvodnení 145 v predchádzajúcom texte, Komisia už v odôvodnení 179 dospela k záveru, že PKN Orlen je súkromná spoločnosť, a teda jej rozhodnutia nie sú pripísateľné štátu a jej zdroje nie sú štátnymi zdrojmi.
- (190) Pokiaľ ide o predaj spoločnosti Eurolot spoločnosti TF Silesia, ako sa opisuje v odôvodnení 145 v predchádzajúcom texte, Komisia už dospela k záveru, že rozhodnutia spoločnosti TF Silesia sú pripísateľné štátu a jej zdroje sú štátnymi zdrojmi. Komisia však tiež poznamenáva, že tejto transakcii predchádzala verejná výzva na rokovania. Okrem toho, hodnota podielov spoločnosti Eurolot sa stanovila na základe oceňovacích správ, ktoré boli vypracované pred uskutočnením transakcie. Ocenenia boli založené na bežne používaných a akceptovaných metodikách (t. j. metóda diskontovaných peňažných tokov (DCF) a metóda upravenej čistej hodnoty aktív), pričom vychádzali z dôveryhodných predpokladov. Na základe týchto skutočností Komisia dospela k záveru, že výsledky týchto ocenení predstavujú náležitý odhad tržových cien podielu spoločnosti LOT v spoločnosti Eurolot. So zreteľom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že táto transakcia je v súlade s trhom.
- (191) Komisia preto dospela k záveru, že predaj dcérskych spoločností spoločnosťou LOT nepredstavuje štátnu pomoc.

Poskytovanie služieb

- (192) Pokiaľ ide o to, že spoločnosť PKN Orlen a jej dcérska spoločnosť Petrolot údajne dodávali spoločnosti LOT palivo za znížené ceny, ako sa opisuje v odôvodnení 146 v predchádzajúcom texte, Komisia konštatuje, že spoločnosť PKN Orlen a jej dcérska spoločnosť Petrolot sú súkromné spoločnosti. V dôsledku toho, keďže zdroje spoločnosti PKN Orlen nie sú štátnymi zdrojmi, Komisia dospela k záveru, že transakcie týkajúce sa dodávok paliva spoločnosti LOT nepredstavujú štátnu pomoc.

⁽⁶⁰⁾ Pozri poznámku pod čiarou 8.

⁽⁶¹⁾ Pozri odôvodnenia 29 – 34 a 57 – 60 rozhodnutia Komisie SA.33337, pozri poznámku pod čiarou 8.

⁽⁶²⁾ Pozri odôvodnenia 17 – 22 a 44 – 50 rozhodnutia Komisie SA.33337, pozri poznámku pod čiarou 8.

⁽⁶³⁾ So zreteľom na informácie poskytnuté Poľskom v rámci vyšetrovania vo veci SA.33337, spoločnosť LOT Services prebrala niektoré aktíva (manipulačné zariadenie) a niektorých zamestnancov (prostredníctvom externej náborovej firmy) od spoločnosti LOT Ground Services, ktorá bola zrušená likvidáciou. Nebolo to však spojené s prebratím činnosti spoločnosti LOT Ground Services.

7.2. ZÁKONNOSŤ POMOCI NA REŠTRUKTURALIZÁCIU

- (193) V súlade s článkom 3 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúcim podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES ⁽⁶⁴⁾, pomoc nenadobudne účinnosť prv ako Komisia prijme alebo sa má za to, že prijala rozhodnutie, ktoré túto pomoc schvaľuje („povinnosť zdržať sa konania“).
- (194) Pomoc na reštrukturalizáciu spoločnosti LOT zo strany Poľska doposiaľ nenadobudla účinnosť. Komisia preto dospela k záveru, že bola dodržaná povinnosť pozastaviť výkon.

7.3. ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI NA REŠTRUKTURALIZÁCIU

- (195) V článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ sa uvádza, že štátnu pomoc možno povoliť v prípade, ak sa poskytuje na rozvoj určitých hospodárskych oblastí, za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom.
- (196) Komisia zastáva názor, že predložené opatrenie predstavuje pomoc na reštrukturalizáciu, ktorú je nutné posúdiť s ohľadom na usmernenia, aby sa dalo stanoviť, či je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ.

7.3.1. Firma v ťažkostiach

- (197) Podľa ods. 12 písm. a) a ods. 14 usmernení, len firmy v ťažkostiach sú oprávnené získať pomoc na reštrukturalizáciu. Spoločnosť musí spĺňať kritériá uvedené v ods. 10 alebo v ods. 11 usmernení, aby sa mohla považovať za firmu v ťažkostiach.
- (198) Podľa ods. 10 sa firma považuje za nachádzajúcu sa v ťažkostiach v týchto prípadoch:
- a) v prípade spoločnosti s ručením obmedzeným, kde sa viac ako polovica jej základného imania prekryla stratou a viac ako štvrtina tohto kapitálu bola prekrytá stratou v priebehu predchádzajúcich 12 mesiacov;
 - b) bez ohľadu na typ dotknutej spoločnosti, keď spĺňa kritériá v súlade s vnútroštátnym zákonodarstvom na to, aby sa stala predmetom konania vo veci kolektívnej insolventnosti.
- (199) V rozhodnutí o začatí konania Komisia konštatuje, že LOT ako spoločnosť s ručením obmedzeným spĺňa kritériá uvedené v ods. 10 písm. a) usmernení, keďže k 31. decembru 2012 prekryla stratou viac ako polovicu svojho schváleného základného imania (169,7 %), z toho viac ako štvrtinu v priebehu predchádzajúcich 12 mesiacov (89,3 %) ⁽⁶⁵⁾.
- (200) Keďže v roku 2013 spoločnosť LOT dosiahla čistý zisk, mohlo by sa zdať, že momentálne nespĺňa druhé čiastkové kritérium ods. 10 písm. a). Čistý zisk však spoločnosť LOT v roku 2013 dosiahla len vďaka pomoci na záchranu. Bez tejto pomoci by spoločnosť LOT v roku 2013 nedosiahla zisk, pretože by sa nedokázala udržať nad vodou. Komisia preto zastáva názor, že v čase začatia reštrukturalizačného procesu spoločnosť LOT bola firma v ťažkostiach v zmysle ods. 10 písm. a) a ešte stále ňou je.
- (201) Navyše v decembri 2012 sa spoločnosť LOT nachádzala na hranici nelikvidnosti a musela požiadať o pomoc na záchranu, aby zabránila platobnej neschopnosti (pozri odôvodnenie 17 v predchádzajúcom texte). Poľsko potvrdilo, že ak by spoločnosti nebola poskytnutá pomoc na záchranu, spoločnosť LOT by v krátkodobom časovom horizonte vyhlásila konkurz.
- (202) Komisia preto zastáva názor, že od začiatku reštrukturalizačného procesu spoločnosť LOT bola firma v ťažkostiach v zmysle ods. 10 písm. a) a c) usmernení.
- (203) Okrem toho Komisia preskúmala aj to, či LOT spĺňa kritériá ods. 11 usmernení.
- (204) V ods. 11 usmernení sa uvádza, že aj keď sa nevyskytuje žiadna z okolností uvedených v ods. 10, firma sa môže stále považovať za nachádzajúcu sa v ťažkostiach, pričom sa v tomto odseku uvádza zoznam niektorých obvyklých znakov, ktoré naznačujú, že sa firma nachádza v ťažkostiach: klesajúci obrat, rastúce skladové zásoby, nadmerná kapacita, rastúce dlhy, stúpajúce úroky z poplatkov a klesajúca alebo nulová hodnota aktív.

⁽⁶⁴⁾ Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1.

⁽⁶⁵⁾ Podľa finančných výkazov spoločnosti LOT za rok 2012 schválené základné imanie spoločnosti k 31. decembru 2012 bolo 447,7 mil. PLN. K 31. decembru 2012 spoločnosť LOT prekryla stratou 759,8 mil. PLN, z toho 400 mil. PLN v samotnom roku 2012.

- (205) Finančné výkazy spoločnosti vykazujú nasledujúce znaky toho, že sa firma nachádza v ťažkostiach (pozri tabuľku 1 v predchádzajúcom texte):
- klesajúci obrat: v roku 2013 klesol obrat na 3 147 mil. PLN, t. j. na najnižšiu úroveň od roku 2010, keď dosiahol 2 958,8 mil. PLN,
 - rastúce skladové zásoby: po počiatočnom poklese z 252,1 mil. PLN v roku 2010 na 198,5 mil. PLN v roku 2012, stúpli skladové zásoby na 216,6 mil. PLN v roku 2013,
 - nadmerná kapacita: spoločnosť znížila počet zamestnancov a počet lietadiel vo flotile a plánuje v tomto znižovaní pokračovať, je to známka toho, že čelí nadmernej kapacite,
 - rastúci dlh: krátkodobé a dlhodobé záväzky sa zvýšili zo 1 606,9 mil. PLN v roku 2010 na 3 223 mil. PLN v roku 2013,
 - stúpajúce úroky z poplatkov: úroky z poplatkov sa zvýšili zo 60,2 mil. PLN v roku 2010 na 123,8 mil. PLN v roku 2013,
 - klesajúca alebo nulová čistá hodnota aktív: čistá hodnota aktív klesla z 500,1 mil. PLN v roku 2010 na 265,5 mil. PLN v roku 2012 a na 258,1 mil. PLN v roku 2013.

Navyše, spoločnosť zaznamenala straty v každom finančnom roku od roku 2008. Tento trend sa podarilo zvrátiť len v roku 2013, keď spoločnosť LOT zaznamenala čistý zisk potom, čo sa stala príjemcom pomoci na záchranu. Komisia zastáva názor, že je pravdepodobné, že spoločnosť, ktorá zaznamenala straty v takomto rozsahu v priebehu niekoľkých rokov, sa nachádza v ťažkostiach.

- (206) Navyše, podľa stanoviska audítorov k finančným výkazom za rok 2013 existuje významná neistota, pokiaľ ide o to, či bude spoločnosť schopná pokračovať v prevádzke vzhľadom na záporné vlastné imanie a tiež vzhľadom na to, že krátkodobé záväzky prevyšujú krátkodobý majetok. V predchádzajúcich prípadoch ⁽⁶⁶⁾ Komisia dospela k záveru, že ak má nejaká spoločnosť záporné vlastné imanie, vopred sa predpokladá, že sú splnené kritériá ods. 10 písm. a) usmernení, a to je prípad spoločnosti LOT od roku 2012. Všeobecný súd tiež dospel k záveru ⁽⁶⁷⁾, že spoločnosť so záporným vlastným imaním je firma v ťažkostiach.
- (207) So zreteľom na uvedené skutočnosti Komisia zastáva názor, že LOT je firma v ťažkostiach aj v zmysle ods. 11 usmernení.
- (208) Spoločnosť LOT bola založená v roku 1929 (vo svojej súčasnej podobe bola zaregistrovaná v roku 2001) a odvtedy pôsobí v oblasti leteckej dopravy, a preto ju nemožno považovať za novovytvorenú firmu na účely ods. 12 usmernení.
- (209) V ods. 13 usmernení sa uvádza, že firma, ktorá patrí alebo ktorú preberá väčšia obchodná skupina, nie je bežne oprávnená na pomoc na reštrukturalizáciu, s výnimkou prípadov, keď sa dá preukázať, že ťažkosti firmy sú jej vlastné a nevznikli v dôsledku svojvoľného rozvrhu nákladov v rámci skupiny, a vtedy, keď sú ťažkosti príliš závažné na to, aby ich mohla riešiť len samotná skupina.
- (210) LOT je materská spoločnosť obchodnej skupiny, no jej ťažkosti sú vlastné jej činnosti a nevznikli v dôsledku svojvoľného rozvrhu nákladov v rámci skupiny LOT Group. V predchádzajúcom texte v odôvodnení 20 sú opísané faktory, o ktorých sa predpokladá, že spôsobili ťažkosti spoločnosti LOT.
- (211) Dcérske spoločnosti skupiny LOT Group sú príliš malé a nevytvárajú dostatočné hotovostné prebytky na to, aby zachránili materskú spoločnosť. Ich kombinované príjmy za rok 2013 predstavovali približne len 2,5 % príjmov spoločnosti LOT. Dcérske spoločnosti skupiny LOT Group zaznamenali kombinovanú čistú stratu vo výške 2 mil. PLN. Navyše sa zdá, že aj samotná skupina LOT Group je v ťažkostiach, keďže zaznamenala konsolidovanú čistú stratu vo výške 164 mil. PLN v roku, ktorý sa skončil 31. decembra 2011 (vzhľadom na bezvýznamnosť dcérskych spoločností nebola odvtedy skupina LOT povinná pripravovať konsolidované finančné výkazy) a kumulovanú stratu vo výške 270 mil. PLN k danému dátumu. Ťažkosti spoločnosti sú preto príliš závažné na to, aby ich mohla riešiť len samotná skupina.

⁽⁶⁶⁾ Rozhodnutie Komisie vo veci C 38/2007 *Arbel Fauvet Rail* (Ú. v. EÚ L 238, 5.9.2008, s. 27).

⁽⁶⁷⁾ Spojené veci T-102/07 *Freistaat Sachsen proti Komisii* a T-120/07 *MB Immobilien a MB System proti Komisii*, Zbierka 2010, s. II-585, body 95 až 106.

- (212) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že spoločnosť LOT je firma v ťažkostiach a že je oprávnená získať pomoc na reštrukturalizáciu.

7.3.2. Zásada „jedenkrát a naposledy“

- (213) Podľa ods. 73 usmernení, ak už daná firma v minulosti dostala pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu vrátane akejkoľvek neoznamenej pomoci a v prípade, že ubehlo menej ako desať rokov od udelenia pomoci na záchranu alebo od ukončenia reštrukturalizačného obdobia alebo od zastavenia vykonávania reštrukturalizačného plánu (podľa toho, čo bolo neskôr), Komisia neumožní ďalšiu pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu.
- (214) V rámci súčasného vyšetrovania Komisia posúdila, či odložené letiskové poplatky, na ktoré sa sťažovala spoločnosť Ryanair uvedené v oddiele 1.2 v predchádzajúcom texte a ktoré pripomienkovali aj ďalšie zainteresované strany, ako sa opisuje v odôvodneniach 130, 132, 133 a 135 v predchádzajúcom texte, mali dosah na dodržanie súladu so zásadou „jedenkrát a naposledy“ zo strany Poľska. Keďže Komisia dospela k záveru, že odložené letiskové poplatky nepredstavujú štátnu pomoc (pozri odôvodnenie 172 v predchádzajúcom texte), znamená to, že na základe toho dané transakcie nemajú žiadny dosah na dodržanie súladu so zásadou „jedenkrát a naposledy“ zo strany Poľska.
- (215) To isté platí aj pre ďalšie transakcie, pri ktorých zainteresované strany uviedli, že údajne predstavujú štátnu pomoc, t. j. ide o transakcie, ktoré sa týkajú: i) predaja nehnuteľností; ii) poskytnutia úverov; iii) predaja dcérskych spoločností, a iv) poskytovania iných služieb opísaných v predchádzajúcom texte v odôvodneniach 132 a 133, pretože Komisia dospela k záveru, že nepredstavujú štátnu pomoc (pozri odôvodnenia 177, 183, 191 a 192 v predchádzajúcom texte).
- (216) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že odklad splatnosti letiskových poplatkov ani transakcie uvedené zainteresovanými stranami nepredstavujú štátnu pomoc. Navyše Poľsko potvrdilo, že za posledných 10 rokov spoločnosti LOT nebola poskytnutá žiadna pomoc na záchranu ani reštrukturalizáciu. Komisia preto zastáva názor, že zásada „jedenkrát a naposledy“ je dodržaná.

7.3.3. Obnova dlhodobej životaschopnosti

- (217) Podľa ods. 34 až 37 usmernení sa opatrenie považuje za zlučiteľné vtedy, ak sa reštrukturalizačným plánom obnoví dlhodobá životaschopnosť firmy v rámci prijateľnej časovej lehoty a na základe reálnych predpokladov v súvislosti s budúcimi prevádzkovými podmienkami. Plánom by sa malo firme po ukončení reštrukturalizácie umožniť uhrádzať všetky náklady a očakávaná návratnosť kapitálu musí byť dostačujúca na to, aby umožnila reštrukturalizovanej firme súťažiť na trhu na základe vlastných zásluh. V reštrukturalizačnom pláne sa musia opísať okolnosti, ktoré viedli k ťažkostiam, čím sa vytvorí základ na posúdenie vhodnosti navrhovaných reštrukturalizačných opatrení.
- (218) V reštrukturalizačnom pláne sa počíta s obnovením životaschopnosti v roku 2015 (pozri tabuľku 4). Predpokladá sa, že spoločnosť vytvorí čistý zisk, to znamená, že po ukončení reštrukturalizácie bude schopná uhrádzať všetky svoje náklady vrátane odpisovania a finančných poplatkov. V období po ukončení reštrukturalizácie sa očakávaná rentabilita investovaného kapitálu odhaduje v rozmedzí od [5 – 6] % do [10 – 12] %. Keďže výnos desaťročných poľských štátnych dlhopisov, ktorý sa bežne používa na stanovenie približnej hodnoty návratnosti bezrizikovej investície, je približne 3,4 %, očakávaná rentabilita investovaného kapitálu poskytuje primeranú odmenu za riziko a možno ju považovať za dostačujúcu na to, aby spoločnosti LOT umožnila súťažiť na trhu na základe vlastných zásluh. Na druhej strane, keďže mediánová rentabilita investovaného kapitálu európskych leteckých dopravcov bola v minulom finančnom roku 6,9 % (10,3 % v prípade, ak sa zohľadnia len ziskoví dopravcovia) a najefektívnejší európski dopravcovia mali rentabilitu investovaného kapitálu na úrovni 13,4 %, cieľ, ktorý si stanovila spoločnosť LOT, sa nezdá byť nereálny a ani nadmerný po úspešnej reštrukturalizácii.
- (219) V reštrukturalizačnom pláne sa podrobne uvádzajú okolnosti, ktoré viedli k ťažkostiam spoločnosti LOT. V pláne sa tiež uvádzajú opatrenia, ktorých cieľom je riešiť tieto ťažkosti, ktoré sú podrobne opísané v kapitole III v predchádzajúcom texte.
- (220) Komisia preskúmala kľúčové predpoklady, ktoré tvoria základ finančných prognóz uvedených v reštrukturalizačnom pláne, a posúdila reštrukturalizačné opatrenia a tiež otázky, ktoré vzniesli zainteresované strany v súvislosti s obnovením dlhodobej životaschopnosti. Na základe toho sa Komisia domnieva, že spoločnosť LOT sa momentálne nachádza v lepšej pozícii na dosiahnutie úspechu ako v období rokov 2009 – 2012.
- (221) Po prvé, v roku 2013 spoločnosť LOT začala prevádzkovať dlho očakávané lietadlá B787, ktoré sú kľúčovým prvkom novej stratégie a sú dôležitým stimulom prínosov reštrukturalizácie. Oneskorenie dodania lietadiel B787 považovalo Poľsko za jeden z hlavných dôvodov, prečo sa spoločnosť v minulosti dostala do finančných ťažkostí

a prečo nebola schopná obnoviť životaschopnosť. Nová stratégia spoločnosti LOT je založená na využití lietadiel B787 na výklenkových dlhých letových tratiach a na účinnej napájacej sieti z Poľska a strednej Európy vybudovanej okolo Letiska Fryderyka Chopina vo Varšave, ktoré bolo nedávno zmodernizované a momentálne sa rozširuje ⁽⁶⁸⁾.

- (222) Prvé skutočné výsledky prevádzky lietadiel B787 potvrdzujú predpoklad, že zavedenie týchto lietadiel bude mať významné reštrukturalizačné prínosy. Zisk, ktorý vytvorila flotila lietadiel B787 v období od júna do novembra 2013, bol o [...] mil. PLN vyšší ako zisk, ktorý vytvorili ich predchodcovia, lietadlá B767, v porovnateľnom období roku 2012. Tento nárast je ešte vyšší ako sa predpokladalo v reštrukturalizačnom pláne. Za predpokladu, že lietadlá sa budú používať celých 12 mesiacov (na rozdiel od roku 2013, keď boli pol roka mimo prevádzky), plánovaný ročný finančný dosah vo výške [135 – 165] mil. PLN sa zdá byť dosiahnuteľný. Nové lietadlá tiež znamenajú významné úspory: náklady na palivo boli nižšie o [> 15] % a celkové priame náklady boli nižšie o [> 25] %.
- (223) Poľsko tiež predložilo kvantitatívne dôkazy o tom, že zavedenie lietadiel B787 má priaznivý dosah nielen na segment dlhých letových tratí, ale aj na celú letovú sieť vrátane segmentov krátkych a stredne dlhých letových tratí, ktoré slúžia ako prípoje pre dlhé letové trate. Zisk spoločnosti LOT z leteckých spojení obsluhovaných lietadlami B787 meraný metódou marža 2 ⁽⁶⁹⁾ (t. j. vrátane príspevkového účinku na celú letovú sieť) dosiahol v období od júna do novembra 2013 [> 100] mil. PLN a bol o [> 100] % vyšší ako v porovnateľnom období v roku 2012, keď spoločnosť používala staré lietadlá B767.
- (224) Pokiaľ ide o možné nedostatočné využitie lietadiel B787, ktoré sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania, Poľsko vysvetlilo, že do roku 2013 spoločnosť LOT prevádzkovala päť lietadiel B767 na tratiach z Poľska do USA a Kanady. V súčasnosti má LOT k dispozícii šesť lietadiel B787, ktoré možno použiť na rovnakých tratiach a na dodatočnej trati do Pekingu. Po skončení obdobia reštrukturalizácie LOT plánuje otvoriť nové dlhé letové trate do Ázie. Podľa združenia IATA sa očakáva, že transatlantické lety z Poľska zaznamenajú v rokoch 2013 až 2017 nárast 6,5 % ročne a letecká preprava cestujúcich zo strednej a východnej Európy do Ázie bude rásť o 9,1 % až 10,6 % ročne. Poľsko predložilo údaje preukazujúce, že má jeden z najväčších a rastúcich miestnych trhov letov do Severnej Ameriky, väčší ako niektoré západoeurópske strediská, ktoré už na trhu pôsobia dlhý čas (Mníchov, Viedeň, Kodaň a na niektorých tratiach Zürich), a tiež väčší ako súčasný trhový rozsah Prahy a Budapešti dovedna. Tieto údaje poskytujú ďalšie záruky, že lietadlá B787 možno používať účinne a efektívne.
- (225) Po druhé, spoločnosť LOT reagovala na slabé stránky predchádzajúcich reštrukturalizačných pokusov tak, že sa zamerala na problémy, ktoré predtým neboli vyriešené (napr. nezásadová reštrukturalizácia pracovných miest). Už do novembra 2013 znížila spoločnosť LOT počet pozemného leteckého personálu o neslýchaných 35 %, pričom sa plánuje ďalšie zníženie počtu pracovných miest. Spoločnosť tiež posilnila monitorovanie vykonávania reštrukturalizačného plánu.
- (226) V roku 2013 opatrenia zamerané na príjmy vytvorili [> 100] % plánovaného finančného potenciálu. V auguste 2013 spoločnosť zaviedla platené stravovacie služby, čo nevyvolalo negatívne reakcie zákazníkov. Podľa prieskumu trhu, ktorý vykonala spoločnosť LOT, jej zákazníci v ekonomickej triede by pravdepodobne nenamietali ani proti iným plateným službám okrem poplatku za batožinu (ktorý spoločnosť LOT neplánuje zaviesť). Cestujúci na poľskom trhu, na ktorom majú nízkonákladoví dopravcovia viac ako 50 % podiel, sú zvyknutí na platené služby.
- (227) Zdá sa, že existuje potenciál rastu dodatočných príjmov. Dodatočné príjmy spoločnosti LOT tvoria [...] % obratu, pričom sú nižšie ako je priemer pre tradičných dopravcov (3,1 % a neustále rastie) a oveľa nižšie ako v prípade spoločnosti Aer Lingus (13 – 14 %), ktorú LOT vníma ako strategický referenčný štandard (vzhľadom na podobnú veľkosť a obchodný model). Spoločnosť LOT vytvorila osobitný útvar, ktorý sa zaoberá výhradne zvýšením dodatočných príjmov. Vzhľadom na to, že tradiční leteckí dopravcovia sa presúvajú smerom k zmiešanému obchodnému modelu, v rámci ktorého sa kombinujú vyššie dodatočné príjmy s tradičnými prvkami sieťových dopravcov, zdá sa byť opodstatnený predpoklad, že ak sa spoločnosť LOT posunie tým istým smerom, nenaruší to jej stratégiu (zostať dopravcom pôvodného typu) a neodradí to jej zákazníkov.

⁽⁶⁸⁾ Po modernizácii druhého terminálu pre cestujúcich vzrastie kapacita letiska na viac ako 20 miliónov cestujúcich (aktuálna kapacita sa teda zdvojnásobí).

⁽⁶⁹⁾ Vymedzenie metódy marža 2 sa nachádza v odôvodnení 248.

- (228) Pokiaľ ide o ďalšie vykonávanie reštrukturalizačného plánu, k 31. decembru 2013 sa už spoločnosť LOT podarilo dosiahnuť 69 % plánovaného zlepšenia v roku 2014. Na dosiahnutie cieľa stanoveného na rok, ktorý sa končí 31. decembra 2014 (zisk z hlavnej činnosti vo výške 71 mil. PLN), musí spoločnosť LOT zlepšiť svoju finančnú výkonnosť o 75 mil. PLN, čo je reálny cieľ.
- (229) Spoločnosť LOT predovšetkým identifikovala zdroje tohto požadovaného zlepšenia, napr. prínosy reštrukturalizačných opatrení, ktoré sa už vykonali a majú opakovaný finančný dosah ($[> 100]$ mil. PLN v roku 2013), na rozdiel od prvej polovice roku 2013 nebude potrebné zaplatiť jednorazové náklady spojené s uzemnením lietadiel B787 ($[> 25]$ mil. PLN), dodatočný zisk z lietadiel B787, ak sa budú používať celý rok namiesto len polovice roka ako v roku 2013 ($[> 50]$ mil. PLN), úspory na nákladoch na palivo ($[> 75]$ mil. PLN). Ak sa v skutočnosti uskutoční len zlomok týchto možných zlepšení, mala by spoločnosť LOT dosiahnuť finančný cieľ stanovený na rok 2014.
- (230) Po tretie, zlepšilo sa makroekonomické prostredie, ktoré podkopávalo predchádzajúce reštrukturalizačné úsilie. Zdá sa, že po recesii z rokov 2009 a 2012 sa hospodárstvo EÚ opäť posilňuje, keďže podľa prognóz by v roku 2014 malo dosiahnuť nárast o 1,6 % a v roku 2015 by mal nárast dosiahnuť 2,0 %. Očakáva sa, že v roku 2014 hospodárstvo Poľska narastie o 3,2 %, t. j. rýchlejšie v porovnaní s prognózami v čase vypracovania reštrukturalizačného plánu (2,2 %), a v roku 2015 by mal nárast dosiahnuť 3,4 % ⁽⁷⁰⁾. Na základe údajov z predchádzajúcich období, ktoré uvádza spoločnosť LOT, možno konštatovať, že dopyt po službách leteckej dopravy cestujúcich úzko súvisí s hospodárskym rastom. Združenie IATA predpokladá, že celosvetový tok cestujúcich bude v období rokov 2013 až 2017 rásť o 5,4 % ročne. Podľa Združenia európskych leteckých spoločností v letnom harmonograme roku 2014 zaznamenaná stredná a východná Európa najväčší rozmach zo všetkých európskych oblastí (nárast letov o 7 %). Poľsko zodpovedá zhruba za 25 % celkovej letovej premávky v strednej a východnej Európe.
- (231) V dôsledku toho, vo finančnom roku, ktorý sa skončil 31. decembra 2013 (t. j. prvý plný rok reštrukturalizačného obdobia), spoločnosť LOT zaznamenala čistý zisk 26 mil. PLN (v porovnaní s plánovanou stratou 196 mil. PLN). Podľa analýzy spoločnosti toto prvé dosiahnutie zisku od roku 2007 možno vo veľkej miere pripísať vykonaniu reštrukturalizačných opatrení, a nie externým faktorom.
- (232) Výrazne sa zlepšila aj likvidita spoločnosti LOT. Skutočné peňažné toky z prevádzok boli v roku 2013 o 285 mil. PLN vyššie ako plánované. Zatiaľ čo v reštrukturalizačnom pláne sa predpokladalo, že spoločnosť LOT bude potrebovať pomoc na reštrukturalizáciu v auguste 2013, do dnešného dňa sa jej darí fungovať bez tejto pomoci a dokonca vytvorila dodatočné zdroje financovania, napr. [...] od spoločnosti Boeing vo výške [...] mil. USD a čisté tržby z predaja a spätného lízingu šiestich lietadiel B787 vo výške [...] mil. USD ⁽⁷¹⁾. V dôsledku toho, hoci spoločnosť LOT stále potrebuje pomoc na to, aby prežila, likviditný bezpečnostný limit sa zvýšil, a tým sa ešte viac podporilo tvrdenie o obnovení životaschopnosti.
- (233) V rozhodnutí o začatí konania Komisia spochybnila niektoré predpoklady, z ktorých vychádzajú finančné prognózy, napr. pomerne malé odchýlky kľúčových parametrov, z ktorých vychádzajú finančné prognózy, od východiskového stavu (napr. priemerné jednotkové príjmy na cestujúceho (výnos) – o 1 %, počet cestujúcich – o 1 %, výmenný kurz PLN/USD – o 10 %), nemenná cena paliva v priebehu šesťročného prognózovaného horizontu, miera vykonávania reštrukturalizačných opatrení na úrovni 85 %, plánované tržby, ktoré sa majú dosiahnuť z ďalšieho prenájmu lietadiel.
- (234) Poľsko predložilo aktualizovanú analýzu citlivosti, v ktorej sa predpokladajú väčšie odchýlky kľúčových parametrov od východiskových hodnôt: výnos – o 4 %, počet cestujúcich – o 3,5 %, zníženie PLN voči USD – o 55 %. Aj podľa tejto analýzy sa pri všetkých scenároch očakáva, že spoločnosť LOT zostane životaschopná počas celého prognózovaného horizontu rokov 2014 až 2018. Poľsko však napriek tomu zdôraznilo, že východiskové úrovne sú konzervatívne. Plánovaný výnos je odôvodnený hodnotami z predchádzajúcich období a potvrdzujú ho aj skutočné výsledky (v roku 2013 výnos rástol rýchlejšie ako sa plánovalo). Počet cestujúcich, ktorý sa už plánoval na výrazne nižších úrovniach v súvislosti s reštrukturalizačnými a kompenzačnými opatreniami, je nižší ako by sa vyžadovalo na základe porovnania s partnerskými leteckými dopravcami a na základe prognózy rastu poľského trhu. Napokon, podľa prognóz finančných inštitúcií, ktoré uvádza spoločnosť LOT, sa predpokladá, že výmenný kurz PLN/USD sa udrží pod úrovňou plánovanou v reštrukturalizačnom pláne, a to až do konca prognózovaného horizontu, t. j. do roku 2016.

⁽⁷⁰⁾ Európska hospodárska prognóza – jar 2014, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf.

⁽⁷¹⁾ Dňa [...] spoločnosť LOT podpísala dohodu so spoločnosťou Boeing, ktorou sa uzavreli rokovania, ktoré pochádzali z [...] lietadiel B787 [...]. V dohode sa stanovuje [...], pričom odhadovaný peňažný dosah je [...] mil. USD. Navyše, podmienky dohody o predaji a spätnom lízingu šiestich lietadiel B787 sú lepšie ako v prípade operatívneho lízingu, ktorý sa pôvodne plánoval v reštrukturalizačnom pláne. Súčasná hodnota dodatočných peňažných tokov je [...] mil. USD.

- (235) Východisková cena paliva predpokladaná v reštrukturalizačnom pláne je vyššia ako historické maximum spoločnosti LOT za posledných 10 rokov, a zároveň je o 12,1 % vyššia ako trhovú cenu v čase notifikácie, t. j. relatívne vyššia ako ceny, ktoré Komisia analyzovala v predchádzajúcich prípadoch týkajúcich sa reštrukturalizácie leteckých dopravcov ⁽⁷²⁾ (napr. maximálna analyzovaná cena paliva vo veci Czech Airlines bola o 5 % vyššia ako súčasné trhové ceny a vo veci Air Malta bola maximálna analyzovaná cena paliva o 4,5 % vyššia ako súčasné trhové ceny). LOT môže momentálne zabezpečiť cenu paliva do roku 2015 o [...] % nižšiu v porovnaní s východiskovou úrovňou, to znamená, že spoločnosť LOT môže zaistiť, že cena neprekročí zabezpečenú úroveň do konca obdobia reštrukturalizácie. Navyše podľa analýzy citlivosti, ak by aj došlo k tomu, že sa táto veľmi konzervatívna východisková cena zvýši o 15 %, spoločnosť by si napriek tomu udržala likviditu v celom horizonte finančnej prognózy.
- (236) Pokiaľ ide o plánované tržby, ktoré sa majú dosiahnuť z ďalšieho prenájmu lietadiel, spoločnosť LOT zatiaľ ďalej prenajala jedno lietadlo B787 cestovným kanceláriám a momentálne pracuje na dokončení dohody s nájomcom druhého lietadla. LOT posudzuje pravdepodobnosť uzavretia dohody ako vysokú. Podľa pripomienok, ktoré predložila zainteresovaná strana, je B787 lietadlo s veľmi dobrým obchodným potenciálom. Zdá sa teda, že predpoklad ďalšieho prenájmu dvoch lietadiel B787 je dosiahnuteľný.
- (237) LOT stále hľadá kupcov alebo nájomcov [...] lietadiel E170. Spoločnosť však pripravila aj alternatívny scenár flotily, v ktorom sa predpokladá, že tieto lietadlá sa budú aj naďalej využívať, aby sa obnovenie životaschopnosti zaistilo aj v prípade, ak sa toto úsilie skončí neúspešne. Komisia preskúmala ako by sa alternatívnym scenárom (v prípade, že sa vykoná) ovplyvnili finančné prognózy. Komisia zistila, že celkové výstupné peňažné toky v rokoch 2014 až 2018 by boli o [64 – 78] mil. PLN vyššie ako v prípade východiskového scenára. Táto záporná odchýlka je v rámci bezpečnostného limitu, s ktorým počíta reštrukturalizačný plán. Aj v tom najhoršom scenári sa očakáva, že LOT vytvorí v rokoch 2014 až 2018 kumulované peňažné toky vo výške [> 150] mil. PLN.
- (238) Okrem toho spoločnosť LOT stanovila ďalšie reštrukturalizačné opatrenia (nezahrnuté do reštrukturalizačného plánu) na umorenie možných nepriaznivých účinkov alternatívneho scenára flotily. Očakávaný finančný dosah týchto dodatočných opatrení je [> 50] mil. PLN ročne, a teda omnoho prevyšuje možnú finančnú medzeru vo výške [64 – 78] mil. PLN v rokoch 2014 až 2018. Podľa finančných prognóz uvedených v alternatívnom scenári flotily v spojení s dodatočnými reštrukturalizačnými opatreniami sa predpokladá, že hotovostná situácia spoločnosti LOT bude dokonca o trochu lepšia ako sa predpokladalo v reštrukturalizačnom pláne.
- (239) Pokiaľ ide o mieru vykonávania reštrukturalizačného plánu, na základe uvedenej analýzy Komisia zastáva názor, že predpokladaná miera vykonávania reštrukturalizačných opatrení na úrovni 85 % je reálna. Komisia navyše konštatuje, že v roku 2013 spoločnosť LOT dosiahla 137 % plánovaných prínosov reštrukturalizácie.
- (240) Komisia preto zastáva názor, že aktualizovanou analýzou citlivosti sa takisto preukazuje, že navrhovanými reštrukturalizačnými opatreniami sa dokáže obnoviť dlhodobá životaschopnosť spoločnosti.
- (241) Komisia ďalej poznamenáva, že trvanie reštrukturalizačného plánu je obmedzené na tri a štvrt roka, od posledného štvrtroka 2012 do konca roka 2015, čo sa v danom prípade zdá byť primerané vzhľadom na reštrukturalizačné opatrenia stanovené v pláne, vzhľadom na harmonogram ich vykonania a vzhľadom na prvé výsledky týchto opatrení. Trvanie je kratšie ako v prípade predchádzajúcich schválených vecí týkajúcich sa leteckých dopravcov ⁽⁷³⁾, keď obdobie reštrukturalizácie trvalo päť rokov.
- (242) Komisia napokon konštatuje, že dátum notifikovaného reštrukturalizačného plánu je 14. jún 2013, zatiaľ čo reštrukturalizačný proces sa začal na konci roka 2012. Prirodzene, reštrukturalizácia firmy v ťažkostiach si vo všeobecnosti vyžaduje mnoho opatrení, pričom niektoré z nich možno prijať hneď a pri iných treba viac času na ich vymedzenie a vykonanie. Bolo by teda kontraproduktívne tvrdiť, že ak sa majú všetky opatrenia považovať ako súčasť rovnakého reštrukturalizačného procesu, predchádzajúce opatrenia nemožno vykonať, pokiaľ opatrenia druhého typu nie sú presne vymedzené do poslednej podrobnosti. Takéto embargo na vykonávanie opatrení, ktoré by sa dali prijať rýchlo, by zväčšilo ťažkosti podniku, a ten by o to viac potreboval štátnu pomoc.
- (243) Komisia preto dospela k záveru, že navrhovanými reštrukturalizačnými opatreniami sa dokáže obnoviť dlhodobá životaschopnosť spoločnosti v rámci primeraného časového harmonogramu a na základe reálnych predpokladov.

⁽⁷²⁾ Rozhodnutie Komisie C(2012) 6352 final z 19. septembra 2012 o štátnej pomoci vo veci SA.30908 (Ú. v. EÚ L 92, 3.4.2013, s. 16); rozhodnutie Komisie C(2012) 4198 final z 27. júna 2012 o štátnej pomoci vo veci SA.33015 (Ú. v. EÚ L 301, 30.10.2012, s. 29).

⁽⁷³⁾ Pozri poznámku pod čiarou 72.

7.3.4 Zabránenie nenáležitému narušeniu hospodárskej súťaže (kompenzačné opatrenia)

- (244) Podľa ods. 38 – 42 usmernení sa musia prijať kompenzačné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby sa čo najviac zmiernili negatívne účinky na obchodné podmienky. Pomoc nesmie nenáležite narušať hospodársku súťaž. Väčšinou to znamená obmedzenie prítomnosti danej spoločnosti na príslušných trhoch na konci obdobia reštrukturalizácie. Kompenzačné opatrenia by mali proporcionálne zodpovedať deformačným účinkom pomoci a najmä veľkosti a relatívnej dôležitosti firmy na jej trhu alebo trhoch. Ukončenie stratových činností nemožno považovať za platné kompenzačné opatrenia. Rozsah kompenzačných opatrení sa musí stanoviť podľa konkrétnych prípadov a s ohľadom na cieľ obnovenia dlhodobej životaschopnosti podniku. Navyše podľa ods. 7 usmernení bude Komisia požadovať kompenzačné opatrenia na zníženie účinku na konkurentov.
- (245) Podľa ods. 56 usmernení sú podmienky na schvaľovanie pomoci menej prísne, pokiaľ ide o vykonanie kompenzačných opatrení v dotovaných oblastiach. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že LOT sa nachádza v dotovanej oblasti podľa článku 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ.
- (246) Komisia poznamenáva, že LOT je pomerne malá spoločnosť, ktorá čelí konkurencii zo strany tradičných leteckých dopravcov a zo strany nízkonákladových dopravcov. Podiel tejto spoločnosti na celom európskom obchode v oblasti leteckej dopravy cestujúcich sa odhaduje na menej ako 1 %. LOT má pomerne silné (no slabnúce) postavenie na trhu medzinárodných trás z Poľska a do Poľska s odhadovaným obchodným podielom na úrovni 27 %. Komisia preto zastáva názor, že kompenzačné opatrenia sú potrebné. Napriek tomu, pomerne malá veľkosť a obmedzená trhová dôležitosť spoločnosti LOT umožňujú Komisii domnievať sa, že deformačné účinky pomoci budú obmedzené. Táto skutočnosť by sa mala zohľadniť aj pri posudzovaní kompenzačných opatrení.
- (247) Ako kompenzačné opatrenia LOT plánuje ukončiť prevádzku na 19 letových spojeniach a znížiť frekvenciu letov na 5 letových spojeniach (pozri podrobnosti v oddiele 3.4). Navrhované kompenzačné opatrenia zodpovedajú zníženiu kapacity o [13,5 – 16,5] % z hľadiska ponúkaných osobokilometrov (ASK) v porovnaní s obdobím pred reštrukturalizáciou od novembra 2011 do októbra 2012. LOT tvrdí, že žiadne z týchto letových spojení nebolo pred reštrukturalizáciou stratové.
- (248) LOT vypočítava ziskovosť letových tratí pomocou dvoch mier: pomocou marže 1 a marže 2. Marža 1 zohľadňuje príjmy a variabilné náklady danej trate, napr. tržby, náklady na cestujúcich a letové náklady. Marža 2 navyše zohľadňuje aj tzv. „príspevok“ (finančný dosah danej trate na celú letovú sieť spoločnosti LOT) a nepriame náklady zodpovedajúce danej trati (napr. operatívny lízing, odpisovanie, fixné náklady na zamestnancov, marketing a reklama). Všetky príslušné letové trate boli ziskové z hľadiska marže 1.
- (249) Komisia zvykne postupovať tak, že za ziskové považuje tie trate, ktoré mali kladnú príspevkovú maržu v roku, ktorý predchádzal ukončeniu ich prevádzky ⁽⁷⁴⁾. Príspevková marža (ktorá zodpovedá marži 1 spoločnosti LOT) zohľadňuje obrat a variabilné náklady (napr. náklady na let, cestujúcich a distribúciu) zodpovedajúce danej konkrétnej trati. Príspevková marža je správna miera, pretože zohľadňuje všetky náklady, ktoré sú priamo spojené s danou traťou. Trate s kladnou príspevkovou maržou nielen pokrývajú variabilné náklady danej trate, ale prispievajú aj k úhrade fixných nákladov spoločnosti.
- (250) Je bežná obchodná prax pokračovať v krátkodobom alebo strednodobom horizonte v operáciách, ktoré pokrývajú variabilné náklady. Fixné náklady sa v zásade nemenia s objemom operácií a musia sa znášať bez ohľadu na to, či sa dané letové spojenie prevádzkuje. Preto je pre leteckého dopravcu výhodnejšie zachovať takéto letové spojenie, pokiaľ pokrýva aspoň časť fixných nákladov, ako keby ho mal zrušiť. Túto skutočnosť implicitne potvrdila jedna zo zainteresovaných strán, ktorá predložila pripomienku, že meranie ziskovosti len na základe variabilných nákladov nie je z dlhodobého hľadiska primerané.
- (251) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že príslušné trate predstavujú primerané kompenzačné opatrenia, keďže pred reštrukturalizáciou neboli stratové.
- (252) Pokiaľ ide o tvrdenie zainteresovanej strany, že v dôsledku štátnej pomoci spoločnosť LOT zvýšila svoju kapacitu na poľskom charterovom trhu, Komisia konštatuje, po prvé, že LOT zatiaľ dostala len pomoc na záchranu, ktorá bola v plnej miere použitá na splatenie záväzkov po termíne splatnosti a na pokrytie peňažného deficitu z prevádzkových činností v období na záchranu. Spoločnosť LOT teda nemala k dispozícii žiadnu prebytkovú štátnu pomoc, ktorou by mohla financovať údajné rozšírenie na charterovom trhu. Ani v budúcnosti sa neplánuje použiť reštrukturalizačná pomoc na tento účel, ale výhradne na financovanie reštrukturalizačných opatrení.

⁽⁷⁴⁾ Pozri rozhodnutie Komisie SA.30908, pozri poznámku pod čiarou 72 v odôvodneniach 130 a 131.

- (253) Po druhé, spoločnosť LOT nezvýšila svoju kapacitu na poľskom charterovom trhu. Naopak, LOT znížila svoju prítomnosť na rastúcom poľskom charterovom trhu z [> 3] % v roku 2012 na [$< 1,5$] % v roku 2013 (v minulosti mala spoločnosť LOT oveľa silnejšie postavenie, v roku 2010 bol jej trhoví podiel [> 15] %). Činnosti spoločnosti LOT na charterovom trhu sú dočasné a vykonávajú sa len s cieľom zabezpečiť účinné využitie flotily, ako sa plánovalo v reštrukturalizačnom pláne. Po ukončení obdobia reštrukturalizácie LOT neplánuje pokračovať vo svojej prítomnosti na charterovom trhu.
- (254) Po tretie, činnosť v oblasti charterových letov je pre spoločnosť LOT okrajová záležitosť, ktorá predstavuje len [< 1] % jej činnosti. V usmerneniach sa vyžaduje zníženie kapacity na hlavnom trhu, t. j. v prípade spoločnosti LOT – na trhu pravidelných plánovaných letových služieb.
- (255) Možno teda zhrnúť, že celková miera zníženia kapacity vyplývajúca z kompenzačných opatrení, ktoré ponúkla spoločnosť LOT, predstavuje [13,5 – 16,5] % a je vyššia ako miera, ktorú Komisia prijala v skôr uvedených veciach reštrukturalizácie leteckých dopravcov, t. j. Czech Airlines a Air Malta. Treba tiež poznamenať, že skutočné zníženie kapacity, ktoré zaznamenala spoločnosť LOT v roku 2013, bolo o 1,6 percentuálneho bodu vyššie ako sa pôvodne plánovalo.
- (256) Komisia navyše konštatuje, že spoločnosť LOT zrušila viacero tratí prevádzkovaných z plne koordinovaných letísk ⁽⁷⁵⁾ vo Frankfurt, Mníchove, Düsseldorfe, Viedni, Zürichu, Helsinkách, Paríži, Nice, Ríme, Amsterdame a Štokholme. V dôsledku toho sa na týchto letiskách uvoľnili dvojice prevádzkových intervalov, čo vytvára nové obchodné príležitosti pre konkurenčných leteckých dopravcov, aby prevádzkovali trate do týchto letísk a z týchto letísk, a aby na týchto letiskách zvýšili svoju prítomnosť.
- (257) Na základe uvedených skutočností sú navrhované kompenzačné opatrenia dostatočné na zabezpečenie minimalizovania negatívnych účinkov štátnej pomoci na obchodné podmienky. Navrhované kompenzačné opatrenia sú teda v súlade s ods. 38 – 42 usmernení.

7.3.5. Obmedzenie pomoci na minimum, vlastný príspevok

- (258) Podľa ods. 43 až 45 usmernení sa pomoc musí obmedziť na striktné minimum nevyhnutné na to, aby sa mohla reštrukturalizácia uskutočniť. Od príjemcu pomoci sa očakáva, že na reštrukturalizačný plán príspeje značnou sumou z vlastných finančných zdrojov vrátane predaja aktív, ktoré nie sú pre prežitie spoločnosti kľúčové, alebo z externého financovania v rámci trhových podmienok. Takýto príspevok musí byť reálny, t. j. skutočný, vylučujúci všetky budúce očakávané zisky (napr. peňažný tok) a je znakom toho, že trhy veria v uskutočniteľnosť návratu životaschopnosti spoločnosti. V prípade pomoci veľkým firmám (medzi ktoré patrí aj LOT) musí byť podiel vlastného príspevku najmenej na úrovni 50 % reštrukturalizačných nákladov.
- (259) Vykázaný vlastný príspevok spoločnosti LOT predstavuje [1 200 – 1 600] mil. PLN a tvorí [60 – 67] % reštrukturalizačných nákladov. Pozostáva z: i) finančného lízingu lietadiel B787 vo výške [...] mil. PLN a ii) predaja nehnuteľného majetku, ktorý by mal vygenerovať [...] mil. PLN.
- (260) Finančný lízing poskytla súkromná americká banka [...] na financovanie nadobudnutia piatich lietadiel B787. Tento lízing je okrem iného zabezpečený zárukou Ex-Im banky a záložnými právami na lietadlá.
- (261) Podľa usmernení môže vlastný príspevok pochádzať „z externého financovania v rámci trhových podmienok“. Daný finančný lízing spĺňa túto požiadavku. Po prvé, poskytla ho súkromná banka. Po druhé, spoločnosť LOT si ponuku banky [...] vybrala vo výberovom konaní z 24 obchodných ponúk získaných na trhu. Po tretie, lízing lietadla predstavuje v leteckom priemysle štandardnú formu financovania (vrátane typu zábezpeky), ktorú používajú aj konkurenti spoločnosti LOT. Podľa informácií poskytnutých Poľskom, v priebehu posledných troch rokov viacero leteckých dopravcov EÚ nadobudlo lietadlá so zárukami agentúr na podporu exportu vrátane Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian, KLM. V roku 2012 sa celosvetovo uzavrelo približne 30 % transakcií na financovanie lietadiel s účasťou agentúr na podporu exportu. Napokon, financovanie pokrýva len časť nákupnej ceny lietadla ([75 – 90] %) a zvyšok musí zaplatiť LOT.
- (262) Na druhej strane sa v ustanoveniach stanovuje, že vlastný príspevok „...je znakom toho, že trhy veria v uskutočniteľnosť návratu životaschopnosti“. Vzhľadom na vysokú kvalitu zábezpeky a na zjavne malé alebo žiadne úverové riziko, Komisia v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila výhradu, či tento lízing možno považovať za dôkaz, že trhy veria v obnovenie dlhodobej životaschopnosti spoločnosti LOT.

⁽⁷⁵⁾ Plne koordinované letiská sú vymedzené v článku 2 písm. g) nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1). Podľa článku 3 ods. 4 nariadenia (EHS) č. 95/93, tieto letiská, prinajmenšom počas určitých období, čelia kapacitným obmedzeniam.

- (263) Poľsko ako odpoveď na túto výhradu predložilo ďalšie vysvetlenie a dôkazy. Ex-Im banka pred poskytnutím záruky vykonala hĺbkovú analýzu a preskúmala finančné postavenie a operácie spoločnosti LOT. Ex-Im banka dospela k záveru, že LOT má životaschopný obchodný model a že v dlhodobom horizonte dokáže splatiť daný lízing.
- (264) Navyše skutočnosť, že 24 súkromných spoločností ponúklo rozličné podmienky financovania rovnakej transakcie, naznačuje, že napriek veľmi kvalitnej zábezpeke zastávali názor, že financovanie spoločnosti LOT zahŕňa určité riziko (inak by všetci uchádzači ponúkli rovnakú bezrizikovú sadzbu). Racionálny trhový veriteľ by posúdil riziko a zohľadnil by životaschopnosť spoločnosti LOT, keďže ide o kľúčový faktor, ktorý ovplyvňuje schopnosť dlžníka splácať lízing.
- (265) Okrem toho, jeden z uchádzačov ponúkol financovanie aj bez záruky agentúry na podporu exportu, čo je dôkazom toho, že trh bol pripravený ponúknuť financovanie aj v prípade, že by do tohto procesu nezasiahla agentúra na podporu exportu. Na základe analýzy, ktorú vykonal externý poradca, si spoločnosť LOT vybrala ako konkurencieschopnejšiu ponuku vo výške [...].
- (266) Riziko spoločnosti LOT zhodnotil aj americký kapitálový trh, keď sa v roku 2013 lízing úspešne refinancoval z pôvodnej štruktúry financovania, ktorá bola založená na mechanizme úveru, na štruktúru financovania založenú na emitovaní dlhopisov. Dlhopisy kúpili súkromní investori, ktorí prijali súvisiace riziko, a tak automaticky vyjadrili svoje presvedčenie, že podkladové lízingové záväzky budú uhradené.
- (267) Je bežná trhová prax, že veritelia minimalizujú svoje riziko tak, že hľadajú čo najkvalitnejšiu zábezpeku a pokiaľ možno aj záruku. Skutočnosť, že banka [...] poskytla financovanie na základe záruky agentúry na podporu exportu teda nie je dôkazom toho, že trhy neverili v životaschopnosť spoločnosti LOT. Na druhej strane, veriteľ by neposkytol financovanie len na základe toho, že zábezpeka je dobrá, ak by bol presvedčený o tom, že nájomca nedokáže splatiť lízing. Veriteľ v každom prípade podstupuje určité úverové riziko, keďže v prípade, ak by bol nájomca platobne neschopný, veriteľ by utrpel straty (t. j. okamžitú stratu príjmu z nájmu, ktorá pokračuje až do času, keď sa podarí lietadlo opätovne prenajať novému zákazníkovi, a tiež náklady spojené so zmenou usporiadania lietadla pre iného prevádzkovateľa a náklady spojené s výkonom zábezpek a záruky).
- (268) Na základe uvedených skutočností možno konštatovať, že finančný lízing možno považovať za prejav dôvery trhov v to, že sa spoločnosti LOT podarí obnoviť životaschopnosť. Komisia v tejto súvislosti poznamenáva, že finančný lízing už akceptovala ako platný zdroj vlastného príspevku vo veciach reštrukturalizácie spoločností Czech Airlines a airBaltic ⁽⁷⁶⁾.
- (269) Pokiaľ ide o druhý zdroj notifikovaného vlastného príspevku (t. j. predaj nehnuteľného majetku), Poľsko informovalo, že sa zatiaľ podarilo dosiahnuť tržby vo výške [...] PLN. Okrem toho Poľsko predložilo nezávislé znalecké ocenenia, ktorými sa potvrdzuje trhová hodnota ďalších nehnuteľností vo výške [...] PLN. Komisia podrobila tieto ocenenia analýze a neodhalila žiadne chyby. V oceneniach sú použité akceptované metodiky a sú založené na dôveryhodných predpokladoch. Komisia preto zastáva názor, že výsledky uvedených ocenení predstavujú náležitý odhad trhových cien daných aktív, ktoré sa majú predať. Hodnotu zostávajúceho majetku ⁽⁷⁷⁾, ktorý má slúžiť ako vlastný príspevok, zatiaľ buď nepotvrdilo nezávislé ocenenie, prípadne iné dôveryhodné podklady, alebo takéto ocenenia existujú, no nie sú aktuálne. Komisia preto považuje vlastný príspevok vo výške 30 650 928 PLN (t. j. skutočne dosiahnuté tržby a plánované tržby opierajúce sa o nezávislé znalecké ocenenia) za prijateľný vo vzťahu k predaju tohto majetku.
- (270) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že vlastný príspevok vo výške [1 200 – 1 600] PLN spĺňa kritériá vyplývajúce z usmernení. Táto suma predstavuje [60 – 67] % celkových reštrukturalizačných nákladov, a teda je oveľa vyššia ako hraničná hodnota na úrovni 50 % požadovaná v prípade veľkých podnikov. Samotný finančný lízing predstavuje [60 – 67] % celkových reštrukturalizačných nákladov, a teda by postačoval na prekročenie požadovanej hraničnej hodnoty.
- (271) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že notifikované opatrenie spĺňa podmienky zlučiteľnosti vyplývajúce z usmernení.

VIII. ZÁVER

- (272) Komisia dospela k záveru, že notifikované opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ktorá je zlučiteľná s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ v spojení s usmerneniami.

⁽⁷⁶⁾ Pozri rozhodnutie Komisie SA.30908, pozri poznámku pod čiarou 72, v odôvodneniach 119 a 145; rozhodnutie Komisie C(2014) 4552 final z 9. júla 2014 vo veci SA.34191, zatiaľ nezverejnené, v odôvodnení 212.

⁽⁷⁷⁾ Ide o: nehnuteľnosť, ktorá sa nachádza v Bledzewe k/Sierpca woj. mazowieckie; nehnuteľnosť, ktorá sa nachádza vo Varšave na ul. Płocka 47, a 2 garáže nachádzajúce sa na krakovskom letisku.

- (273) Komisia tiež dospela k záveru, že odklady splatnosti letiskových poplatkov uvedené v odôvodnení 90 a iné transakcie uvedené v odôvodneniach 132 a 133 nepredstavujú pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
- (274) Komisia napokon uvádza, že Poľsko súhlasilo s prijatím a notifikovaním tohto rozhodnutia v anglickom jazyku,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc v celkovej hodnote 804,29 mil. PLN, ktorú Poľsko plánuje poskytnúť spoločnosti LOT Polish Airlines S.A, je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.

Článok 2

Nasledujúce opatrenia nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ.

1. Odklady splatnosti letiskových poplatkov, ktoré spoločnosti LOT poskytli štátne letiská od mája 2009 do apríla 2013.
2. Nasledujúce transakcie týkajúce sa nehnuteľností:
 - a) Predaj a spätný lízing ústredia spoločnosti LOT na základe dohody, ktorú dňa 10. mája 2011 uzavreli spoločnosti LOT a PZU/PB1, za predajnú cenu [...] PLN (približne [...] EUR).
 - b) Predaj nehnuteľnosti na ulici 17 Stycznia 39 na základe dohody, ktorú dňa 31. júla 2012 uzavreli spoločnosti LOT a TF Silesia, za predajnú cenu [...] PLN (približne [...] EUR).
 - c) Predaj nákladného terminálu na základe dohody, ktorú dňa 25. novembra 2011 uzavreli spoločnosti LOT a LS Airport Services, za predajnú cenu [...] PLN (približne [...] EUR).
 - d) Predaj stravovacích zariadení na základe dohody, ktorú dňa 8. decembra 2011 uzavreli spoločnosti LOT a LOT Catering, za predajnú cenu [...] PLN (približne [...] EUR).
3. Nasledujúce dohody o úveroch:
 - a) Dva úvery, ktoré poskytli spoločnosti LOT spoločnosti patriace do skupiny PZU Group: prvý úver vo výške [...] PLN (približne [...] EUR) dňa 14. decembra 2009 a druhý úver vo výške [...] PLN (približne [...] EUR) dňa 17. februára 2010.
 - b) Úver vo výške [...] PLN (približne [...] EUR), ktorý spoločnosti LOT poskytla spoločnosť PKN Orlen dňa 28. júna 2012.
 - c) Úver vo výške [...] PLN (približne [...] EUR), ktorý spoločnosti LOT poskytla spoločnosť TF Silesia dňa 30. marca 2009.
 - d) Úver vo výške [...] mil. PLN (približne [...] mil. EUR), ktorý spoločnosti LOT poskytla spoločnosť OLPP dňa 9. marca 2012.
4. Predaj nasledujúcich dcérskych spoločností spoločnosti LOT:
 - a) Predaj 33,3 % podielov, ktoré vlastnila spoločnosť LOT v spoločnosti Casinos Poland, spoločnosti Vicco na základe dohody uzavretej dňa 8. apríla 2013 za sumu [...] mil. PLN (približne [...] mil. EUR).
 - b) Predaj 49 % podielov, ktoré vlastnila spoločnosť LOT v spoločnosti Petrolot, spoločnosti PKN Orlen na základe dohody uzavretej dňa 21. decembra 2012 za sumu [...] PLN (približne [...] EUR).
 - c) Predaj 37,90 % podielov, ktoré vlastnila spoločnosť LOT v spoločnosti Eurolot, spoločnosti TF Silesia na základe dohody uzavretej dňa 27. februára 2013 za sumu [> 118 mil.] PLN (približne [> 29 mil.] EUR).
5. Transakcie týkajúce sa poskytovania paliva spoločnosti LOT spoločnosťou PKN Orlen a jej dcérskou spoločnosťou Petrolot.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Poľskej republike.

V Bruseli 29. júla 2014

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda