

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2015/119

z dnia 29 lipca 2014 r.

w sprawie pomocy państwa SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), której Polska zamierza udzielić na rzecz Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. oraz w sprawie środka pomocy SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP) wdrożonego przez Polskę na rzecz Polskich Linii Lotniczych LOT S.A.

(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 5429)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy ⁽¹⁾,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

uwzględniając decyzję, na mocy której Komisja postanowiła wszcząć procedurę ustanowioną w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do pomocy SA.36874 (2013/C, ex 2013/N) ⁽²⁾,

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi powyżej przepisami ⁽³⁾ i uwzględniając otrzymane uwagi,

a także mając na uwadze, co następuje:

I. PROCEDURA

1.1. PROCEDURA SA.36874 – ZGŁOSZENIE POMOCY NA RESTRUKTURYZACJĘ

- (1) Pismem z dnia 20 czerwca 2013 r. władze polskie zgłosiły pomoc na restrukturyzację na rzecz Polskich Linii Lotniczych LOT SA (zwanymi dalej „LOT” lub „spółką”) w kwocie 804,29 mln PLN (ok. 200 mln EUR). Przed dokonaniem zgłoszenia przez Polskę spółka otrzymała w dniu 20 grudnia 2012 r. pożyczkę na ratowanie w kwocie 400 mln PLN, którą Komisja uznała za zgodną z rynkiem wewnętrznym dnia 15 maja 2013 r. ⁽⁴⁾, zobowiązując władze polskie do przedstawienia Komisji planu restrukturyzacji przedsiębiorstwa LOT do dnia 20 czerwca 2013 r.

⁽¹⁾ Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 87 i 88 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”). Treść tych dwóch grup postanowień jest zasadniczo identyczna. Do celów niniejszej decyzji odniesienia do art. 107 i 108 TFUE należy rozumieć, tam gdzie to stosowne, jako odniesienia odpowiednio do art. 87 i 88 Traktatu WE. W TFUE wprowadzono także pewne zmiany terminologiczne, takie jak zastąpienie „Wspólnoty” przez „Unię” i „wspólnego rynku” przez „rynek wewnętrzny”. Terminologia przyjęta w TFUE będzie stosowana w całej niniejszej decyzji.

⁽²⁾ Decyzja Komisji C (2013) 7044 final z dnia 6 listopada 2013 r. dotycząca sprawy SA.36874 (Dz.U. C 37 z 7.2.2014, s. 55).

⁽³⁾ Zob. przypis 2.

⁽⁴⁾ Decyzja Komisji C (2013) 2747 final z dnia 15 maja 2013 r. dotycząca sprawy SA.35900 (Dz.U. C 204 z 18.7.2013, s. 4).

- (2) Pismem z dnia 6 listopada 2013 r. Komisja powiadomiła Polskę, że podjęła decyzję o wszczęciu procedury określonej w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ⁽⁵⁾ („TFUE”) w odniesieniu do pomocy na restrukturyzację („decyzja o wszczęciu postępowania”). Władze polskie przekazały uwagi do tej decyzji w pismach z dnia 10 stycznia 2014 r. i 12 lutego 2014 r. Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje w piśmie z dnia 8 maja 2014 r. Władze polskie udzieliły odpowiedzi dnia 20 maja 2014 r.
- (3) Decyzję o wszczęciu postępowania opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽⁶⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag.
- (4) Komisja otrzymała uwagi od siedmiu zainteresowanych stron. Przekazała je władzom polskim, dając im możliwość ustosunkowania się do tych uwag. Władze polskie przedstawiły swoje spostrzeżenia w piśmie z dnia 28 marca 2014 r.

1.2. PROCEDURA SA.36752 – SKARGA OD PRZEDSIĘBIORSTWA RYANAIR

- (5) Dnia 23 maja 2013 r. Komisja otrzymała skargę od przedsiębiorstwa Ryanair, w której zarzucono, że spółka LOT uzyskuje nieograniczoną linię kredytową na regulowanie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych w portach lotniczych będących własnością państwa, ze szkodą dla wszystkich innych przewoźników lotniczych. Zdaniem strony skarżącej linia ta stanowi pomoc państwa. Komisja zarejestrowała skargę pod numerem sprawy SA.36752.
- (6) Dnia 19 czerwca 2013 r. Komisja przekazała skargę władzom polskim i wezwała je do udzielenia informacji. Władze polskie odpowiedziały dnia 13 sierpnia 2013 r.
- (7) Zgodnie z motywem 99 decyzji o wszczęciu postępowania skarga podlega ocenie Komisji w ramach niniejszego postępowania wyjaśniającego.

1.3. ODSTĄPIENIE OD WYMOGÓW JĘZYKOWYCH

- (8) W piśmie z dnia 26 czerwca 2014 r. władze zrzekły się prawa, które przysługuje im na podstawie art. 342 TFUE i art. 3 rozporządzenia nr 1 ⁽⁷⁾, i zgodziły się na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji w języku angielskim.

II. OPIS

2.1. BENEFICJENT

- (9) LOT jest polskim narodowym przewoźnikiem lotniczym, utworzonym w 1929 r. Spółka ma siedzibę w województwie mazowieckim, które jest regionem kwalifikującym się do otrzymania pomocy regionalnej na mocy art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE. Spółka jest własnością Skarbu Państwa (67,97 %), należącego do państwa Towarzystwa Finansowego Silesia Sp. z o.o. („TF Silesia”) (25,1 %) oraz swoich pracowników (6,93 %).
- (10) LOT jest spółką dominującą Grupy LOT, która składa się (na 31 grudnia 2013 r.) z 4 spółek zależnych działających na rynku usług turystycznych (LOT Travel Sp. z o.o.), usług lotniskowych i obsługi naziemnej (GLT-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o., WRO-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o.) oraz obsługi technicznej statków powietrznych (Central European Engine Services Sp. z o.o.).
- (11) W ostatnich latach struktura Grupy LOT uległa znacznym zmianom, ponieważ LOT dokonał zbycia kilku spółek zależnych, aby skoncentrować się na działalności podstawowej oraz wypracować środki pieniężne. W 2012 r. Komisja przeprowadziła postępowanie wyjaśniające i uznała, że trzy transakcje sprzedaży spółek zależnych LOT-u: LOT Services Sp. z o.o., LOT Catering Sp. z o.o. oraz LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o. dokonane w latach 2010–2012 nie stanowiły pomocy państwa ⁽⁸⁾. Ostatnio, tj. w latach 2012–2013, LOT sprzedał wszystkie swoje udziały w spółkach: Petrolot Sp. z o.o. („Petrolot”), Eurolot Sp. z o.o. („Eurolot”) i Casinos Poland Sp. z o.o. („Casinos Poland”).
- (12) Na dzień 1 grudnia 2013 r. LOT zatrudnił 1 661 osób (po zmniejszeniu zatrudnienia z 2 130 pracowników według stanu na dzień 31 października 2012 r.) ⁽⁹⁾. Jego obrót za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2013 r. wyniósł 3 147 mln PLN (ok. 787 mln EUR). Spółka kwalifikuje się zatem jako duże przedsiębiorstwo.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 115 z 9.5.2008, s. 92.

⁽⁶⁾ Zob. przypis 2.

⁽⁷⁾ Rozporządzenie nr 1 w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (Dz.U. 17 z 6.10.1958, s. 385).

⁽⁸⁾ Decyzja Komisji C (2012) 8212 final z dnia 20 listopada 2012 r. dotycząca sprawy SA.33337 (Dz.U. C 81 z 20.3.2013, s. 4).

⁽⁹⁾ W ekwiwalentach pełnego czasu pracy.

- (13) LOT jest członkiem sojuszu Star Alliance i dysponuje flotą 47 samolotów. Przed restrukturyzacją (w okresie od listopada 2011 r. do października 2012 r.) spółka zapewniała regularne połączenia z 70 portami lotniczymi w Europie, Ameryce Północnej, na Bliskim Wschodzie i w Azji, w tym 51 połączeń z portami lotniczymi w Europie, 11 poza Europą oraz 8 połączeń krajowych.
- (14) Władze polskie szacują, że udział LOT-u w europejskich pasażerskich przewozach lotniczych w 2012 r. wynosił mniej niż 1 %. Jako polski przewoźnik narodowy LOT tradycyjnie miał w tym państwie członkowskim silną pozycję. W ostatnich latach odczuwał jednak rosnącą konkurencję ze strony niskokosztowych i tradycyjnych przewoźników lotniczych. W rezultacie jego udział w rosnącym rynku pasażerskich przewozach lotniczych w Polsce spadł z 55 % w 2000 r. do 27 % w 2013 r. W 2012 r. LOT przewiózł ok. 5 mln pasażerów, natomiast w 2013 r. – pierwszym pełnym roku bieżącej restrukturyzacji – ok. 4,7 mln pasażerów.
- (15) Do głównych konkurentów LOT-u należą: Ryanair, Wizzair i Lufthansa. Głównym węzłem przesiadkowym i bazą LOT jest Lotnisko Chopina w Warszawie. Spółka obsługuje również połączenia międzynarodowe z 5 regionalnych portów lotniczych w Polsce.
- (16) Podstawowe obszary działalności LOT-u to:
- transport lotniczy osób, bagażu, poczty i towarów w komunikacji krajowej i międzynarodowej,
 - wynajem samolotów,
 - świadczenie usług związanych z przewozami lotniczymi.

Podstawową działalnością LOT-u jest regularny pasażerski transport lotniczy. Najwięcej pasażerów spółka przewozi na rejsach krótkodystansowych, które generują także największą część wpływów ze sprzedaży.

- (17) W ostatnich latach LOT doświadczył poważnych trudności finansowych, spowodowanych przede wszystkim nieefektywnym prowadzeniem działalności, pogarszającym się otoczeniem konkurencyjnym oraz światowym kryzysem gospodarczym i finansowym. Od 2008 r. spółka odnotowywała straty z działalności podstawowej w każdym kolejnym roku obrotowym. Mimo stopniowej sprzedaży spółek zależnych i innych aktywów (co pozwoliło wygenerować [1 200–1 400] (*) mln PLN od 2009 r. ⁽¹⁰⁾) LOT miał ciągle problemy z przepływami pieniężnymi. Ich kulminacja nastąpiła w grudniu 2012 r., kiedy to spółka znalazła się na granicy utraty płynności i była zmuszona zwrócić się o pomoc na ratowanie, by uniknąć niewypłacalności. W tabeli 1 poniżej przedstawiono wybrane dane finansowe spółki.

Tabela 1

Wybrane dane finansowe LOT-u za lata 2010–2013 (w mln PLN)

	2013	2012	2011	2010
Przychody ze sprzedaży	3 147,0	3 303,3	3 156,8	2 958,8
Strata z działalności podstawowej	– 3,8	– 146,5	– 124,6	– 167,2
Zysk/strata netto	25,8	– 399,9	– 118,0	– 56,2
Zapasy	216,6	198,5	230,8	252,1
Aktywa netto	– 258,1	– 265,5	186,8	500,1
Zadłużenie ⁽¹⁾	3 223,0	2 683,2	2 016,7	1 606,9
Koszty z tytułu odsetek	123,8	87,4	81,4	60,2
Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej	123,8	– 240,9	– 63,9	– 13,8

Źródło: Sprawozdania finansowe za lata: 2013, 2012, 2011 i 2010.

⁽¹⁾ Zobowiązania krótko- i długoterminowe.

(*) Tajemnica przedsiębiorstwa.

⁽¹⁰⁾ Główne dezinvestycje spółki od czerwca 2009 r. do kwietnia 2013 r.

- (18) W 2012 r. spółka odnotowała rekordową stratę netto w wysokości 400 mln PLN, znaczące ujemne przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej, wzrost zadłużenia i ujemny kapitał własny.

2.2. ŚRODEK POMOCY

- (19) Organem, który ma udzielić zgłoszonej pomocy na restrukturyzację w formie dokapitalizowania spółki, jest Ministerstwo Skarbu Państwa. Planowana pomoc będzie polegała na konwersji pożyczki na ratowanie na kapitał w kwocie 423 mln PLN wraz z odsetkami naliczonymi do dnia 20 czerwca 2013 r. (rzeczywista kwota odsetek zostanie naliczona ponownie z uwzględnieniem okresu do dnia konwersji) oraz na dodatkowym podwyższeniu kapitału zakładowego o 381,29 mln PLN. Pismem z dnia 20 czerwca 2013 r. władze polskie zgłosiły Komisji pomoc na restrukturyzację, przedstawiając jednocześnie plan restrukturyzacji (zob. motyw 1 powyżej). Przewidziany w planie okres restrukturyzacji zaczyna się w ostatnim kwartale 2012 r. i kończy się w 2015 r.

III. PLAN RESTRUKTURYZACJI

- (20) Według LOT-u do głównych przyczyn trudności spółki należą: opóźnienia w dostawach i wprowadzaniu samolotów B787; światowy kryzys gospodarczy i wprowadzone w jego wyniku praktyki redukcji kosztów podróży u klientów korporacyjnych i instytucjonalnych; wzrost siły rynkowej przewoźników niskokosztowych i konsolidacja rynku; zaburzenie warunków cenowych na rynku przewozów krajowych na skutek krótkotrwałej działalności lokalnego konkurenta niskokosztowego, jakim był OLT Express; spadek popytu na rynku cargo; wzrost cen paliwa lotniczego; wahania kursów walutowych; silna pozycja rynkowa dostawców; zaostrzenie polityki rozliczeniowej dla transakcji dokonywanych kartami kredytowymi; ustawowe ograniczenia utrudniające prywatyzację; brak długoterminowej strategii i stabilnego zarządzania; nieoptymalizowana flota oraz nieefektywne wykorzystanie zasobów; silne związki zawodowe i niska wydajność pracy; niewystarczająco skuteczne zarządzanie przychodami; niekonkurencyjny produkt na trasach długodystansowych i brak sukcesów w przyciąganiu ruchu wysokopłatnego; niewystarczający strumień wysokomarżowych przychodów dodatkowych; niska efektywność kanałów sprzedaży; niedostateczna kapitalizacja, niedoinwestowanie i brak stabilności finansowej; niewystarczająco skuteczne zarządzanie ryzykiem.
- (21) Aby przeciwdziałać wyżej wymienionym czynnikom, LOT zaczął wdrażać w ostatnim kwartale 2012 r. plan restrukturyzacji, który ma przywrócić spółce długoterminową rentowność do końca 2015 r.

3.1. ŚRODKI RESTRUKTURYZACYJNE

- (22) W planie restrukturyzacji przewidziano wprowadzenie szeregu środków restrukturyzacyjnych, które można podzielić na następujące główne kategorie: (i) siatka połączeń i modernizacja floty; (ii) zarządzanie przychodami; (iii) produkt, dystrybucja i dodatkowe przychody; (iv) efektywność organizacyjna i wewnętrzna optymalizacja; (v) optymalizacja zewnętrznych relacji handlowych; (vi) dodatkowe inicjatywy wspierające. Każdą z wymienionych kategorii opisano szczegółowo poniżej.

3.1.1. Siatka połączeń i modernizacja floty

Modernizacja floty

- (23) Modernizacja floty jest zasadniczym elementem planu restrukturyzacji i ma przyczynić się do znacznego ograniczenia kosztów operacyjnych. Obecną strukturę floty LOT-u uważa się za nadmiernie zróżnicowaną, przestarzałą i kosztowną. Najważniejszą zmianą jest zastąpienie obecnie wykorzystywanych samolotów B767 nowymi samolotami B787 na trasach długodystansowych. Ponadto LOT zamierza dokonać restrukturyzacji pozostałej floty, aby ograniczyć liczbę typów i podtypów samolotów oraz zapewnić ich efektywne wykorzystanie. Modernizacja floty nie spowoduje zwiększenia liczby oferowanych miejsc i tym samym możliwości przewozowych spółki. Flotę samolotów zmniejszono z 59 samolotów w grudniu 2012 r. do 47 samolotów obecnie. Planuje się dalszą redukcję floty, tak aby na koniec okresu restrukturyzacji pozostało 38 samolotów.

Boeing 787

- (24) LOT zamówił osiem samolotów B787, z czego sześć dostarczono do dnia 30 kwietnia 2014 r. Planowana dostawa dwóch ostatnich ma nastąpić po zakończeniu okresu restrukturyzacji. W okresie restrukturyzacji przewiduje się wykorzystywanie czterech samolotów B787, a w przypadku pozostałych dwóch planuje się podnajem (*sub-lease*) po cenie [...].

- (25) LOT uważa, że wprowadzenie nowych samolotów B787 będzie głównym czynnikiem umożliwiającym przywrócenie rentowności. Zdaniem LOT-u samoloty B787 przyniosą znaczące korzyści pod względem kosztów w porównaniu z samolotami B767. Korzyści te obejmują:
- niższe zużycie paliwa na godzinę blokową oraz na oferowaną do sprzedaży liczbę fotelokilometrów („ASK”) o ok. 8–11 %, co w połączeniu z krótszym czasem podróży pozwala zmniejszyć zużycie paliwa o ok. 15 % w przeliczeniu na jeden rejs,
 - wyższą prędkość przelotową, która przekłada się na krótszy czas podróży (średnio o ok. 5 % w siatce połączeń długodystansowych LOT-u) i pozwala na optymalizację czasu pracy załóg ⁽¹⁾,
 - koszty obsługi technicznej niższe o ok. 30 %,
 - większe możliwości przewozu ładunków, co przełoży się na zwiększenie przychodów z przewozu ładunków o ok. 15 %,
 - standaryzację floty, w przeciwieństwie do obecnie używanej floty B767, której poszczególne egzemplarze są inaczej skonfigurowane i posiadają inne wyposażenie.
- (26) Szacuje się, że wprowadzenie samolotów B787 poprawi wynik finansowy LOT-u o ok. [135–165] mln PLN rocznie (począwszy od 2015 r.) w porównaniu z wynikiem osiąganym w oparciu o flotę B767.

Boeing 737-400

- (27) Liczbę samolotów B737-400 zmniejszono z dziewięciu do trzech sztuk zgodnie z planem restrukturyzacji. W planie przewidziano też, że począwszy od sezonu [...] pozostałe samoloty B737-400 zostaną wymienione na wąskokadłubowe samoloty nowszej generacji (B737NG lub A319/A320). Wymiany jednak nie dokonano w planowanym terminie, ponieważ LOT postanowił przedłużyć leasing pozostałych B737-400 na kolejne [...] do [...] r. Rata leasingowa ma być stopniowo obniżana z kwoty [...] USD miesięczne za samolot i w ostatnim roku obowiązywania umowy ma wynieść [...] USD miesięcznie za samolot.

Embraer 170

- (28) Spółka planowała wycofać ze swojej floty wszystkie dziesięć samolotów Embraer 170 („E170”) i zastąpić je samolotami Bombardier Q400 („DH4”). W szczególności w planie restrukturyzacji przewidziano sprzedaż lub podnajem [...] samolotów E170 począwszy od sezonu [...] oraz wycofanie pozostałych [...] samolotów z początkiem sezonu [...]. Jak dotąd pierwszych [...] samolotów nie sprzedano ani nie podnajęto. Chociaż spółka aktywnie poszukuje nabywców lub najemców na te samoloty, to przygotowała alternatywny scenariusz dla floty, w którym zakłada ich dalszą eksploatację w celu zminimalizowania wpływu opóźnionego wycofania samolotów na swoją rentowność. Ten alternatywny scenariusz będzie realizowany, jeżeli LOT nie zdoła sprzedać lub podnająć samolotów Embraer lub wynegocjować dostatecznie niskich rat leasingowych za DH4.

Embraer 175

- (29) LOT planował wycofać ze swojej floty [...] spośród czternastu samolotów Embraer 175 („E175”), począwszy od sezonu „Zima 2014”. Zmniejszenie floty samolotów E175 wynikało z założenia, że w miejsce wycofanych samolotów LOT wydzierżawi dodatkowe samoloty DH4. Ponieważ okazało się, że leasing dodatkowych samolotów DH4 może być niedostępny, LOT rozważyła eksploatację całej floty samolotów E175 do końca okresu restrukturyzacji.
- (30) Aby ograniczyć potencjalny wpływ alternatywnego scenariusza dla floty na rentowność, LOT wdrożył dodatkowe środki restrukturyzacyjne dotyczące floty. Po pierwsze, jak wspomniano w motywie 27 powyżej, spółka zmniejszyła raty leasingu operacyjnego za trzy samoloty B737-400, co w przedłużonym okresie leasingu ma przynieść oszczędności w wysokości do [...] mln USD (ok. [...] mln PLN). Po drugie, LOT planuje osiągnąć dodatkowe korzyści w kwocie [...] mln PLN rocznie wskutek zwiększenia wydajności działań w zakresie cargo (tylko w 2013 r. działalność w zakresie cargo przyczyniła się do zwiększenia zysku operacyjnego o [...] mln PLN w stosunku do założonego planu).

Siatka połączeń

- (31) Spółka planuje zamknięcie pięciu połączeń, które nie spełniały jej kryteriów zyskowności: [...].

⁽¹⁾ Np. redukcja czasu podróży z Nowego Jorku do Warszawy do poniżej 8 godzin, przy zachowaniu pewnych innych warunków, pozwoli zmniejszyć wymaganą liczbę pilotów z 3 do 2.

- (32) LOT szacuje, że zamknięcie połączeń na trasach nieprzynoszących zysku przyczyni się do poprawy wyniku finansowego o ok. [2,2–2,6] mln PLN rocznie.

3.1.2. Zarządzanie przychodami

- (33) Środki restrukturyzacyjne w zakresie zarządzania przychodami będą skoncentrowane na zmianach struktury taryfowania.
- (34) Z planu restrukturyzacji wynika, że w przypadku rejsów o wskaźniku obłożenia wyższym niż [76–94] % LOT planuje przesunięcie [9–11] % miejsc o jedną klasę taryfową wyżej i [4–6] % miejsc o dwie klasy taryfowe wyżej. Dodatkowo definicja taryfy klienta biznesowego na trasach krótkodystansowych zostanie zmieniona ⁽¹²⁾. Przewiduje się, że przychody LOT-u mogą wzrosnąć dzięki ustaleniu bardziej agresywnych taryf na wybranych trasach długodystansowych. Spodziewane korzyści z wdrożenia tego środka szacuje się na [...] mln PLN w 2015 r.
- (35) Analiza wskaźnika obłożenia w klasie biznes wykazała, że w 2012 r. pustych pozostało [...] miejsc. Spółka wprowadzi więc możliwość wykupienia przed lotem płatnego podwyższenia standardu do wyższej klasy. Ma to zapewnić 10 % zapewnienia miejsc, które pozostałyby puste, i docelowo wpłynąć na poprawę wyniku finansowego o ok. [...] mln PLN w 2015 r.
- (36) Struktura taryfowania w ramach oferowanego obecnie przez LOT programu promocyjnego „First Minute” zostanie zmieniona, aby wyeliminować zbyt niskie ceny, które w przeszłości były ustalane bez ekonomicznego uzasadnienia. Powinno to przynieść dodatkowy wzrost przychodów.
- (37) Klasa biznes zostanie zlikwidowana na trasach krajowych. Środek ten ma na celu zwiększenie efektywności wykorzystania miejsc w samolotach. Obecnie 3 miejsca w samolotach DH4 są zarezerwowane dla pasażerów klasy biznes, choć nie jest im tam oferowana obsługa o wyższym standardzie. Uwolnienie tych miejsc powinno zapewnić spółce poprawę wyniku finansowego o ok. [...] mln PLN w 2015 r.
- (38) W wyniku audytu wewnętrznego LOT-u stwierdzono przypadki nieuzasadnionego przyznawania w przeszłości prawa do odstępowania od warunków taryf, co wynikało z niedoskonałości systemu kontroli wewnętrznej. Tego rodzaju działania zostaną zakazane. Spodziewane korzyści z wdrożenia tego środka szacuje się na [...] mln PLN w 2015 r.
- (39) Ogólnie, wskutek zastosowania środków w obszarze zarządzania przychodami, spółka spodziewa się poprawy wyniku operacyjnego o ok. [62–76] mln PLN w 2015 r.

3.1.3. Produkt, dystrybucja i dodatkowe przychody

- (40) Głównym celem w tym obszarze restrukturyzacji jest zwiększenie przychodów z dodatkowych usług wysokomarżowych, niepowiązanych bezpośrednio ze sprzedażą biletów. Udział dodatkowych przychodów w łącznych przychodach LOT-u jest obecnie mniejszy niż u porównywalnych przedsiębiorstw i dużo mniejszy niż u przewoźników niskokosztowych. LOT zidentyfikował w tym obszarze potencjał wzrostu.
- (41) Do najważniejszych inicjatyw w tej grupie zalicza się wprowadzenie oferty „SkyBar” (płatne usługi cateringowe) na połączeniach krótkodystansowych, ograniczenie usług na pokładzie dla podróżnych w klasie ekonomicznej oraz wprowadzenie szeregu dodatkowych płatnych usług, takich jak np. sprzedaż towarów bezcłowych, możliwość przewiezienia dodatkowego bagażu, sprzedaż miejsc z dodatkową przestrzenią na nogi, wybór miejsca, pierwszeństwo wejścia na pokład, ubezpieczenie, wynajem samochodu i rezerwacja hotelu.
- (42) Dodatkowym celem w tym obszarze restrukturyzacji jest ograniczenie kosztów sprzedaży. Udział kosztów sprzedaży w całości kosztów LOT wynosi [...] % i jest znacznie wyższy niż w przypadku innych tradycyjnych przewoźników lotniczych uwzględnionych przez spółkę w porównaniu.
- (43) Obecnie strona LOT.com generuje tylko ok. [...] % całej sprzedaży. Dla porównania średnia sprzedaż przez stronę internetową wynosi 40 % wśród innych tradycyjnych przewoźników, a przypadku przewoźników niskokosztowych sięga 80 %. Uznano, że sprzedaż przez internet może znacząco przyczynić się do przyszłego wzrostu ze względu na stosunkowo niskie koszty z nią związane i wysoką kontrolę nad procesem sprzedaży. Spółka ma zamiar dalej rozwijać sprzedaż przez internet i zakłada, że szacowane tempo wzrostu sprzedaży z wykorzystaniem tego kanału w stosunku do ogólnej sprzedaży wyniesie przynajmniej [...] % rocznie.

⁽¹²⁾ Do tej pory inna taryfa obowiązywała dla pasażerów, u których powrót następował wcześniej niż 3 dni po wylocie, natomiast w nowej taryfie pasażer uważany jest za biznesowego, jeśli powrót następuje wcześniej niż w pierwszą niedzielę po wylocie.

- (44) W odniesieniu do sieci agentów sprzedaży LOT-u wdrożony zostanie nowy program motywacyjny, [...]. LOT podejmie również działania w zakresie reorganizacji sieci własnych krajowych i zagranicznych biur sprzedaży zlokalizowanych na lotniskach i w centrach miast. Ze względu na wysokie koszty prowadzenia takiej działalności spółka podjęła decyzję o redukcji do niezbędnego minimum zaangażowania w ten kanał dystrybucji.
- (45) LOT planuje także rozwinąć swój potencjał do generowania przychodów w obszarze marketingu, np. poprzez udostępnianie przestrzeni reklamowej (w samolocie lub poza nim) na kampanie reklamowe stron trzecich.
- (46) Spółka planuje także zwiększenie sprzedaży na rzecz klientów korporacyjnych. W tym celu za pośrednictwem spółki zależnej LOT Travel (agent IATA) spółka będzie uczestniczyć w przetargach na obsługę podróży dużych instytucji i spółek, oferując nie tylko własne usługi, ale także usługi innych linii lotniczych, sprzedaż ubezpieczeń elektronicznych, usług hotelowych i biletów kolejowych. Ponadto spółka liczy na pozyskanie dodatkowego ruchu biznesowego dzięki promocji programu „LOT dla Firm” kierowanego do sektora małych i średnich przedsiębiorstw.
- (47) Ogółem przewiduje się, że środki restrukturyzacyjne opisane w motywach 41–46 wpłyną na poprawę wyniku finansowego LOT-u o niemalże [76–94] mln PLN w 2015 r.

3.1.4. Efektywność organizacyjna i wewnętrzna optymalizacja

- (48) Najważniejsze środki w tym obszarze restrukturyzacji obejmują: (i) redukcję kosztów paliwa; (ii) redukcję kosztów zatrudnienia oraz (iii) sprzedaż aktywów trwałych.
- (49) Koszty paliwa stanowią [...] % wszystkich kosztów spółki. LOT planuje wdrożenie nowego oprogramowania, które dokonywać będzie optymalizacji profilu lotu. Profil lotu będzie także powiązany z wprowadzeniem dynamicznego wskaźnika Cost Index, pozwalającego na dokonanie wyboru pomiędzy minimalizacją spalania paliwa a realizacją rozkładowego czasu lotu. Cały program może przynieść dodatkowo [...] mln PLN poprawy wyniku finansowego w 2015 r.
- (50) W planie restrukturyzacji przewiduje się redukcję zatrudnienia o 833 ekwiwalenty pełnego czasu pracy (ang. FTE), tj. o 39 % w stosunku do poziomu zatrudnienia według stanu na dzień 31 października 2012 r. Redukcja obejmie wszystkie kategorie pracowników: personel naziemny (redukcja o [...] FTE), jak i personel kokpitowy i pokładowy (redukcja o [...] FTE). Działania te mają na celu dostosowanie poziomu zatrudnienia do zredukowanej siatki połączeń i floty, a także zwiększenie wydajności zatrudnionych pracowników. Szacuje się, że redukcja zatrudnienia przyczyni się do poprawy wyniku finansowego spółki o [...] mln PLN w 2015 r.
- (51) LOT zmienił również politykę wynagrodzeń w stosunku do personelu kokpitowego i pokładowego (według nowego regulaminu zarobki każdego pilota i każdego członka personelu pokładowego będą ściśle powiązane z faktycznym czasem spędzonym w powietrzu). Oczekuje się, że przyniesie to oszczędności sięgające [...] mln PLN rocznie. LOT przewidział też dodatkowe zwolnienia pracowników administracji, mające przynieść korzyść szacowaną na kwotę [...] mln PLN rocznie. Ponadto LOT postanowił scentralizować w spółce politykę udzielania zamówień, co docelowo ma przynieść oszczędności sięgające [...] mln PLN rocznie.
- (52) Spółka zamierza zbyć pewne aktywa trwałe (grunty, budynki i nieruchomości) i spodziewa się uzyskać z tego tytułu jednorazowe wpływy w kwocie [...] mln PLN oraz [...] mln PLN oszczędności w skali roku.
- (53) Inne środki, które mają zostać podjęte w tym obszarze restrukturyzacji (np. ograniczenie kosztów działań marketingowych, podróży służbowych, odladania, szkoleń, materiałów biurowych, sprzętania itp.), mają mniejszy potencjał finansowy.
- (54) Ogółem wszystkie środki przewidziane w tym obszarze mają przynieść według prognoz poprawę wyniku finansowego LOT-u o ponad [156–190] mln PLN w 2015 r.

3.1.5. Optymalizacja zewnętrznych relacji handlowych

- (55) Spółka planuje renegotjować umowy handlowe ze swoimi głównymi dostawcami, aby zredukować koszty i zoptymalizować zakres świadczonych usług.

- (56) Po pierwsze, LOT zamierza renegotjować swoje stosunki handlowe z Przedsiębiorstwem Państwowym Porty Lotnicze („PPL”), które zarządza Lotniskiem Chopina w Warszawie. Ponieważ oficjalne stawki na Lotnisku Chopina w Warszawie są wyższe niż średnia w porównywalnych portach lotniczych ⁽¹³⁾, spółka zamierza renegotjować opłaty lotniskowe przy uwzględnieniu bardzo dużej liczby operacji wykonywanych przez LOT na swoim bazowym lotnisku.
- (57) Po drugie, LOT zamierza renegotjować swoje stosunki handlowe z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej („Agencja”). [...].
- (58) Po trzecie, LOT wyraził zamiar renegotjowania umów ze spółką LOT AMS, która świadczy usługi napraw i usługi techniczne. Renegocjacje będą dotyczyć przede wszystkim określenia metod optymalizacji procesu serwisowania, napraw i rozliczeń.
- (59) Ponadto LOT będzie nadal prowadził negocjacje ze spółką Eurolot w celu [...].
- (60) Przewiduje się, że dzięki optymalizacji zewnętrznych stosunków handlowych spółka poprawi wynik finansowy o ponad [54–66] mln PLN w 2015 r.

3.1.6. Dodatkowe inicjatywy wspierające

- (61) Dodatkowe inicjatywy wspierające przewidziane w planie restrukturyzacji obejmują m.in.: (i) zmianę kultury organizacyjnej i systemu zarządzania; (ii) poprawę zarządzania przepływami pieniężnymi; (iii) wdrożenie nowej polityki zarządzania ryzykiem, której celem jest zabezpieczenie spółki przed nagłymi wahaniami cen paliw; oraz (iv) udoskonalenie procesu zakupów, w tym wprowadzenie nowych informatycznych narzędzi wsparcia. Skutki tych środków trudno określić w sposób wymierny i w związku z tym nie zostały one uwzględnione w prognozach finansowych.

3.1.7. Podsumowanie środków restrukturyzacyjnych

- (62) Przewidywany wpływ finansowy wdrożenia wszystkich środków restrukturyzacyjnych przewidzianych w planie restrukturyzacji w 2015 r. (ostatnim roku okresu restrukturyzacji) podsumowano w poniższej tabeli:

Tabela 2

Przewidywany wpływ finansowy środków restrukturyzacyjnych w 2015 r.

Obszar restrukturyzacji	w mln PLN
Siatka połączeń i modernizacja floty	[132,8–167,6] ⁽¹⁾
Zarządzanie przychodami	[62–76]
Produkt, dystrybucja i dodatkowe przychody	[76–94]
Efektywność organizacyjna i wewnętrzna optymalizacja	[156–190]
Optymalizacja zewnętrznych relacji handlowych	[54–66]
Dodatkowe inicjatywy wspierające	—

Źródło: Plan restrukturyzacji.

⁽¹⁾ Wdrożenie środków w zakresie siatki połączeń i modernizacji floty ma pozytywny wpływ na inne obszary restrukturyzacji i część wpływu finansowego tych środków uwzględniono też w potencjale finansowym tych innych obszarów. Dlatego też wpływ środków w zakresie siatki połączeń i modernizacji floty nie powinien być sumowany z wpływem pozostałych środków restrukturyzacyjnych.

⁽¹³⁾ Według spółki opłaty (obejmujące opłaty za lądowanie i ewentualnie start, opłaty środowiskowe, opłaty za korzystanie z pomostu pasażerskiego, tzw. rękawa, opłaty za parkowanie oraz inne opłaty infrastrukturalne związane z wykonywaną operacją lotniczą) pobierane przez Lotnisko Chopina w Warszawie są od 2 % do 47 % wyższe niż w porównywalnych portach lotniczych w UE.

3.1.8. Dotychczasowa restrukturyzacja

- (63) W przeszłości podejmowano już w spółce próby restrukturyzacji finansowane ze środków własnych (pozyskanych dzięki sprzedaży spółek zależnych, gruntów, budynków, nieruchomości i aktywów finansowych). Ostatnio w latach 2009–2012 spółka wdrażała program restrukturyzacji, który zakładał m.in. redukcję zatrudnienia i floty, inne działania w celu obniżenia kosztów, sprzedaż aktywów niezwiązanych z podstawową działalnością oraz restrukturyzację zadłużenia. Wprawdzie doprowadził on do pewnej poprawy wyników finansowych i przepływów pieniężnych LOT-u, ale okazał się niewystarczający, szczególnie jeżeli chodzi o redukcję kosztów, i nie przywrócił spółce rentowności. Sprzedaż aktywów w celu sfinansowania tych prób restrukturyzacji jednocześnie w znacznym stopniu ograniczyła wewnętrzne źródła finansowania LOT-u, które można wykorzystać do finansowania bieżącego planu restrukturyzacji.
- (64) W planie restrukturyzacji zgłoszonym Komisji dnia 20 czerwca 2013 r. potwierdzono, że poprzednie próby restrukturyzacji podejmowano w korzystniejszym otoczeniu rynkowym niż obecnie. Negatywny wpływ na działalność przewoźników lotniczych wywarła druga faza kryzysu finansowego w 2012 r. Ponadto niekorzystnie kształtowały się ceny paliw i kursy walutowe. Coraz większa konsolidacja rynku oraz wzrost siły rynkowej przewoźników niskokosztowych i przewoźników spoza Europy znacznie utrudniły niewielkiemu tradycyjnemu przewoźnikowi lotniczemu, jakim jest LOT, samodzielne prowadzenie rentownej działalności.
- (65) W 2013 r., po pierwszym pełnym roku wdrażania planu restrukturyzacji, wyniki finansowe LOT-u poprawiły się. Przede wszystkim spółka odnotowała po raz pierwszy od 2007 r. zysk netto. Ponadto faktyczny wynik finansowy był dużo lepszy od wyniku prognozowanego w planie restrukturyzacji (zysk netto w wysokości 26 mln PLN zamiast planowanej straty w wysokości 196 mln PLN). W porównaniu z sytuacją z 2012 r. znacznie zwiększyły się przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej, głównie za sprawą lepszych wyników finansowych.
- (66) Mimo poprawy wyników finansowych LOT nadal znajdował się w trudnej sytuacji. Spółka nadal odnotowywała znaczny ujemny kapitał własny i generowała straty z podstawowej działalności (tj. z przewozów lotniczych). Jej zadłużenie wzrosło, głównie za sprawą zobowiązań z tytułu leasingu w związku z nabyciem nowego samolotu (przewidzianego w planie restrukturyzacji).
- (67) Jeśli chodzi o modernizację floty, wszystkie samoloty B787 dostarczono z opóźnieniem. Ponadto z dwoma pierwszymi samolotami były problemy techniczne i maszyny były uziemione od stycznia do czerwca 2013 r. LOT poniósł straty nadzwyczajne, ponieważ musiał sfinansować samoloty zastępcze. Dnia [...] LOT podpisał z Boeingiem umowę, w której przewidziano [...].
- (68) Ponadto LOT nadal wdrażał swoją nową strategię, mającą pomóc spółce sprostać zmienionym warunkom rynkowym. Ukierunkowana jest ona na uzyskanie przez spółkę stabilności finansowej za sprawą budowy długoterminowej lojalności klientów, osiągnięcia pozycji jednego z najbardziej efektywnych kosztowo przewoźników sieciowych w Europie, odzyskania zdolności do rozwoju i za sprawą sprzedaży spółki prywatnym inwestorom.
- (69) Przede wszystkim LOT ma się skoncentrować na obsłudze bezpośrednich połączeń z Polski do najważniejszych miast będących celami podróży służbowych w Europie i na świecie oraz do głównych centrów polonijnych w Ameryce Północnej. Ma także zamiar przyciągnąć klientów z Europy Środkowej i Wschodniej, oferując połączenia długodystansowe z węzła przesiadkowego w Warszawie. Spółka nie jest zainteresowana obsługą połączeń na trasach stricte turystycznych typu *point-to-point*, obsługiwanych przez przewoźników niskokosztowych. LOT zidentyfikował potencjał rozwojowy na trasach długodystansowych do Polski i z Polski i zasygnalizował, że zamierza rozszerzyć działalność na tym rynku po zakończeniu restrukturyzacji, korzystając z nowych samolotów B787, które uważa się za główny filar restrukturyzacji i nowej strategii.
- (70) W kwestii planowanej sprzedaży spółki prywatnym inwestorom władze polskie wprowadziły zmiany legislacyjne, aby ułatwić prywatyzację LOT-u. Zgodnie z nowymi przepisami inwestorzy z UE będą mogli nabyć udział większościowy w spółce LOT.

3.2. PRZEGLĄD KOSZTÓW RESTRUKTURYZACJI I ŹRÓDEŁ FINANSOWANIA

- (71) Łączne koszty restrukturyzacji LOT-u wynoszą [2 000–2 400] mln PLN i obejmują: (i) nabycie pięciu samolotów B787 – [...] mln PLN; (ii) koszty wycofania samolotów B737-400 i samolotów Embraer – [...] mln PLN; (iii) pokrycie części strat z działalności operacyjnej i luki finansowej – [...] mln PLN; (iv) koszty restrukturyzacji zatrudnienia – [...] mln PLN; oraz (v) spłatę pożyczki na ratowanie (z odsetkami) – 423 mln PLN.

- (72) Koszty restrukturyzacji planuje się pokryć z: (i) wkładu własnego w wysokości [1 200–1 600] mln PLN; obejmującego leasing finansowy pięciu samolotów B787 oraz sprzedaż aktywów trwałych; (ii) pomocy państwa w wysokości 804 mln PLN. Wkład własny stanowi [60–67] % kosztów restrukturyzacji. Koszty restrukturyzacji i źródła finansowania podsumowano w poniższej tabeli.

Tabela 3

Koszty restrukturyzacji i źródła finansowania (w mln PLN)

Koszty restrukturyzacji	[2 000–2 400]
Nabycie pięciu samolotów B787	[...]
Wycofanie samolotów B737-400 i samolotów Embraer	[...]
Pokrycie części strat z działalności operacyjnej i luki finansowej	[...]
Restrukturyzacja zatrudnienia	[...]
Splata pożyczki na ratowanie (z odsetkami)	423
Źródła finansowania	[2 000–2 400]
Leasing finansowy pięciu samolotów B787	[...]
Sprzedaż aktywów trwałych	[...]
Wkład własny ogółem	[1 200–1 600]
Pomoc państwa	804

Źródło: Plan restrukturyzacji.

Koszty restrukturyzacji

- (73) LOT podpisał umowę z Boeingiem na nabycie łącznie ośmiu samolotów B787. Zgodnie z planem restrukturyzacji wydatki spółki związane z zakupem pierwszych pięciu egzemplarzy w kwocie [...] mln PLN uważa się za koszt restrukturyzacji.
- (74) W ramach modernizacji floty spółka zamierza wycofać sześć samolotów B737-400, [...] samolotów E170 i [...] samolotów E175. Poniesie koszty zobowiązań leasingowych oraz koszty utrzymania w okresie wycofywania, zanim samoloty zostaną zwrócone, sprzedane lub podnajęte. Łączne koszty wycofania szacuje się na [...] mln PLN.
- (75) Przewiduje się, że na początku okresu restrukturyzacji spółka będzie generować straty i ujemne przepływy środków pieniężnych. Aby pokryć te straty i utrzymać płynność, będzie potrzebować według szacunków [...] mln PLN.
- (76) W planie restrukturyzacji przewiduje się redukcję zatrudnienia o 833 ekwiwalenty pełnego czasu pracy. LOT szacuje, że łączne koszty redukcji zatrudnienia wyniosą ok. [...] mln PLN i obejmą: (i) program dobrowolnych odejść ([...] mln PLN); (ii) zwolnienia grupowe ([...] mln PLN); (iii) odszkodowania dla pracowników zatrudnionych za granicą podlegających pod prawo miejscowe ([...] mln PLN); oraz (iv) pozostałe odejścia, np. odejścia na wcześniejszą emeryturę ([...] mln PLN).

Źródła finansowania

- (77) Jesienią 2012 r. spółka uzyskała leasing finansowy na zakup pięciu samolotów B787 w amerykańskim banku komercyjnym [...], zgłoszony jako źródło wkładu własnego. LOT wybrał ofertę [...] spośród 24 ofert otrzymanych od podmiotów komercyjnych działających na rynku. Wyboru dokonano na podstawie analizy wartości bieżącej netto i średniej ważonej stopy oprocentowania.
- (78) Okres spłaty leasingu wynosi 12 lat od dnia dostawy samolotów. Spółka jest zobowiązana do uiszczenia opłaty wstępnej z chwilą dostawy samolotu, a następnie do zapłaty z góry kwartalnych rat leasingowych kalkulowanych w oparciu o 3-miesięczną stopę LIBOR + [...] % w przypadku pierwszego samolotu oraz w oparciu o stałe stopy w granicach od [...] % do [...] % w przypadku kolejnych czterech samolotów. Struktura leasingu finansowego opiera się na spółce celowej z siedzibą w Stanach Zjednoczonych, która pełni funkcję pośrednika między [...] i LOT-em ⁽¹⁴⁾.
- (79) Leasing opiera się na następujących zabezpieczeniach: (i) gwarancji eksportowej Export Import Bank of the United States („Ex-Im Bank”) udzielonej zgodnie z przepisami Large Aircraft Sector Understanding („LASU” – porozumienie sektorowe dotyczące dużych samolotów) ⁽¹⁵⁾; (ii) zastawie na samolotach; (iii) przeniesieniu praw z umów ubezpieczenia; oraz (iv) zastawie na udziałach spółki celowej.
- (80) Gwarancja Ex-Im Bank jest ograniczona co do czasu trwania i kwoty – dotyczy zakupu pięciu samolotów B787 w formie leasingu finansowego na 12 lat. Gwarancja obejmuje część ceny zakupu poszczególnych samolotów ([75–90] %). Pozostałą część LOT musi pokryć z własnych środków. Ex-Im Bank, ustalając warunki gwarancji, przeprowadził badanie *due diligence* LOT-u oraz ocenił kondycję finansową spółki i jej zdolność do obsługi zobowiązań z tytułu leasingu.
- (81) Źródłem wkładu własnego, oprócz leasingu, jest też sprzedaż aktywów trwałych, która ma przynieść wpływy szacowane na [...] mln PLN.
- (82) Pomoc polega na konwersji pożyczki na ratowanie na kapitał w kwocie 423 mln PLN oraz dodatkowym podwyższeniu kapitału zakładowego spółki o 381,29 mln PLN, jak opisano w motywie 19.

3.3. PRZYWRÓCENIE DŁUGOTERMINOWEJ RENTOWNOŚCI

- (83) W planie restrukturyzacji przewiduje się przywrócenie długoterminowej rentowności spółki w 2015 r. Prognozy finansowe obejmujące lata 2013–2018 przygotowano w wariantach pesymistycznym, bazowym i optymistycznym. Przewiduje się, że od 2014 r. spółka będzie odnotowywała zyski z działalności podstawowej, generowała dodatnie przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej oraz odnotowywała dodatnią stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału (ROCE). Planuje się, że zyski netto zostaną osiągnięte od 2015 r. W poniższej tabeli przedstawiono wybrane prognozowane dane finansowe dla scenariusza podstawowego.

Tabela 4

Wybrane prognozowane dane finansowe dla scenariusza podstawowego (dane liczbowe w mln PLN)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Przychody ze sprzedaży	[2 900–3 400]	[2 900–3 400]	[2 650–3 150]	[3 300–3 800]	[4 050–4 550]	[4 300–4 800]
Zysk/strata z działalności podstawowej	[od – 157 do – 130]	71,0	[113–137]	[200–240]	[210–250]	[175–215]
Zysk/strata netto	196,1	[od – 20 do – 16]	[67–80]	[155–190]	[180–220]	[140–170]

⁽¹⁴⁾ Wells Fargo Delaware Trust Company, spółka specjalizująca się wyłącznie w tego rodzaju transakcjach i wybrana przez LOT, tworzy oddzielną spółkę celową dla każdego samolotu. Spółka celowa pozostaje właścicielem samolotu i świadczy specjalistyczne usługi dla wszystkich stron transakcji.

⁽¹⁵⁾ Wytyczne dotyczące finansowania samolotów powszechnie stosowane w branży do 2007 r., kiedy to zastąpiono je Aircraft Sector Understanding – porozumieniem sektorowym dotyczącym samolotów uzgodnionym pod auspicjami OECD. Ponieważ LOT zainicjował proces nabycia samolotów B787 przed 2007 r., obowiązywały jeszcze przepisy LASU.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej	[od – 175 do – 145]	[170–206]	[300–360]	[360–440]	[370–450]	[335–415]
Stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału	[od – 4,4 do – 3,6] %	[2,7–3,3] %	[5–6] %	[9–11] %	[10–12] %	[8–10] %

Źródło: Plan restrukturyzacji.

- (84) Prognoza finansowa opiera się na licznych założeniach dotyczących floty, siatki połączeń, organizacji wewnętrznej, parametrów operacyjnych i finansowych, wskaźników makroekonomicznych, cen paliwa i stopnia wdrożenia środków restrukturyzacyjnych. Główne założenia przedstawiono w skrócie poniżej:
- wdrożenie środków restrukturyzacyjnych (pod względem potencjalnego wpływu finansowego): 85 % potencjału,
 - cena paliwa: 1 153 USD/t w całym okresie objętym prognozą,
 - kurs wymiany PLN/USD: 3,22,
 - wskaźnik obłożenia: poniżej [67–83] % w sezonach zimowych i ok. [76–94] % w sezonach letnich,
 - liczba przewożonych pasażerów (w tys.): 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],
 - wzrost wpływów jednostkowych na pasażera w skali całej siatki połączeń lotniczych LOT-u: średnio 2,5 % rocznie (przy uwzględnieniu efektu zwiększenia ilości operacji lotniczych na trasach dalekiego zasięgu w latach 2016–2018, jak również rosnącego wypełnienia klas *business* i *premium economy*).

3.4. ŚRODKI WYRÓWNAWCZE

- (85) W ramach środków wyrównawczych LOT proponuje likwidację 19 połączeń i redukcję częstotliwości w przypadku 5 połączeń⁽¹⁶⁾. Proponowany środek odpowiada ograniczeniu zdolności przewozowych o [13,5–16,5] % pod względem ASK w stosunku do okresu sprzed restrukturyzacji, od listopada 2011 r. do października 2012 r. Zdaniem LOT-u żadne z powyższych połączeń nie przynosiło strat przed restrukturyzacją, co oznacza spełnienie wymogu zawartego w pkt 40 wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw⁽¹⁷⁾ („wytyczne”).
- (86) Ponadto LOT planuje likwidację 5 połączeń⁽¹⁸⁾, co będzie odpowiadać dalszej redukcji zdolności przewozowych o [1,4–1,7] %. Spółka nie uznaje jednak tych działań za środki wyrównawcze, ponieważ jeszcze przed restrukturyzacją stwierdziła, że połączenia te przynoszą straty.
- (87) W okresie restrukturyzacji LOT nie ma zamiaru zwiększać zdolności przewozowej na trasach długodystansowych.
- (88) W wyniku zmian w siatce połączeń LOT-u spółka uwolni także wiele przydziałów czasu na start lub lądowanie.

3.5. DECYZJA O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

- (89) W dniu 6 listopada 2013 r. Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące zastosowania zasady „pierwszy i ostatni raz”, przywrócenia długoterminowej rentowności, środków wyrównawczych i wkładu własnego.

⁽¹⁶⁾ Połączenia likwidowane: [...]; połączenia, na których nastąpi redukcja częstotliwości: [...].

⁽¹⁷⁾ Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw (Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2).

⁽¹⁸⁾ [...].

Zasada „pierwszy i ostatni raz”

- (90) Komisja wyraziła wątpliwości, czy LOT nie otrzymał pomocy na ratowanie lub restrukturyzację z naruszeniem zasady „pierwszy i ostatni raz”, mając na uwadze odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych przyznane spółce przez porty lotnicze będące własnością państwa⁽¹⁹⁾. Komisja zwróciła uwagę na tę kwestię za sprawą skargi złożonej przez przedsiębiorstwo Ryanair, w której zarzucono, że LOT uzyskał nieograniczoną linię kredytową na regulowanie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych w portach lotniczych będących własnością państwa, ze szkodą dla wszystkich innych przewoźników lotniczych (zob. sekcja 1.2 powyżej).
- (91) W szczególności Komisja poddała w wątpliwość argument Polski, która utrzymywała, że zasoby portów lotniczych będących własnością państwa nie są zasobami państwowymi. Ponadto Komisja wyraziła wątpliwości, czy odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych, przyznane spółce LOT przez porty lotnicze będące własnością państwa, rzeczywiście przyznano na warunkach rynkowych – okresy odroczenia były długie, odsetki – przeważnie niskie, a zabezpieczenia – zwykle słabe⁽²⁰⁾. Oprócz tego wydawało się, że nie wszystkie odroczone zobowiązania zostały ostatecznie spłacone.

Przywrócenie długoterminowej rentowności

- (92) Komisja sceptycznie odniosła się do stwierdzenia, że obecny plan restrukturyzacji przywróci długoterminową rentowność LOT-u, i zwróciła się do władz polskich o lepsze uzasadnienie tego założenia. Zwróciła uwagę na fakt, że LOT podejmował już próby restrukturyzacji, które nie doprowadziły do przywrócenia rentowności mimo wyraźnie lepszego wówczas otoczenia biznesowego.
- (93) Niepokój budziła również płynność LOT-u. Spółka utraciła płynność finansową w grudniu 2012 r. i według prognoz jej środki pieniężne miały się znowu wyczerpać w sierpniu 2013 r. (mimo otrzymania pomocy na ratowanie). Chociaż prognozy te się nie urzeczywistniły, to LOT nadal dysponował niewielkim marginesem bezpieczeństwa, ponieważ wyczerpał swoje wewnętrzne źródła finansowania w następstwie sprzedaży aktywów, a z uwagi na trudną sytuację finansową nie miał dostępu do finansowania zewnętrznego (z wyjątkiem leasingu).
- (94) Komisja poddała w wątpliwość założenie, że długotrwałe problemy strukturalne LOT-u zostaną w dużym stopniu rozwiązane poprzez wprowadzenie nowych samolotów B787. LOT planował, że eksploatacja samolotów B787 przyniesie ok. 30 % całego szacowanego potencjału finansowego środków restrukturyzacyjnych. Komisja zaznaczyła, że eksploatacja samolotów B787 będzie miała bezpośredni wpływ tylko na segment rynku połączeń długodystansowych (które w 2012 r. odpowiadały za jedynie [$<$ 25] % przychodów LOT-u z przewozów rozkładowych), jak również że popyt może być niewystarczający, aby zapewnić wydajne wykorzystanie nowych samolotów.
- (95) Założenie, że realizacja środków związanych z przychodami (np. dodatkowe przychody, zarządzanie przychodami) będzie odpowiadała za ponad 30 % łącznych korzyści płynących z restrukturyzacji, wydało się zawyżone, jeżeli mieć na uwadze, że powodzenie tych środków uzależnione jest częściowo od czynników zewnętrznych, takich jak np. zmiana zachowania klientów. Ponadto niektóre z planowanych środków (np. wprowadzenie opłat za catering), powszechnie kojarzonych z przewoźnikami niskokosztowymi, wydają się zaprzeczać strategii LOT-u, który zakłada pozostanie tradycyjnym przewoźnikiem.
- (96) Założenie LOT-u, że wynik na działalności podstawowej ma się poprawić ze straty w wysokości [130–157] mln PLN w 2013 r. do zysku wynoszącego [64–78] mln PLN w 2014 r., tj. o [194–235] mln PLN w ciągu 12 miesięcy, wydało się nierealne w świetle dotychczasowej dokumentacji finansowej (spółka nie odnotowała zysku z działalności podstawowej od 2008 r.) i znacznej wstępnej straty odnotowanej w pierwszych czterech miesiącach 2013 r.
- (97) Komisja zakwestionowała również kilka założeń prognozy finansowej zawartej w planie restrukturyzacji, w szczególności:
- a) stosunkowo niewielkie odchylenia kluczowych parametrów (średnie wpływy jednostkowe na pasażera – o 1 %, liczba pasażerów – o 1 %, kurs wymiany PLN/USD – o 10 %) od wartości podstawowych przyjęte w analizie wrażliwości oraz stały poziom ceny paliwa w perspektywie 6 lat, który wydaje się wątpliwy, mając na uwadze wysoką zmienność cen w przeszłości;

⁽¹⁹⁾ W dniach od 22 maja 2009 r. do 10 kwietnia 2013 r. LOT zawarł 23 porozumienia z portami lotniczymi będącymi własnością państwa w celu odroczenia zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych na łączną kwotę ok. [285–349] mln PLN (ok. [70–85] mln EUR): 9 porozumień w portem lotniczym w Warszawie, po 3 porozumienia z portami lotniczymi w Gdańsku, Krakowie, Poznaniu i Katowicach oraz 2 porozumienia z portem lotniczym we Wrocławiu.

⁽²⁰⁾ Tj. okresy odroczenia wynosiły 48–396 dni; odsetki za zwłokę były w większości przypadków niższe od polskiej stopy odsetek ustawowych, a w przypadku 3 porozumień nie naliczono ich w ogóle; zabezpieczenia były zwykle słabe, np. weksel własny *in blanco*, a w przypadku 6 porozumień nie zastosowano żadnego zabezpieczenia.

- b) możliwość wygenerowania planowanych przez LOT wpływów z podnajmu samolotów B787 i Embraer w latach 2013–2018;
- c) osiągnięcie 85 % planowanego potencjału wszystkich środków restrukturyzacyjnych, przyjęte w scenariuszu podstawowym prognozy finansowej.

Unikanie nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji (środki wyrównawcze)

- (98) Komisja wyraziła zastrzeżenie dotyczące metody oceny rentowności tras przez LOT. Zgodnie z pkt 40 wytycznych zamknięcia działalności przynoszącej straty nie można uznać za uzasadniony środek wyrównawczy. W świetle powyższego zastrzeżenia Komisja nie była dostatecznie pewna, czy warunek ten został spełniony.

Ograniczenie pomocy do minimum, wkład własny

- (99) Komisja poddała w wątpliwość, czy leasing finansowy samolotów B787 objęty gwarancją przez agencję kredytów eksportowych Ex-Im Bank można uznać za źródło wkładu własnego. Mając na uwadze, że przy tak silnym zabezpieczeniu leasingodawca mógłby odzyskać całą należną kwotę w przypadku niewywiązania się przez LOT ze zobowiązań, leasing ten nie wskazuje na to, by rynek wierzył w możliwość przywrócenia długoterminowej rentowności LOT-u, jak przewidziano w pkt 43 wytycznych.

IV. UWAGI POLSKI

- (100) Polska przedłożyła uwagi oraz dowody dotyczące wszystkich kwestii podniesionych w decyzji o wszczęciu postępowania. Stwierdziła, że zgłoszony środek spełnia wszystkie warunki określone w wytycznych. Polska przedstawiła też aktualne dane na temat stopnia wdrożenia planu restrukturyzacji, wskazujące na znaczne postępy LOT-u w procesie restrukturyzacji oraz na dużo lepsze wyniki finansowe w 2013 r. niż planowano.

Zasada „pierwszy i ostatni raz”

- (101) W kwestii przestrzegania zasady „pierwszy i ostatni raz” Polska potwierdziła, że porty lotnicze będące własnością państwa odroczyły termin spłaty zobowiązań LOT-u z tytułu opłat lotniskowych. Jednocześnie podtrzymała swoje stanowisko, że odroczenie to nie stanowi pomocy państwa.
- (102) Zdaniem Polski zasoby portów lotniczych nie są zasobami państwowymi i decyzji portów lotniczych nie można przypisać państwu. Jednak nawet jeżeli odroczenia przyznane przez porty lotnicze miałyby być finansowane z zasobów państwowych, odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych spełnia wymogi testu prywatnego wierzyciela, w związku z czym nie stanowi pomocy państwa.
- (103) Jeżeli chodzi o przypisanie działań portów lotniczych państwu, Polska potwierdziła, że wszystkie porty lotnicze, które przyznały spółce odroczenie, pozostają bezpośrednio lub pośrednio pod kontrolą państwa polskiego. PPL, spółka zarządzająca portem lotniczym w Warszawie, należy w całości do Skarbu Państwa. Regionalne porty lotnicze w Gdańsku, Krakowie, Poznaniu, Katowicach i Wrocławiu („regionalne porty lotnicze”) są własnością PPL, władz regionalnych i jednego przedsiębiorstwa państwowego.
- (104) Polska ponownie stwierdziła jednak, że decyzji podejmowanych przez porty lotnicze nie można przypisać państwu, ponieważ możliwość kontrolowania przez państwo portów lotniczych nie może automatycznie przesądzać o przypisaniu działań portów lotniczych państwu. W tym kontekście Polska ponownie odwołała się do wyroku w sprawie Stardust Marine⁽²¹⁾. Polska podkreśliła, że porty lotnicze nie są włączone w struktury administracji publicznej i prowadzą działalność gospodarczą niezależnie od państwa.
- (105) W szczególności Polska wyjaśniła, że PPL posiada osobowość prawną i prowadzi działalność zgodnie z przepisami ustawy o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” z dnia 23 października 1987 r.⁽²²⁾ („ustawa o PPL”). Zgodnie z ustawą o PPL przedsiębiorstwo prowadzi działalność samodzielnie, w oparciu o zasady racjonalnej gospodarki i jest finansowo niezależne. PPL nie należy do sektora finansów publicznych; nie jest finansowane z budżetu państwa i pokrywa swoje koszty operacyjne z przychodów osiąganych z tytułu własnej działalności gospodarczej. Działalność PPL kontroluje i nadzoruje Minister Transportu, który ma prawo zmienić lub cofnąć decyzję naczelnego dyrektora PPL wyłącznie wówczas, gdy jest ona niezgodna z prawem. Zdaniem Polski Minister Transportu nie ma prawa ingerować w proces decyzyjny dotyczący stosunków handlowych PPL.

⁽²¹⁾ Wyrok w sprawie C-482/99 Republika Francuska przeciwko Komisji (Stardust Marine), Rec. 2002, s. I-4397.

⁽²²⁾ Dz.U. z 1987 r. Nr 33, poz. 185, z późn. zm.

- (106) W kwestii regionalnych portów lotniczych Polska wyjaśniła, że wszystkie te porty to podmioty prawa prywatnego⁽²³⁾, które podlegają prawu spółek, czyli polskiemu Kodeksowi spółek handlowych⁽²⁴⁾ („Kodeks”). Są to spółki kapitałowe posiadające odrębną osobowość prawną i oddzielne aktywa; prowadzą działalność poza strukturami administracji publicznej. Spółki zarządzające regionalnymi portami lotniczymi w Polsce są zarządzane przez walne zgromadzenie, radę nadzorczą i zarząd. Przedstawiciele władz publicznych biorą udział w posiedzeniach walnego zgromadzenia oraz zasiadają w radach nadzorczych. Zgodnie z Kodeksem zarząd prowadzi codzienną działalność spółki i niezależnie podejmuje decyzje w sprawach innych niż sprawy zastrzeżone dla pozostałych organów spółki. Polska stoi zatem na stanowisku, że skoro zawarcie przez zarząd porozumień w sprawie odroczenia płatności nie wymaga zgody rady nadzorczej czy walnego zgromadzenia, decyzje dotyczące odroczenia były niezależnymi decyzjami portów lotniczych, podjętymi bez jakiegokolwiek ingerencji ze strony państwa.
- (107) W odniesieniu do testu prywatnego wierzyciela Polska przedstawiła różnego rodzaju argumenty, aby udowodnić, że porozumienia w sprawie odroczenia zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych zawarto na warunkach rynkowych.
- (108) Po pierwsze, Polska wskazała na gospodarczy kontekst podjęcia przez porty lotnicze decyzji o odroczeniu zobowiązań LOT-u z tytułu opłat lotniskowych: poważne pogorszenie koniunktury gospodarczej w 2009 r.⁽²⁵⁾ oraz inne zdarzenia nadzwyczajne (erupcja wulkanu Eyjafjallajökull w kwietniu 2010 r.). To dlatego zdaniem Polski porty lotnicze, przyznając odroczenie, mogły zakładać, że problemy LOT-u miały charakter tymczasowy.
- (109) Po drugie, Polska podkreśliła, że jako kluczowy klient portów lotniczych LOT generował znaczną część ich przychodów, a odroczone zobowiązania stanowiły zaledwie ułamek obrotów pomiędzy portami lotniczymi a LOT-em⁽²⁶⁾. Dlatego strony były zainteresowane kontynuowaniem współpracy. W scenariuszu alternatywnym niewypłacalność LOT wpłynęłaby negatywnie na działalność portów lotniczych⁽²⁷⁾.
- (110) Po trzecie, Polska wyjaśniła, że z perspektywy portów lotniczych odroczenie części płatności LOT-u było lepszym rozwiązaniem niż doprowadzenie tego przewoźnika do niewypłacalności. Przede wszystkim dlatego, że w czasie podjęcia decyzji o odroczeniu zobowiązań LOT nadal był w posiadaniu aktywów, które można było wykorzystać jako zabezpieczenie. Dla porównania, w przypadku niewypłacalności LOT-u wierzycielom portów lotniczych zostałyby spłacone w kwocie przysługującej wierzycielom ostatniej kategorii, z dużo niższym oprocentowaniem niż w przypadku odroczenia zobowiązań⁽²⁸⁾. Ponadto postępowanie w związku z niewypłacalnością trwa w Polsce średnio od 3 lat do 3,5 roku, co znacznie wykracza poza średni okres odroczenia wynoszący ok. 6,5 miesiąca, przyznany spółce LOT przez porty lotnicze (zob. motyw 114 poniżej).
- (111) Po czwarte, Polska utrzymuje, że warunki, na jakich odroczone zobowiązania, w pełni odzwierciedlały warunki rynkowe pod względem: (i) stopy procentowej; (ii) zabezpieczenia; oraz (iii) okresów odroczenia.
- (112) W szczególności w kwestii stopy procentowej⁽²⁹⁾ Polska wskazuje, że stopę procentową stosowaną w przypadku porozumień w sprawie odroczenia zobowiązań należy odróżnić od odsetek ustawowych⁽³⁰⁾, które mają formę kary za zwłokę w płatnościach, podczas gdy porozumienia w sprawie odroczenia zobowiązań mają umożliwić dłużnikowi spłatę zobowiązań w rozsądnym terminie.
- (113) W kwestii zabezpieczeń Polska podkreśla, że dwie trzecie porozumień w sprawie odroczenia zobowiązań podlegało zabezpieczeniu w formie hipoteki i zastawu na aktywach LOT-u. W przypadku większości pozostałych

⁽²³⁾ Porty lotnicze w Gdańsku, Krakowie i Poznaniu są spółkami z ograniczoną odpowiedzialnością, natomiast porty lotnicze w Katowicach i Wrocławiu – spółkami akcyjnymi.

⁽²⁴⁾ Kodeks spółek handlowych z dnia 15 września 2000 r.; tekst skonsolidowany: Dz.U. z 2013 r., poz. 1030.

⁽²⁵⁾ Kryzys spowodował poważny spadek popytu na przewozy lotnicze, któremu towarzyszył wzrost kosztów linii lotniczych; zob. Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w 2009 r., Urząd Lotnictwa Cywilnego 2010 r., oraz Performance Review Report; an Assessment of Air Traffic Management in Europe during the Calendar Year 2010, Eurocontrol 2011 r.

⁽²⁶⁾ W latach 2009–2013 LOT wygenerował ok. 40 % przychodów portu lotniczego w Warszawie. Łączna kwota zobowiązań, na których odroczenie zgodziły się regionalne porty lotnicze, wynosiła ok. 17,7 % obrotu między LOT-em a tymi portami lotniczymi.

⁽²⁷⁾ Byłoby to szczególnie odczuwalne w przypadku portu lotniczego w Warszawie. Z uwagi na fakt, że LOT jest jedynym przewoźnikiem posiadającym bazę w porcie lotniczym w Warszawie, zaprzestanie jego działalności w tym miejscu doprowadziłoby do znacznego spadku obrotów tego portu. Polska poparła powyższe założenia stosownymi danymi dotyczącymi podobnych scenariuszy, które miały miejsce w przypadku portu lotniczego w Zurychu, portu lotniczego Zaventem w Brukseli oraz portu lotniczego w Budapeszcie.

⁽²⁸⁾ W czasie przyznania odroczenia zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych wierzycielom w postępowaniach w związku z niewypłacalnością spłacano na średnim poziomie ok. 15 %–17,75 % według przeprowadzonych w Polsce badań oraz na poziomie ok. 34 % według statystyk Banku Światowego.

⁽²⁹⁾ Na przykład stopa procentowa przewidziana w porozumieniach w sprawie odroczenia zobowiązań z portem lotniczym w Warszawie wynosiła [...] % rocznie.

⁽³⁰⁾ Obecnie ustawowe odsetki w Polsce wynoszą 13 %.

porozumień w sprawie odroczenia zobowiązań odroczone kwota ⁽³¹⁾ podlegała zabezpieczeniu w formie weksli własnych *in blanco*, które przyspieszają windykację należności. Zaledwie sześć porozumień nie podlegało żadnemu zabezpieczeniu. W każdym przypadku jednak LOT uznał swoje zadłużenie wobec konkretnego portu lotniczego, umożliwiając mu w razie potrzeby łatwe dochodzenie należności na drodze sądowej.

- (114) W kwestii okresów odroczenia Polska podkreśla, że średni okres odroczenia wynosił ok. 6,5 miesiąca, co jest korzystne, jeśli wziąć pod uwagę czas trwania spraw sądowych w Polsce (ponad dwa lata) ⁽³²⁾ lub czas trwania postępowań w związku z niewypłacalnością (średnio od 3 lat do 3,5 roku) ⁽³³⁾.
- (115) Polska utrzymywała również, że inni prywatni wierzyciele LOT-u zgodzili się na odroczenie spłaty zadłużeń wynoszących setki milionów PLN, przewidując podobne okresy odroczenia i podobne warunki, w tym stopę oprocentowania niższą od odsetek ustawowych lub zerowe oprocentowanie, niekiedy nawet rezygnując z zabezpieczenia ⁽³⁴⁾.
- (116) Polska potwierdziła też, że wszystkie odroczone płatności zostały całkowicie uregulowane
- (117) Ponadto, aby udokumentować swoje stanowisko określone w zarysie w motywach 101–116 powyżej, Polska przedłożyła sprawozdanie sporządzone przez KPMG Advisory Sp. z o.o. sp. k. („KPMG”/„sprawozdanie KPMG”). W sprawozdaniu KPMG opisano proces decyzyjny portów lotniczych, który poprzedzał podpisanie poszczególnych porozumień w sprawie odroczenia zobowiązań. Sprawozdanie KPMG zawiera również analizę rynkową dotyczącą każdego porozumienia w sprawie odroczenia zobowiązań. Metody zastosowane przez KPMG do celów analizy rynkowej opierały się na porównaniu prognozy w scenariuszu podstawowym ⁽³⁵⁾ (tj. odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych) ze scenariuszem alternatywnym ⁽³⁶⁾ (tj. nieprzyznanie LOT-owi odroczenia). Aby sprawdzić ekonomiczne uzasadnienie porozumień w sprawie odroczenia zobowiązań, porównano scenariusz bazowy i scenariusz alternatywny na podstawie wartości bieżącej i wartości bieżącej netto. Porównanie tych dwóch wariantów wykazało, że odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych było we wszystkich przypadkach ekonomicznie uzasadnione i korzystniejsze dla portów lotniczych niż scenariusz alternatywny, zakładający wszczęcie postępowania w związku z niewypłacalnością.

Przywrócenie długoterminowej rentowności

- (118) Polska stwierdziła, że LOT znajduje się obecnie w lepszej sytuacji, żeby odzyskać rentowność, niż w trakcie poprzednich nieudanych prób restrukturyzacji. Po pierwsze, spółka otrzymała długo oczekiwane samoloty B787, stanowiące główny filar jej planu restrukturyzacji. Po drugie, LOT wyeliminował słabe strony podejmowanych poprzednio prób restrukturyzacji, koncentrując się na problemach, których wcześniej nie rozwiązano (np. spójniejsza redukcja zatrudnienia). Po trzecie, poprawiło się otoczenie makroekonomiczne. I w końcu, faktyczne wyniki finansowe LOT-u po pięciu kwartałach wdrażania planu restrukturyzacji są dużo lepsze niż planowano.

⁽³¹⁾ Stanowiąca 26,4 % łącznej odroczonej kwoty.

⁽³²⁾ Według danych Banku Światowego (<http://www.doingbusiness.org>) czas dochodzenia należności na drodze sądowej wynosił w Polsce w latach 2009–2012 średnio 830 dni (ponad 2 lata i 3 miesiące), natomiast w 2013 r. skrócił się do 685 dni.

⁽³³⁾ Według Banku Światowego postępowanie w związku z niewypłacalnością trwa w Polsce średnio 3 lata (<http://www.doingbusiness.org>). Wnioski te poparto opublikowanymi w 2009 r. badaniami, przeprowadzonymi na próbie 94 przypadków niewypłacalności i wskazującymi, że średni czas trwania postępowania w związku z niewypłacalnością to 3,5 roku (dane na potrzeby: D. Baran, *Efektywność postępowań upadłościowych* [w:] E. Mączyńska (red.), *Meandry upadłości przedsiębiorstw. Klęska czy druga szansa*, Warszawa 2009 r., s. 145).

⁽³⁴⁾ Dotyczy to w szczególności banków udzielających zabezpieczenia ([...]) i leasingodawców ([...]). Niektórzy prywatni wierzyciele nie naliczali LOT-owi odsetek (większość leasingodawców, [...]). Ponadto niektórzy prywatni wierzyciele LOT-u (np. [...]) również zgodzili się na odroczenie spłaty należności bez żadnego zabezpieczenia poza uznaniem zadłużenia przez LOT.

⁽³⁵⁾ W scenariuszu podstawowym założono nieprzyznanie odroczenia, wszczęcie postępowania w związku z niewypłacalnością przy określonych w porozumieniu w sprawie odroczenia zobowiązań. Uwzględniono również perspektywę długoterminowej współpracy, utrzymanie podstawy przychodów, tymczasowy charakter problemów LOT-u oraz jego perspektywy na przyszłość, rodzaje zabezpieczeń udzielonych przez LOT i inne warunki porozumienia w sprawie odroczenia zobowiązań (odsetki itd.).

⁽³⁶⁾ W scenariuszu alternatywnym założono nieprzyznanie odroczenia, wszczęcie postępowania w związku z niewypłacalnością przez porty lotnicze, zaprzestanie działalności LOT-u w portach lotniczych oraz konieczność poszukiwania przez porty lotnicze innych przewoźników w miejsce LOT-u. Uwzględniono też fakt, że zadłużenie wobec portów lotniczych (w ramach zobowiązań handlowych) zalicza się do ostatniej kategorii zadłużeń, spłacanych po uregulowaniu zobowiązań wobec wierzycieli uprzywilejowanych: kosztów postępowania w związku z niewypłacalnością, zobowiązań wobec pracowników, w tym ubezpieczeń społecznych, i zobowiązań podatkowych (jak określono w polskim prawie dotyczącym niewypłacalności). Uwzględniono również średni czas trwania postępowania w związku z niewypłacalnością (ok. 3,5 roku; KPMG uwzględnił czas trwania postępowania w związku z niewypłacalnością przedsiębiorstwa LLC Nowy Przewoźnik Sp. z o.o., prowadzącego działalność pod znakiem towarowym Centralwings, które to postępowanie trwało ponad 3,5 roku – zaczęło się w maju 2009 r. i skończyło się w lutym 2013 r.), średnią odzyskaną kwotę, utratę przychodów oraz perspektywę zastąpienia LOT-u innymi przewoźnikami (mając na uwadze trzy możliwe podwarianty: 3-, 4- i 5-letni).

- (119) Poprawiła się też płynność finansowa LOT-u. LOT nie tylko nie stracił płynności finansowej w sierpniu 2013 r., jak prognozowano w planie restrukturyzacji, ale pozyskał dodatkowe źródła finansowania, np. [...] z Boeinga [...]. W rezultacie faktyczne przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej w 2013 r. były lepsze niż planowano.
- (120) Podobnie faktyczne skutki finansowe wprowadzenia B787 okazały się lepsze od planowanych. Pozytywne skutki odnotowano nie tylko w segmencie połączeń długodystansowych, ale w całej siatce połączeń. Nie oczekuje się, że samoloty te rozwiążą długoterminowe problemy strukturalne LOT samodzielnie, ale w połączeniu z innymi środkami restrukturyzacyjnymi. Ruch na trasach obsługiwanych przez samoloty B787 (Ameryka Północna, Azja Północna i Azja Południowo-Wschodnia) ma według prognoz wzrosnąć o 6,5 %, do 10,6 % rocznie, zatem samoloty nie będą za mało eksploatowane.
- (121) W 2013 r. środki związane z przychodami wygenerowały [> 100] % planowanego potencjału finansowego, założonego w planie restrukturyzacji. W sierpniu 2013 r. LOT z powodzeniem wprowadził opłaty za catering, które nie spotkały się z negatywną reakcją ze strony klientów. Według badań rynku pasażerowie nie są przeciwni płatnym usługom. Wzrost dodatkowego przychodu pokrywa się z bieżącą tendencją na rynku, polegającą na tym, że tradycyjne linie lotnicze przyjmują hybrydowy model działalności gospodarczej, obejmujący niektóre cechy charakterystyczne dla przewoźników niskokosztowych. Praktyka taka nie powinna zatem zaszkodzić wizerunkowi LOT-u ani zniechęcić klientów.
- (122) Faktyczny wynik finansowy za 2013 r. był dużo lepszy od wyniku, który założono w planie restrukturyzacji. LOT określił potencjalne źródła dalszych udoskonaleń. Oznacza to, że wypracowanie prognozowanego zysku z podstawowej działalności w 2014 r. jest możliwe.
- (123) Polska przedstawiła analizę wrażliwości, która pokazuje, że nawet przy odchyleniach od kluczowych parametrów wariantu podstawowego większych niż odchylenia założone w planie restrukturyzacji LOT utrzyma płynność finansową przez cały okres objęty prognozą finansową 2014–2018. Założony poziom cen paliwa już jest bardzo konserwatywny (powyżej maksymalnego poziomu, jakiego LOT doświadczył w okresie ostatnich 10 lat, i 12,1 % wyższy od ceny rynkowej w czasie zgłoszenia). Gwałtowny wzrost cen paliwa jest zatem mało prawdopodobny. Jeśli chodzi o planowane wpływy z podnajmu samolotów, LOT przygotował alternatywny scenariusz dla floty, przewidujący dłuższą eksploatację niektórych samolotów. Polska przedstawiła prognozy finansowe, które pokazują, że w razie faktycznego wdrożenia tego scenariusza LOT również odzyska rentowność. Polska poinformowała też, że w 2013 r. spółka osiągnęła [> 100] % planowanych korzyści z restrukturyzacji (w stosunku do założonych w planie 85 %).

Unikanie nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji (środki wyrównawcze)

- (124) Polska wyjaśniła ponadto sposób, w jaki LOT oblicza rentowność tras (zob. sekcja 7.3.4). Podkreśliła, że metoda ta jest zgodna ze standardami branżowymi.

Ograniczenie pomocy do minimum, wkład własny

- (125) Polska przedstawiła dowody potwierdzające, że przed udzieleniem gwarancji Ex-Im Bank przeprowadził badanie *due diligence* LOT-u, oraz poinformowała, że w 2012 r. ok. 30 % transakcji finansowania samolotów na całym świecie przeprowadzono z udziałem agencji kredytów eksportowych. Polska poinformowała też Komisję, że jeden z oferentów proponował LOT-owi finansowanie bez gwarancji agencji kredytów eksportowych. Ponadto ryzyko po stronie LOT-u ocenił amerykański rynek kapitałowy, na którym w 2013 r. leasing został pomyślnie refinansowany przez prywatnych inwestorów
- (126) Oprócz tego Polska zaznaczyła, że zgodnie z praktyką decyzyjną Komisji leasing finansowy to dopuszczalna forma wkładu własnego, jak również powtórzyła, iż jest to typowa forma finansowania zakupu samolotów. Zdaniem Polski leasing finansowy nowych samolotów na warunkach podobnych do warunków udzielonych LOT-owi (zob. motywy 77–80 powyżej), włącznie z zastosowanymi rodzajami zabezpieczeń, jest standardową formą finansowania w branży lotniczej i był ostatnio wykorzystywany przez wielu innych europejskich przewoźników lotniczych, na przykład przez przedsiębiorstwa Ryanair, KLM, Norwegian Air, Czech Airlines, Austrian Airlines i Alitalia.

V. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (127) Komisja otrzymała uwagi od siedmiu zainteresowanych stron: przedsiębiorstwa Ryanair, International Airlines Group („IAG”), dwóch stron, które nie życzyły sobie, aby ujawniać ich dane, związku zawodowego NSZZ „Solidarność 80” działającego w PPL („związek zawodowy”), od samego przedsiębiorstwa PPL oraz od stowarzyszenia przedsiębiorców „Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej”.
- (128) Przedsiębiorstwo Ryanair powtórzyło zarzut, który wcześniej przedstawiło w skardze, twierdząc, że LOT otrzymał już pomoc państwa w formie odroczenia zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych, przyznanego mu przez polskie porty lotnicze będące własnością państwa. Ponadto Ryanair poddał w wątpliwość przywrócenie rentowności LOT-u, twierdząc że podejmowane w przeszłości próby restrukturyzacji zakończyły się niepowodzeniem, założenia dotyczące korzyści z wprowadzenia samolotów B787 są zbyt optymistyczne, a LOT może nie być w stanie zredukować swoich kosztów zatrudnienia z powodu możliwych nacisków ze strony związków zawodowych.

- (129) Zdaniem IAG siatkę połączeń długodystansowych LOT-u również należałoby poddać restrukturyzacji. IAG uważa przede wszystkim, że nie ma dostatecznego popytu na zdolności przewozowe, które LOT zaangażował na amerykańskim rynku. IAG przytacza przykład linii lotniczych Malév, które próbowały i nie zdołały utrzymać bezpośrednich lotów z Budapesztu do Nowego Jorku. Odnosząc się do leasingu finansowego samolotów B787, IAG zauważył, że Ex-Im Bank i bank handlowy będący kredytodawcą musiały przeprowadzić oceny zanim pojawiły się bieżące problemy z płynnością finansową lub też miały świadomość przewidywanej pomocy państwa.
- (130) Pierwsza ze stron, które nie życzyły sobie ujawniania swoich danych, uznała plan restrukturyzacji LOT-u za niewiarygodny i niemożliwy do zrealizowania, twierdząc też, że nie przywróci on długoterminowej rentowności LOT-u. Zaznaczyła, że prognoza dotycząca stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału jest zbyt optymistyczna, i zwróciła uwagę na fakt, że LOT planuje zwiększyć zdolności przewozowe w czasie, gdy polski rynek cierpi na ich nadmiar. Stwierdziła też, że odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych stanowi pomoc państwa. Ponadto uznała, że ocena rentowności tras, które mają zostać objęte środkami wyrównawczymi, przeprowadzona wyłącznie na podstawie kosztów zmiennych, jest niewłaściwym rozwiązaniem w perspektywie długoterminowej. Zdaniem tej zainteresowanej strony wszystkie trasy w perspektywie długoterminowej należy oceniać na podstawie czynnika, który LOT nazywa bazą marży 2. Wyraziła też opinię, że nie należy zgodzić się na to, by leasing finansowy samolotów B787 traktować jako źródło wkładu własnego, ponieważ nie dowodzi on wiary rynku w możliwość przywrócenia rentowności LOT-u.
- (131) Druga ze stron, które nie życzyły sobie ujawniania swoich danych, zauważyła, że za sprawą pomocy państwa LOT zwiększył swoje zdolności przewozowe na polskim rynku przewozów czarterowych, co rzekomo pogorszyło pozycję konkurencyjną tej zainteresowanej strony oraz stanowiło naruszenie zasad pomocy państwa UE. Strona ta poddała też w wątpliwość przywrócenie rentowności LOT-u, utrzymując między innymi, że korzyści w związku z wprowadzeniem B787 są przeszacowane, a prognozy finansowe wydają się nierealne. Zakwestionowała również rentowność tras, które mają zostać objęte środkami wyrównawczymi. Wyraziła opinię, że leasingu finansowego nie należy traktować w kategoriach wkładu własnego, gdyż w praktyce nie wiąże się on z żadnym ryzykiem dla finansujących banków.
- (132) Ponadto zainteresowana strona podniosła kwestię odroczonej zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych⁽³⁷⁾. Zwróciła również uwagę Komisji na kilka innych transakcji LOT-u, które rzekomo stanowiły pomoc państwa. Transakcje te to:
- a) sprzedaż nieruchomości, tj.: (i) sprzedaż w 2011 r. budynku biurowego LOT-u wraz z gruntem przy ul. 17 Stycznia 43 („siedziba główna”) będącej własnością państwa spółce Powszechny Zakład Ubezpieczeń SA/PB1 („PZU”, „PZU/PB1”) za kwotę [...] mln PLN (ok. [...] mln EUR) oraz (ii) sprzedaż w 2012 r. nieruchomości LOT-u przy ul. 17 Stycznia 39 będącemu własnością państwa TF Silesia za kwotę [...] mln PLN (ok. [...] mln EUR);
 - b) sprzedaż spółek zależnych LOT-u spółkom będącym własnością państwa, tj.: sprzedaż w 2010 r. LOT Services powyżej ceny rynkowej i pomimo niewypłacalności tej spółki, sprzedaż LOT AMS mimo „bardzo złej sytuacji finansowej” tej spółki, sprzedaż w grudniu 2012 r. spółki Petrolot, sprzedaż we wrześniu 2012 r. spółki Eurolot, sprzedaż w latach 2009–2010 LOT Cargo SA („LOT Cargo”) oraz Casinos Poland.
- (133) Związek zawodowy zarzuca przede wszystkim, że przyznanie pomocy na restrukturyzację złamie zasadę „pierwszy i ostatni raz”, ponieważ LOT otrzymał już pomoc państwa w formie wielu środków, z których najważniejszy to odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych. Związek zawodowy zwrócił też uwagę Komisji na kilka innych transakcji LOT-u, które rzekomo stanowiły pomoc państwa. Transakcje te to:
- a) sprzedaż nieruchomości LOT-u innym spółkom będącym własnością państwa (tj. sprzedaż siedziby głównej LOT-u, sprzedaż nieruchomości przy ul. 17 Stycznia 39, sprzedaż nieruchomości inwestycyjnej wraz ze środkami trwałymi terminalu cargo („terminal cargo”) oraz sprzedaż nieruchomości inwestycyjnej wraz ze środkami trwałymi zaplecza cateringowego („zaplecze cateringowe”);
 - b) sprzedaż spółek zależnych LOT-u po cenie powyżej wartości rynkowej innym spółkom będącym własnością państwa, tj.: sprzedaż LOT Services, LOT Catering Sp. z o.o. („LOT Catering”), LOT AMS, Petrolot i Eurolot;
 - c) udzielenie LOT-owi pożyczek przez spółki będące własnością państwa, których działalność nie koncentruje się na kredytowaniu, tj. dwóch pożyczek udzielonych przez spółki należące do Grupy PZU w grudniu 2009 r. i lutym 2010 r. na łączną kwotę [...] PLN (ok. [...] EUR) oraz pożyczek udzielonych przez Towarzystwo Finansowe Silesia, Operatora Logistycznego Paliw Płynnych Sp. z o.o. („OLPP”) oraz Polski Koncern Naftowy ORLEN SA („PKN Orlen”) na łączną kwotę [...] PLN (ok. [...] EUR);

⁽³⁷⁾ Przede wszystkim LOT był zwolniony z 13 % polskich odsetek ustawowych, na co powinni wyrazić zgodę Minister Transportu i Minister Finansów.

- d) inne usługi: spółka PKN Orlen i jej spółka zależna Petrolot rzekomo zaopatrywały LOT w paliwo po niższych cenach.
- (134) Ponadto związek zawodowy wyraził opinię, że plan restrukturyzacji nie przywróci długoterminowej rentowności LOT-u, a leasing nie oznacza wiary rynku w możliwość przywrócenia rentowności.
- (135) Spółka PPL, właściciel Lotniska Chopina w Warszawie, stwierdziła, że jej działań nie można przypisać państwu, ponieważ decyzje w sprawach działalności gospodarczej podejmuje autonomicznie. Zawarte z LOT-em porozumienia w sprawie odroczenia zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych były zgodne z wymogami rynku i możliwie najbardziej racjonalne pod względem ekonomicznym. Spółka PPL oświadczyła, że podobne porozumienia – chociaż nie na taką skalę – zawierano z innymi liniami lotniczymi oraz proponowano przewoźnikom niskokosztowym. LOT jest strategicznym partnerem PPL i ma znaczny wpływ na rozwój Lotniska Chopina w Warszawie w perspektywie długoterminowej. Potencjalna niewypłacalność LOT-u doprowadziłaby do zmniejszenia ruchu na trasach do Warszawy oraz z Warszawy oraz ujemnie wpłynęłaby na polską gospodarkę.
- (136) Stowarzyszenie przedsiębiorców „Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej” liczy, że Komisja zatwierdzi przedmiotową pomoc na restrukturyzację. Jego zdaniem LOT jest na drodze do odzyskania rentowności, co potwierdzają lepsze faktyczne wyniki finansowe. Stowarzyszenie uważa, że niewypłacalność LOT-u ujemnie wpłynęłaby na możliwości połączeń, co z kolei przyniosłoby negatywne skutki dla pasażerów, osób podróżujących służbowo oraz dla sektora turystyki.

VI. UWAGI POLSKI DO ZASTRZEŻENÍ ZAINTERESOWANYCH STRON

- (137) Polska ustosunkowała się do wszystkich zarzutów przedstawionych przez zainteresowane strony.
- (138) W kwestii możliwego złamania zasady „pierwszy i ostatni raz”:
- a) w odniesieniu do odroczonego zobowiązania z tytułu opłat lotniskowych Polska powtórzyła swoje argumenty, utrzymując, że działań tych nie można przypisać państwu oraz że spełniono wymogi testu prywatnego wierzyciela;
- b) w odniesieniu do innych transakcji LOT-u, które rzekomo stanowiły pomoc państwa, Polska przedstawiła dokładne wyjaśnienia. Polska zaznaczyła, że Komisja sprawdziła już niektóre transakcje, natomiast pozostałych nie można przypisać państwu (np. aktywa kupione przez prywatne spółki) lub są one zgodne z testem prywatnego inwestora. W tym drugim przypadku na poparcie swojego stanowiska Polska przedstawiła dowody (np. niezależne wyceny).
- (139) W szczególności w kwestii transakcji dotyczących nieruchomości Polska wyjaśniła, że:
- a) sprzedaż i leasing zwrotny siedziby głównej LOT-u odbyły się na podstawie umowy zawartej dnia 10 maja 2011 r. między LOT-em a PZU/PB1. PB1 to spółka, która pośrednio w całości należy do PZU. Państwo posiada w PZU mniejszościowy pakiet akcji ⁽³⁸⁾. Cena sprzedaży wyniosła [...] PLN (ok. [...] EUR);
- b) sprzedaż nieruchomości przy ul. 17 Stycznia 39 odbyła się na podstawie umowy zawartej dnia 31 lipca 2012 r. między LOT-em a Towarzystwem Finansowym TF Silesia. Skarb Państwa jest jedynym udziałowcem Towarzystwa Finansowego Silesia. Cena sprzedaży wyniosła [...] PLN (ok. [...] EUR);
- c) sprzedaż terminalu cargo odbyła się na podstawie umowy zawartej dnia 25 listopada 2011 r. między LOT-em a LS Airport Services SA („LS Airport Services”). Skarb Państwa jest jedynym akcjonariuszem LS Airport Services. Cena sprzedaży wyniosła [...] PLN (ok. [...] EUR);
- d) sprzedaż zaplecza cateringowego odbyła się na podstawie umowy zawartej dnia 8 grudnia 2011 r. między LOT-em a LOT Catering. Jedynym udziałowcem LOT Catering jest Regionalny Fundusz Gospodarczy (RFG), w całości należący do Skarbu Państwa. Cena sprzedaży wyniosła [...] PLN (ok. [...] EUR).
- (140) W kwestii sprzedaży i leasingu zwrotnego siedziby głównej Polska wyjaśniła, że LOT otrzymał 9 ofert zakupu, z których wybrano ofertę PZU/PB1 z uwagi na najkorzystniejsze warunki. Zdaniem Polski zasoby spółek należących do Grupy PZU nie są zasobami państwowymi i decyzji tych spółek nie można przypisać państwu, wobec czego nie była to pomoc państwa. Ponadto Polska wyjaśniła, że wartość nieruchomości poddano wcześniej niezależnej wycenie ⁽³⁹⁾.

⁽³⁸⁾ Powszechny Zakład Ubezpieczeń SA jest notowany na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych od dnia 12 maja 2010 r. W dniu transakcji (tj. 10 maja 2011 r.) Skarb Państwa posiadał 35 % akcji PZU SA, a pozostałe 65 % znajdowało się w wolnym obrocie (w większości w posiadaniu funduszy emerytalnych i funduszy hedgingowych).

⁽³⁹⁾ Według wyceny z kwietnia 2011 r. przeprowadzonej przez przedsiębiorstwo Emmerson wartość nieruchomości wyniosła [...] PLN (ok. [...] EUR). Wartość ta jest ok. 10 % wyższa od uzgodnionej ceny, ponieważ przedsiębiorstwo Emmerson założyło, że opłata z tytułu leasingu na rzecz właściciela wyniesie ok. 10 % więcej niż opłata ostatecznie uzgodniona, którą LOT uiszcza na rzecz PZU. Istniały zatem podstawy, by cena sprzedaży również była ok. 10 % niższa.

- (141) Ponadto Polska poinformowała, że procedura przetargowa w związku ze sprzedażą nieruchomości przy ul. 17 Stycznia 39, terminalu cargo i zaplecza cateringowego zakończyła się niepowodzeniem, ponieważ nie otrzymano żadnych ofert. W każdym przypadku wartość nieruchomości poddano jednak wcześniej niezależnej wycenie ⁽⁴⁰⁾.
- (142) Jeśli chodzi o umowy pożyczki, Polska wyjaśniła, że:
- a) spółki należące do Grupy PZU udzieliły LOT-owi dwóch pożyczek: pierwszej w kwocie [...] PLN (ok. [...] EUR) dnia 14 grudnia 2009 r. oraz drugiej w kwocie [...] PLN (ok. [...] EUR) dnia 17 lutego 2010 r. Państwo posiada w PZU mniejszościowy pakiet akcji;
 - b) pożyczki w kwocie [...] PLN (ok. [...] EUR) udzielił LOT-owi dnia 28 czerwca 2012 r. PKN Orlen. Państwo posiada w PKN Orlen mniejszościowy pakiet akcji ⁽⁴¹⁾;
 - c) pożyczki w kwocie [...] PLN (ok. [...] EUR) udzieliło LOT-owi dnia 30 marca 2009 r. Towarzystwo Finansowe Silesia. Skarb Państwa jest jedynym udziałowcem Towarzystwa Finansowego Silesia;
 - d) pożyczki w kwocie [...] mln PLN (ok. [...] mln EUR) udzieliła LOT-owi dnia 9 marca 2012 r. spółka OLPP. Jedynym akcjonariuszem OLPP jest PERN Przyjaźń SA („PERN”), w całości należąca do Skarbu Państwa.
- (143) Zdaniem Polski zasoby spółek należących do Grupy PZU i PKN Orlen nie są zasobami państwowymi i decyzji tych spółek nie można przypisać państwu, ponieważ państwo posiada w tych spółkach mniejszościowe pakiety akcji; w związku z tym nie była to pomoc państwa.
- (144) W przypadku pożyczek udzielonych przez spółki będące własnością państwa (tj. Towarzystwo Finansowe Silesia, OLPP), to nawet gdyby ich zasoby uznać za zasoby państwowe, a decyzje przypisać państwu, to obie pożyczki zdaniem Polski zostały udzielone na warunkach rynkowych: zabezpieczenie było mocne ⁽⁴²⁾, a stopa oprocentowania – zbliżona do tej, którą stosują wierzyciele prywatni ⁽⁴³⁾.
- (145) W kwestii sprzedaży spółek zależnych LOT-u Polska wyjaśniła, że:
- a) sprzedaż LOT Services, LOT Catering, LOT AMS i LOT Cargo była przedmiotem decyzji Komisji w sprawie SA. 33337 ⁽⁴⁴⁾, w której Komisja uznała, że wszystkie te transakcje nie wiązały się z pomocą państwa;
 - b) 33,3 % udziałów LOT-u w Casinos Poland sprzedano Vicco Investment Sp. z o.o. ⁽⁴⁵⁾ („Vicco”) na podstawie umowy zawartej dnia 8 kwietnia 2013 r. za kwotę [...] mln PLN (ok. [...] mln EUR). Vicco jest spółką prywatną. Jej zasoby nie są zatem zasobami państwowymi, a jej decyzji nie można przypisać państwu. Polska utrzymuje, że wartość transakcji odpowiadała cenie rynkowej zaproponowanej przez prywatnego oferenta, wybranego w drodze otwartej procedury przetargowej;
-
- ⁽⁴⁰⁾ Wyceny nieruchomości przy ul. 17 Stycznia 39 zostały wykonane przez następujące podmioty: (i) rzeczoznawca majątkowy Marzena Niemczyk (nr uprawnień 4519) z Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., wycena z dnia 26 lipca 2012 r.; (ii) Colliers International Poland Sp. z o.o., sprawozdanie z dnia 12 czerwca 2012 r.; oraz (iii) Deloitte Advisory Sp. z o.o., sprawozdanie z dnia 18 lipca 2012 r.
Wycenę terminalu cargo przeprowadziła Marzena Niemczyk, rzeczoznawca majątkowy (nr uprawnień 4519) z Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., wycena z dnia 31 lipca 2011 r. Oprócz tego przedsiębiorstwo KPMG Advisory Sp. z o.o. sp. k. sporządziło oddzielne sprawozdanie z dnia 7 listopada 2011 r. na temat ekonomicznego uzasadnienia sprzedaży nieruchomości.
Wycenę zaplecza cateringowego przeprowadziła Marzena Niemczyk, rzeczoznawca majątkowy (nr uprawnień 4519) z Cushman & Wakefield Poland Sp. z o.o., wycena z dnia 31 lipca 2011 r. Oprócz tego KPMG Advisory Sp. z o.o. sp. k. sporządziło oddzielne sprawozdanie z dnia 7 listopada 2011 r. na temat ekonomicznego uzasadnienia sprzedaży nieruchomości.
- ⁽⁴¹⁾ Polski Koncern Naftowy ORLEN SA jest notowany na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych od dnia 26 listopada 1999 r. Według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. Skarb Państwa posiadał 27,5 % akcji tej spółki, a pozostałe 72,5 % znajdowało się w wolnym obrocie (w większości w posiadaniu funduszy emerytalnych i inwestycyjnych).
- ⁽⁴²⁾ Tj. w przypadku pożyczki udzielonej przez Towarzystwo Finansowe Silesia: hipoteka/zastaw rejestrowy na aktywach LOT-u, przeniesienie praw z umów ubezpieczenia, weksel własny oraz dobrowolne poddanie się egzekucji; w przypadku pożyczki udzielonej przez OLPP: zastaw rejestrowy i dobrowolne poddanie się egzekucji.
- ⁽⁴³⁾ Tj. w przypadku pożyczki udzielonej przez Towarzystwo Finansowe Silesia: WIBOR 3M + [4,5–5,5] pp. rocznie; w przypadku pożyczki udzielonej przez OLPP: zastosowano stopę procentową [8–10] % w skali roku. Dla porównania: stopa procentowa w przypadku pożyczki udzielonej LOT-owi przez PKN Orlen w pierwszej połowie 2012 r. wynosiła [8–10] % w skali roku.
- ⁽⁴⁴⁾ Zob. przypis 8.
- ⁽⁴⁵⁾ Tj. spółce celowej utworzonej przez Century Casinos Europe GmbH (byłego udziałowca w Casinos Poland Sp. z o.o.). Century Casinos Europe GmbH jest spółką prywatną notowaną na giełdach papierów wartościowych w USA i Austrii.

- c) 49 % udziałów LOT-u w spółce Petrolot sprzedano spółce PKN Orlen na podstawie umowy zawartej dnia 21 grudnia 2012 r. za kwotę [...] PLN (ok. [...] EUR). PKN Orlen jest spółką prywatną. Jej zasoby nie są zatem zasobami państwowymi, a jej decyzji nie można przypisać państwu zgodnie z informacjami przedstawionymi w motywie 142 powyżej. Polska utrzymuje, że wartość transakcji odpowiadała cenie rynkowej określonej wcześniej w drodze niezależnej wyceny (⁴⁶);
- d) 37,90 % akcji spółki Eurolot będących w posiadaniu LOT-u sprzedano Towarzystwu Finansowemu Silesia na podstawie umowy z dnia 27 lutego 2013 r. za kwotę [> 118] PLN (ok. [> 29] EUR). Polska utrzymuje, że sprzedaż akcji spółki Eurolot dokonano na zasadzie konkursu w drodze negocjacji, które prowadzono na podstawie publicznego zaproszenia do negocjacji (⁴⁷). Akcje kupiło Towarzystwo Finansowe Silesia, które w całości należy do Skarbu Państwa i które było jedynym oferentem. Za podstawę ceny transakcyjnej przyjęto przeprowadzoną wcześniej niezależną wycenę (⁴⁸).
- (146) W kwestii transakcji dotyczących zaopatrzenia LOT-u w paliwo po niższych cenach przez PKN Orlen i jego spółkę zależną Petrolot Polska poinformowała, że PKN Orlen i Petrolot są spółkami prywatnymi, ich zasoby nie są zasobami państwowymi, a ich decyzji nie można przypisać państwu, w związku z czym transakcje te nie wiążą się z pomocą państwa (⁴⁹).
- (147) Jeśli chodzi o inne uwagi zainteresowanych stron, Polska utrzymuje, że LOT znajduje się w lepszej sytuacji niż uprzednio, w związku z czym może osiągnąć swój cel. Poprawiło się otoczenie makroekonomiczne, a prognozy gospodarcze dla UE i Polski zapowiadają szybszy wzrost niż wcześniej oczekiwano. Oczekuje się większego natężenia ruchu lotniczego, zwłaszcza w Europie Środkowej i Wschodniej. LOT wyciągnął wnioski z nieudanych prób restrukturyzacji w przeszłości i wyeliminował dawne słabe strony (np. dokonał redukcji zatrudnienia na bezprecedensową skalę, która w 2013 r. przyniosła około [...] mln PLN oszczędności). Redukcji zatrudnienia nie towarzyszył żaden większy opór ze strony związków zawodowych. Ponadto LOT otrzymał w końcu samoloty B787, których brak uznano za jedną z przyczyn dawnych problemów. Polska przedstawiła również szczegółowe informacje dotyczące danych ekonomicznych na temat eksploatacji samolotów B787 i jej wpływu na restrukturyzację. Przede wszystkim według obliczeń LOT-u ekonomika kosztów/przychodów związanych z samolotem B787 jest dużo lepsza niż w przypadku jego poprzednika we flocie LOT – samolotu B767. Przez sześć miesięcy eksploatacji w 2013 r. samolot B787 wygenerował wyższy wynik finansowy (o [...] mln PLN) niż jego poprzednik – samolot B767 – w porównywalnym okresie w 2012 r.
- (148) W kwestii rzekomego niewystarczającego popytu na połączenia długodystansowe władze polskie przedłożyły dowody, że Polska cieszy się jednym z największych i rozwijających się rynków połączeń do Ameryki Północnej – większym niż niektóre ugruntowane węzły lotnicze w Europie Zachodniej oraz większym niż Praga i Budapeszt razem wzięte. Polska twierdzi, że w przeciwieństwie do tego, co miało miejsce na Węgrzech, LOT dysponuje mocniejszą bazą, aby utworzyć niszę rynku połączeń długodystansowych za sprawą znacznego ruchu pasażerskiego typu „etniczno” oraz przepływu ruchu z rynków wschodnich, takich jak ukraiński, białoruski i rosyjski.
- (149) W kwestii leasingu finansowego na zakup samolotów B787 jako źródła wkładu własnego oraz znaku wskazującego na zaufanie rynku do LOT-u Polska wyjaśniła, że kredytodawcy komercyjni oraz Ex-Im Bank, zanim przedłożyli finansowanie LOT-u, wykonali profesjonalne i kompleksowe badanie *due diligence*. Oceny dokonano tuż przed dostarczeniem samolotu w listopadzie 2012 r. i wierzyciele posiadali wszystkie informacje na temat sytuacji finansowej LOT-u. Nie wiedzieli oni wówczas o otrzymaniu pomocy państwa przez LOT, ponieważ władze polskie zgłosiły pomoc na ratowanie dopiero 14 grudnia 2012 r.

(⁴⁶) Sporządzonej przez Deloitte Advisory Sp. z o.o. dnia 8 maja 2012 r. Na podstawie wyceny wartość rynkową 49,0 % udziałów w Petrolot Sp. z o.o. oszacowano w granicach [...] mln PLN.

(⁴⁷) Ogłoszenie o zaproszeniu do negocjacji opublikowano dnia 24 lipca 2012 r. w dzienniku „Rzeczpospolita”, w którym dnia 21 sierpnia 2012 r. opublikowano również późniejszą zmianę.

(⁴⁸) Ekspert ustalił wartość rynkową 37,9 % spółki Eurolot na kwotę w granicach 118,0–124,0 mln PLN. Wartość rynkową 37,9 % kapitału własnego Eurolot SA oszacowano z zastosowaniem dwóch metod: (i) metody zdyskontowanych przepływów pieniężnych (DCF) – szacunkowa wartość 124,0 mln PLN; oraz (ii) metody skorygowanej wartości aktywów netto – szacunkowa wartość 118,0 mln PLN. Polska przedłożyła dokumenty potwierdzające przygotowane przez Deloitte Advisory Sp. z o.o.: (i) sprawozdanie z testu prywatnego inwestora w odniesieniu do zakupu akcji spółki Eurolot z dnia 14 stycznia 2013 r.; (ii) sprawozdanie z wyceny spółki Eurolot z dnia 14 stycznia 2013 r.; (iii) sprawozdanie z badania *due diligence* obejmującego kwestie finansowe, podatkowe i prawne z dnia 15 stycznia 2013 r.

(⁴⁹) Ponadto Polska wyjaśniła, że to dostawcy proponują ceny oraz warunki płatności, uwzględniając przy tym warunki rynkowe, np. deklarowaną ilość produktu, która ma zostać zakupiona. Spółka LOT, z główną bazą w Warszawie, jest największym odbiorcą Orłenu/Petrolotu na odnośnym rynku. Ponad [...] % paliwa LOT-u jest zakontraktowane w Polsce, a pozostała część w różnych stacjach międzynarodowych. Upusty ilościowe dla dużych odbiorców to element standardowych stosunków na rynku między dostawcami a kontrahentami. Ceny paliwa w Polsce są wyższe niż w innych stacjach, z których korzysta LOT, mimo że za granicą kupuje dużo mniej paliwa.

- (150) Polska przedstawiła szczegółowe wyjaśnienia dotyczące metody, którą LOT stosuje w celu obliczenia rentowności tras. Polska przypomniała też o danych z badania, według których większość przewoźników korzysta z metody podobnej do tej przyjętej przez LOT.
- (151) W kwestii przywrócenia długoterminowej rentowności, zwłaszcza w kwestii rzekomego przeszacowania stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału, Polska poinformowała Komisję, że LOT wykonał analizę stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału 73 linii lotniczych na świecie na przestrzeni ostatnich 6 lat i stwierdził, iż prognozowana stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału jest zbliżona do mediany europejskich linii lotniczych oraz dużo niższa od stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału większości efektywnych europejskich przewoźników lotniczych w ostatnim roku obrotowym. Na tej podstawie Polska utrzymuje, że założonej stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału nie należy uważać za nierealną.
- (152) Jeśli chodzi o rzekomy nadmiar zdolności przewozowych na rynku, Polska zaznacza, że w ciągu ostatnich trzech lat zdolności przewozowe linii lotniczych w Polsce – mierzone liczbą oferowanych miejsc – rosły średnio o 6,2 % rocznie, natomiast popyt ze strony pasażerów zwiększał się o 7,3 % rocznie. W tym kontekście Polska zwraca uwagę na fakt, że w 2014 r. LOT zaoferuje [...] % mniej miejsc na trasach do Polski i z Polski niż przed restrukturyzacją, natomiast według danych szacunkowych konkurenci LOT-u mają zwiększyć swoje oferty o ponad 30 %.
- (153) W kwestii rzekomej ekspansji LOT-u na rynku przewozów czarterowych Polska poinformowała, że LOT w rzeczywistości zmniejszył swój udział w tym segmencie z [> 3] % w 2012 r. do [$< 1,5$] % w 2013 r. (w dół z [> 15] % w 2010 r.). LOT nie planuje pozostania na rynku przewozów czarterowych po restrukturyzacji.

VII. OCENA POMOCY

7.1. ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA

- (154) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, a także wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

7.1.1. Pomoc na restrukturyzację

- (155) Pomocy na restrukturyzację ma udzielić Ministerstwo Skarbu Państwa, jest więc oczywiste, że wiąże się ona z wykorzystaniem zasobów państwowych i można ją przypisać państwu.
- (156) Pomoc na restrukturyzację ma zostać przyznana jednemu konkretnemu przedsiębiorstwu, tj. LOT-owi, na warunkach, których spółka nie byłaby w stanie uzyskać na rynku, biorąc pod uwagę jej trudną sytuację finansową. Polska w planie restrukturyzacji potwierdza, że pomoc państwa jest jedynym możliwym źródłem finansowania, które pozwoli spółce na kontynuację działalności oraz wdrożenie środków restrukturyzacyjnych. Komisja uznaje zatem, że beneficjent czerpie ze środka selektywne korzyści.
- (157) Ponadto pomoc może poprawić pozycję konkurencyjną LOT-u w branży transportu lotniczego, w której konkurują ze sobą przedsiębiorstwa z różnych państw członkowskich UE, zwłaszcza od wejścia w życie trzeciego etapu liberalizacji transportu lotniczego („trzeci pakiet”) w dniu 1 stycznia 1993 r.⁽⁵⁰⁾ W związku z tym pomoc zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem i wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (158) Na podstawie powyższych przesłanek Komisja stwierdza, że zgłoszony środek stanowi pomoc państwa zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE.

7.1.2. Odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych i inne transakcje

Odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych

- (159) W kwestii przypisania działań portów lotniczych państwu Komisja zauważa, że wszystkie porty lotnicze, które przyznały odroczenie, pozostają bezpośrednio lub pośrednio pod kontrolą państwa polskiego, zgodnie z informacjami przedstawionymi w motywie 103 powyżej. Mając na uwadze, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem⁽⁵¹⁾ sam fakt, że przedsiębiorstwo publiczne pozostaje pod kontrolą państwa, nie wystarczy, aby przypisać państwu środki podejmowane przez to przedsiębiorstwo, Komisja musi sprawdzić w ramach

⁽⁵⁰⁾ „Trzeci pakiet” obejmował trzy środki legislacyjne: (i) rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 1); (ii) rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8); oraz (iii) rozporządzenie Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 15).

⁽⁵¹⁾ Wyrok w sprawie C-482/99 Republika Francuska przeciwko Komisji (Stardust Marine) Rec. 2002 s. I-4397, pkt 52.

niniejszego postępowania, w jakim stopniu państwo sprawuje nadzór nad zarządzaniem portami lotniczymi. Ponadto Komisja musi ustalić, czy istnieją inne przesłanki, które wskazywałyby na zaangażowanie państwa w przyznanie spółce LOT odroczenia zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych, lub też czy porty lotnicze podejmowały takie decyzje autonomicznie, bez ingerencji państwa.

- (160) Komisja zauważa, że w przedłożonym przez Polskę sprawozdaniu KPMG opisano proces decyzyjny każdego portu lotniczego w odniesieniu do każdego porozumienia w sprawie odroczenia zobowiązań, włącznie ze wstępną fazą procesu windykacji należności, wezwaniami do zapłaty oraz negocjacjami dotyczącymi warunków odroczenia. W sprawozdaniu KPMG wskazano również strony zaangażowane w negocjacje (np. departamenty prawne, windykacyjne i finansowe portów lotniczych). Sprawozdanie KPMG nie wskazuje na żadną interwencję państwa w przyznanie spółce LOT odroczenia zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych.
- (161) W kwestii PPL, spółki zarządzającej Lotniskiem Chopina w Warszawie, Komisja zwraca jednak uwagę na fakt, że podlega ona prawu publicznemu i w całości należy do Skarbu Państwa, który mianuje jej dyrektora naczelnego. PPL w znacznym stopniu podlega nadzorowi ze strony władz publicznych⁽⁵²⁾, o czym mowa w motywach 103 i 105 powyżej. Ponadto warszawskie lotnisko jest głównym polskim portem lotniczym, obsługującym ok. 10 mln pasażerów rocznie i mającym zasadnicze znaczenie dla możliwości połączenia Polski z resztą świata. W kwestii regionalnych portów lotniczych Komisja zwraca uwagę na fakt, że są to podmioty prawa prywatnego pozostające bezpośrednio lub pośrednio pod kontrolą państwa polskiego; w szczególności w każdym przypadku PPL jest jednym z ich publicznych udziałowców⁽⁵³⁾, jak opisano w motywie 103 powyżej. Ponadto działalność regionalnych portów lotniczych ma ważny wpływ na lokalną gospodarkę, wobec czego nieprawdopodobne jest, aby lokalne władze nie brały udziału w podejmowaniu istotnych decyzji dotyczących działalności portów lotniczych, które pozostają pod ich kontrolą.
- (162) Mając na uwadze wpływ, jaki decyzje w sprawie odroczenia zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych mogły mieć na LOT i działalność tych portów lotniczych na poziomie lokalnym lub krajowym, jak również uwzględniając fakt, że LOT jest kluczowym klientem PPL, które z kolei ma silne powiązania z państwem i podlega prawu publicznemu, jest wysoce nieprawdopodobne, aby decyzje te mogły zapadać bez jakiegokolwiek zaangażowania państwa. W związku z tym Komisja stwierdza, że nawet jeżeli nie można dokładnie wykazać, iż Polska nakłoniła PPL do odroczenia LOT-owi zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych, trzeba uznać, że władze publiczne miały pewien udział w podjęciu tych decyzji. Podsumowując, Komisja stwierdza, że istnieją wystarczające przesłanki, aby odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych przypisać państwu. Mając na uwadze, że odroczenie wiąże się z potencjalną utratą zasobów przedsiębiorstw publicznych, środki te przyznano z zasobów państwowych.
- (163) Aby jednak ustalić, czy za sprawą danych środków przyznano LOT-owi korzyść gospodarczą do celów art. 107 ust. 1 TFUE, Komisja musi stwierdzić, czy postępowanie przedsiębiorstwa PPL oraz regionalnych portów lotniczych (tj. przyznanie odroczenia zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych) można porównać z zachowaniem prywatnego wierzyciela, który znalazłby się w podobnej sytuacji. Jeżeli tak jest, nie można uznać, jakoby LOT otrzymał korzyść, której nie mógłby otrzymać w normalnych warunkach rynkowych, a tym samym dane środki pomocy nie stanowiłyby pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE („test prywatnego inwestora”).
- (164) W szczególności Komisja zauważa, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem⁽⁵⁴⁾, oceniając zgodność środków z rynkiem wewnętrznym, należy uwzględnić kontekst przyznania LOT-owi odroczenia zobowiązań, czyli kryzys gospodarczy i inne zdarzenia nadzwyczajne, wyszczególnione w motywie 108 powyżej.
- (165) Komisja zwraca też uwagę na fakt, że LOT jest kluczowym klientem portów lotniczych w Polsce i generuje znaczną część ich przychodów, jak opisano w motywie 109 powyżej. Porty lotnicze mają zatem szczególny interes w kontynuowaniu współpracy z LOT-em.
- (166) Ponadto Komisja oceniła informacje dotyczące korzyści i szkód wynikających z przedłożonych przez Polskę możliwych wariantów odzyskania przez porty lotnicze należnych kwot od LOT-u, tj. odroczenia zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych, postępowania sądowego lub niewypłacalności. Zwłaszcza w kwestii terminu Komisja zauważa, że okres odroczenia zobowiązań przyznany LOT-owi przez porty lotnicze wynosił średnio

⁽⁵²⁾ Minister Transportu: (i) może nakładać na PPL zobowiązania, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo państwa, w przypadku klęski żywiołowej itd.; (ii) może zmienić lub cofnąć decyzję naczelnego dyrektora PPL, jeżeli jest ona niezgodna z prawem; (iii) wydaje zgodę na zbycie środków trwałych składających się na czynne systemy zabezpieczenia ruchu w porcie lotniczym.

⁽⁵³⁾ W latach 2009–2013 PPL posiadało: ok. 30 % udziałów w porcie lotniczym w Gdańsku, 77 % udziałów w porcie lotniczym w Krakowie, ok. 45 % udziałów w porcie lotniczym w Poznaniu, ok. 16 % w porcie lotniczym w Katowicach oraz ok. 20 % w porcie lotniczym we Wrocławiu.

⁽⁵⁴⁾ Wyrok w sprawie C-482/99 Republika Francuska przeciwko Komisji (Stardust Marine) Rec. 2002 s. I-4397, pkt 71 (aby zbadać, czy państwo przyjęło zachowanie ostrożnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej, należy jego działania osadzić w kontekście czasowym, w którym stosowano środki wsparcia finansowego).

6,5 miesiąca. Okres ten wydaje się korzystny dla portów lotniczych, jeżeli wziąć pod uwagę średni czas dochodzenia należności na drodze sądowej w Polsce (tj. ponad 2 lata) lub średni czas trwania postępowania w związku z niewypłacalnością w Polsce (tj. średnio 3 lata). Jest też korzystny, jeżeli przyrównać go do najdłuższego okresu odroczenia zobowiązań spółce LOT, wynoszącego ok. 1 rok. Ponadto Komisja zauważa, że w czasie podjęcia decyzji o odroczeniu zobowiązań LOT nadal był w posiadaniu aktywów, które można było wykorzystać jako zabezpieczenie⁽⁵⁵⁾. Odroczenie zobowiązań było zatem dla portów lotniczych korzystniejsze od postępowania w związku z niewypłacalnością, wskutek którego wierzytelności zostałyby spłacone w kwocie przysługującej wierzycielom ostatniej kategorii, możliwe że na poziomie dużo niższym niż w przypadku odroczenia zobowiązań, jak opisano w motywach 110 i 114 powyżej.

- (167) W kwestii warunków odroczenia zobowiązań Komisja zauważa, że odsetki naliczane przez porty lotnicze wydają się odzwierciedlać warunki rynkowe, ponieważ ustalono je na poziomie porównywalnym do średniej stopy oprocentowania⁽⁵⁶⁾ dla pożyczek udzielanych w danej branży w tym okresie; porty lotnicze nie miały natomiast obowiązku naliczać odsetek ustawowych. Ponadto Komisja zwraca uwagę na fakt, że większa część odroczonego zobowiązania była zabezpieczona aktywami LOT-u. W pozostałych przypadkach LOT złożył zabezpieczenie w formie weksli własnych *in blanco* lub uznał swoje zadłużenie wobec określonego portu lotniczego, co znacznie poprawiało sytuację portów lotniczych na wypadek postępowania windykacyjnego, jak opisano w motywach 112 i 113 powyżej.
- (168) Ponadto Komisja zwraca uwagę na fakt, że prywatni wierzyciele również zgodzili się odroczyć LOT-owi spłatę zadłużenia na podobnych warunkach, stosując też stopę oprocentowania niższą niż ustawowe odsetki lub w niektórych przypadkach nie stosując jej w ogóle, a niekiedy nie wymagając żadnego zabezpieczenia, zgodnie z informacjami przedstawionymi w motywie 115 powyżej.
- (169) Komisja przyjmuje też do wiadomości, że LOT spłacił wszystkie odroczone zobowiązania z tytułu opłat lotniskowych, o czym mowa w motywie 116 powyżej.
- (170) W kwestii przedłożonego przez Polskę sprawozdania KPMG Komisja zauważa, że zawiera ono analizę rynkowego charakteru każdego porozumienia w sprawie odroczenia zobowiązań, o czym wspomniano w motywie 117 powyżej. W szczególności zastosowaną przez KPMG metodę porównania scenariusza podstawowego, w którym LOT otrzymuje odroczenie spłaty zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych, ze scenariuszem alternatywnym, zakładającym nieprzyznanie spółce odroczenia zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych i wszczęcie wobec LOT-u postępowania w związku z niewypłacalnością, oparto o obiektywnie weryfikowalne dane (statystyki, konkretne przykłady itd.). Scenariusze porównano w trzech różnych podwariantach, co przyczyniło się do uzyskania obiektywnego wyniku. Aby sprawdzić ekonomiczne uzasadnienie porozumień w sprawie odroczenia zobowiązań, porównano scenariusz bazowy i scenariusz alternatywny na podstawie wartości bieżącej i wartości bieżącej netto. Porównanie tych dwóch scenariuszy potwierdza, że odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych było we wszystkich przypadkach ekonomicznie uzasadnione i korzystniejsze dla portów lotniczych niż scenariusz alternatywny, zakładający wszczęcie postępowania w związku z niewypłacalnością. Sprawozdanie KPMG oparto na powszechnie stosowanych metodach oceny i nie budzi ono wątpliwości w odniesieniu do zastosowanej metody i standardów. Na podstawie powyższych przesłanek Komisja stwierdza, że wyniki sprawozdania wiarygodnie potwierdzają zgodność porozumień w sprawie odroczenia zobowiązań z rynkiem wewnętrznym.
- (171) Komisja zauważa, że wierzyciela rozważającego odroczenie płatności należnych mu zobowiązań nie można porównywać z inwestorem z uwagi na różne warunki prowadzenia działalności gospodarczej – tzn. inwestor zamierza odnieść zysk, ostrożnie ocenia ryzyko, wymaga dostatecznego zabezpieczenia, a w przypadku braku zabezpieczenia może wycofać się z inwestycji itd. Z kolei wierzyciel jest w innej sytuacji. Jego należności już istnieją i są niezabezpieczone. Wierzyciel może zatem wybierać jedynie między dochodzeniem swoich należności na drodze sądowej lub polubownym rozwiązaniem sprawy, w związku z czym niekiedy może skłaniać się ku zaakceptowaniu warunków spłaty zadłużenia mniej korzystnych niż warunki, które zaakceptowałby inwestor. Wierzyciel może przede wszystkim zaakceptować niektóre ustępstwa dłużnika ułatwiające egzekucję należności (np. uznanie zadłużenia, dobrowolne poddanie się egzekucji itd.) lub ustanawiające zabezpieczenie, jeżeli istnieje taka możliwość. Wierzyciel może zatem mieć interes w odroczeniu spłaty zadłużenia, jeżeli na przykład ma to mu pomóc w późniejszej egzekucji⁽⁵⁷⁾.
- (172) W świetle powyższych przesłanek Komisja stwierdza, że porty lotnicze będące własnością państwa, przyznając spółce LOT odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych, postąpiły jak prywatny wierzyciel. Transakcje te nie skutkowały zatem dla LOT-u żadną korzyścią, której spółka nie mogłaby otrzymać w normalnych warunkach rynkowych. W związku z powyższym odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych nie stanowi pomocy państwa.

⁽⁵⁵⁾ W szczególności wszystkie zobowiązania LOT-u odroczone przez PPL były zabezpieczone. W większości przypadków zabezpieczenie miało formę hipoteki lub zastawu na aktywach LOT-u.

⁽⁵⁶⁾ Na podstawie danych Narodowego Banku Polskiego.

⁽⁵⁷⁾ Wyrok w sprawie T-198/01, Technische Glaswerke Ilmenau GmbH przeciwko Komisji (Technische Glaswerke Ilmenau GmbH) Rec. 2004, s. II-2717, pkt 99.

Inne transakcje

- (173) Jeśli chodzi o transakcje LOT-u dotyczące nieruchomości, w związku z wyjaśnieniami przedstawionymi przez Polskę Komisja doszła do następujących wniosków.
- (174) W kwestii sprzedaży siedziby głównej LOT-u spółce PZU/PB1 Komisja stwierdza, że nabywca jest spółką prywatną, jak opisano w motywach 139 i 140 powyżej, w związku z czym jego zasoby nie są zasobami państwowymi. W rezultacie przedmiotowa transakcja nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (175) W odniesieniu do (i) sprzedaży nieruchomości przy ul. 17 Stycznia 39 Towarzystwu Finansowemu Silesia; (ii) sprzedaży terminalu cargo spółce LS Airport Services; oraz (iii) sprzedaży zaplecza cateringowego spółce LOT Catering Komisja stwierdza, że nabywcami były spółki pozostające bezpośrednio lub pośrednio pod kontrolą państwa. W przypadku TF Silesia i LS Airport Services obie spółki podlegają bezpośredniej kontroli Skarbu Państwa. Jedynym udziałowcem w spółce LOT Catering jest RFG, który w całości należy do Skarbu Państwa, o czym mowa w motywie 139 powyżej. Wszystkie te spółki są podmiotami prawa prywatnego i podlegają Kodeksowi spółek handlowych. Zgodnie z Kodeksem sprzedaż lub kupno nieruchomości przez spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością wymaga zgody walnego zgromadzenia, natomiast w przypadku spółek akcyjnych podlega określonym warunkom⁽⁵⁸⁾. W związku z tym, mając na uwadze, że Skarb Państw bezpośrednio lub pośrednio posiada wszystkie prawa głosu na walnych zgromadzeniach TF Silesia, LS Airport Services oraz LOT-u, państwo było nieuchronnie zaangażowane w proces decyzyjny dotyczący przedmiotowych transakcji. W świetle powyższych przesłanek Komisja stwierdza, że decyzje TF Silesia, LS Airport Services i LOT Catering należy przypisać państwu. Z uwagi na fakt, że spółki te są przedsiębiorstwami publicznymi, ich zasoby są zasobami państwowymi.
- (176) We wszystkich tych przypadkach nieruchomości zostały poddane niezależnej wycenie według powszechnie przyjętych wskaźników rynkowych i standardów wyceny (w tym z uwzględnieniem transakcji porównawczych i warunków na lokalnym rynku). Rzeczoznawcy posiadali odpowiednie kwalifikacje oraz stosowne doświadczenie. Komisja zauważa, że wycena miała miejsce przed dokonaniem transakcji. Komisja stwierdza też, że przedmiotowe transakcje spełniają wymogi dotyczące wyceny przez niezależnych ekspertów przewidziane w komunikacie Komisji w sprawie elementów pomocy państwa w sprzedaży gruntów i budynków przez władze publiczne⁽⁵⁹⁾. Na podstawie tych przesłanek Komisja stwierdza, że wyniki wyceny wyszczególnionych wyżej nieruchomości są odpowiednio zbliżone do ich cen rynkowych.
- (177) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że wyszczególnione wyżej transakcje sprzedaży nieruchomości przez LOT nie przyniosły spółce korzyści, której nie mogłaby ona uzyskać w normalnych warunkach rynkowych, zatem nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Pożyczki

- (178) Jeśli chodzi o pożyczki udzielone LOT-owi, w związku z wyjaśnieniami przedstawionymi przez Polskę Komisja doszła do następujących wniosków.
- (179) W kwestii pożyczek udzielonych LOT-owi przez Grupę PZU i PKN Orlen, opisanych w motywach 142 i 143 powyżej, Komisja zwraca uwagę na fakt, że są to spółki prywatne. W związku z tym ich decyzji nie można przypisać państwu, a ich zasoby nie są zasobami państwowymi. Pożyczki te nie stanowią zatem pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (180) Jeśli chodzi o pożyczkę udzieloną LOT-owi przez TF Silesia, jak już stwierdzono w motywie 175 powyżej, decyzje TF Silesia przypisuje się państwu, a zasoby tej spółki są zasobami państwowymi.
- (181) W odniesieniu do pożyczki udzielonej LOT-owi przez OLPP Komisja zwraca uwagę na fakt, że jedyny udziałowiec tej spółki, czyli PERN, w całości należy do Skarbu Państwa, zgodnie z informacją przedstawioną w motywie 142 powyżej. Skarb Państwa posiada zatem wszystkie prawa głosu na walnym zgromadzeniu tej spółki oraz mianuje wszystkich członków jej zarządu. W związku z powyższym Komisja uważa, że decyzje OLPP można przypisać państwu, a zasoby tej spółki są zasobami państwowymi.
- (182) Uwzględniając powyższe fakty, Komisja musiała ocenić, czy TF Silesia i OLPP udzieliły pożyczek LOT-owi na warunkach rynkowych. Mając na uwadze, że w przypadku przedmiotowych pożyczek udzielono mocnego zabezpieczenia i zastosowano stopę oprocentowania zbliżoną do tej, którą stosują prywatni wierzyciele – jak opisano w motywie 144 powyżej – Komisja stwierdza, że pożyczek tych udzielono na warunkach rynkowych.

⁽⁵⁸⁾ LOT Catering i TF Silesia są spółkami z ograniczoną odpowiedzialnością, natomiast LS Airport Services jest spółką akcyjną.

⁽⁵⁹⁾ Dz.U. C 209 z 10.7.1997, s. 3.

- (183) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że przedmiotowe pożyczki udzielone LOT-owi nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Sprzedaż spółek zależnych

- (184) Jeśli chodzi o sprzedaż spółek zależnych przez LOT, w związku z wyjaśnieniami przedstawionymi przez Polskę Komisja doszła do następujących wniosków.
- (185) W kwestii sprzedaży LOT Services, LOT Catering, LOT AMS i LOT Cargo Komisja zwraca uwagę na fakt, że transakcje te były przedmiotem decyzji Komisji w sprawie SA 33337 ⁽⁶⁰⁾, w której Komisja uznała, że nie wiązały się one z pomocą państwa. Decyzja ta nie została zaskarżona i uprawomocniła się.
- (186) Jeśli chodzi o uwagi zainteresowanych stron dotyczące sprzedaży przez LOT udziałów w tych spółkach zależnych powyżej ich ceny rynkowej, zwłaszcza zarzutu, że cena sprzedaży LOT AMS i Lot Services nie odzwierciedlała faktu, że (i) LOT AMS był spółką w szczególnie złej sytuacji finansowej oraz (ii) poprzedniczka LOT Services – spółka pod nazwą LOT Ground Services Sp. z o.o. („LOT Ground Services”) była objęta postępowaniem w związku z niewypłacalnością, jak opisano w motywie 132 powyżej, Komisja zwraca uwagę na fakt, że powyższe transakcje były już przedmiotem postępowania wyjaśniającego Komisji.
- (187) W szczególności w przypadku LOT AMS cenę sprzedaży udziałów ustalono na podstawie przeprowadzonych uprzednio trzech niezależnych wycen, które opisano i poddano ocenie w decyzji Komisji SA 33337 ⁽⁶¹⁾. Również transakcje dotyczące LOT Cargo opisano i poddano ocenie w decyzji Komisji SA 33337 ⁽⁶²⁾. W kwestii LOT Ground Services i LOT Services Komisja sprawdziła, czy spółka LOT Services była następcą prawnym LOT Ground Services, i doszła do wniosku, że jedynie przejęła ona niektóre aktywa zlikwidowanej spółki ⁽⁶³⁾. W związku z powyższym Komisja nie ma podstaw, by zmienić swoją ocenę przedstawioną w decyzji dotyczącej pomocy państwa w sprawie SA 33337.
- (188) Jeśli chodzi o sprzedaż Casinos Poland spółce Vicco, opisaną w motywie 145 powyżej, Komisja zwraca uwagę na fakt, że Vicco jest spółką prywatną. W związku z tym decyzji Vicco nie można przypisać państwu, a jej zasoby nie są zasobami państwowymi.
- (189) W kwestii sprzedaży Petrolotu spółce PKN Orlen, opisaną w motywie 145 powyżej, Komisja zaznaczyła już w motywie 179 powyżej, że PKN Orlen jest spółką prywatną, zatem jego decyzji nie można przypisać państwu, a jego zasoby nie są zasobami państwowymi.
- (190) Jeśli chodzi o sprzedaż spółki Eurolot Towarzystwu Finansowemu Silesia, opisaną w motywie 145 powyżej, Komisja stwierdziła już, że jego decyzje przypisuje się państwu, a jego zasoby są zasobami państwowymi. Komisja zwraca jednak uwagę na fakt, że transakcję poprzedzono publicznym zaproszeniem do negocjacji. Ponadto wartość akcji spółki Eurolot ustalono w oparciu o sprawozdania z wyceny sporządzone przed dokonaniem transakcji. Wyceny przeprowadzono z zastosowaniem powszechnie stosowanych i przyjętych metod [tj. metody zdyskontowanych przepływów pieniężnych (DCF) i metody skorygowanej wartości aktywów netto] oraz w oparciu o wiarygodne założenia. W związku z powyższym Komisja uznaje wyniki tych wycen za właściwą przybliżoną wartość rynkową udziału LOT-u w spółce Eurolot. Komisja zatem stwierdza, że transakcja ta jest zgodna z wymogami rynku.
- (191) W świetle powyższych przesłanek Komisja stwierdza, że sprzedaż spółek zależnych przez LOT nie stanowi pomocy państwa.

Świadczenie usług

- (192) W kwestii dostaw paliwa po rzekomo niższych cenach dla LOT-u przez PKN Orlen i jego spółkę zależną Petrolot, jak opisano w motywie 146 powyżej, Komisja zwraca uwagę na fakt, że PKN Orlen i jego spółka zależna Petrolot są przedsiębiorstwami prywatnymi. W związku z tym, mając na uwadze, że zasoby PKN Orlen nie są zasobami państwowymi, Komisja stwierdza, że transakcje dotyczące dostaw paliwa dla LOT-u nie stanowią pomocy państwa.

⁽⁶⁰⁾ Zob. przypis 8.

⁽⁶¹⁾ Zob. pkt 29–34 oraz 57–60 decyzji Komisji SA 33337, zob. przypis 8.

⁽⁶²⁾ Zob. pkt 17–22 oraz 44–50 decyzji Komisji SA 33337, zob. przypis 8.

⁽⁶³⁾ Według informacji przedstawionych przez Polskę w ramach postępowania w sprawie SA 33337 spółka LOT Services przejęła od zlikwidowanej spółki LOT Ground Services niektóre aktywa (urządzenia do transportu wewnętrznego) oraz niektórych pracowników (za pośrednictwem zewnętrznej agencji zatrudnienia). Nie miało to związku z przejęciem działalności LOT Ground Services.

7.2. LEGALNOŚĆ POMOCY NA RESTRUKTURYZACJĘ

- (193) Zgodnie z art. 3 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE ⁽⁶⁴⁾ pomoc nie zostaje zrealizowana do czasu podjęcia przez Komisję decyzji zezwalającej na taką pomoc lub do czasu uznania takiej decyzji Komisji za podjętą („klauzula zawieszająca”).
- (194) Polska nie zrealizowała jeszcze pomocy na restrukturyzację LOT-u. Komisja zatem uznaje obowiązek stosowania klauzuli zawieszającej za dopełniony.

7.3. ZGODNOŚĆ POMOCY NA RESTRUKTURYZACJĘ Z RYNKIEM WEWNĘTRZNYM

- (195) Zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE za zgodną z rynkiem wewnętrznym może zostać uznana „pomoc przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem”.
- (196) Komisja uważa, że przedmiotowy środek stanowi pomoc na restrukturyzację, którą należy ocenić na podstawie wytycznych, aby stwierdzić, czy jest ona zgodna z rynkiem wewnętrznym zgodnie z art. 107 ust. 3 TFUE.

7.3.1 Spółka znajdująca się w trudnej sytuacji

- (197) Zgodnie z pkt 12 lit. a) i pkt 14 wytycznych do pomocy na restrukturyzację kwalifikują się tylko przedsiębiorstwa zagrożone, tj. znajdujące się w trudnej sytuacji. Aby kwalifikować się jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji, spółka musi spełniać kryteria wyszczególnione w pkt 10 lub 11 wytycznych.
- (198) Zgodnie z pkt 10 uznaje się, że przedsiębiorstwo znajduje się w trudnej sytuacji w następujących okolicznościach:
- a) w przypadku spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, jeżeli ponad połowa jej kapitału zakładowego została utracona, w tym ponad jedna czwarta tego kapitału w okresie poprzedzających 12 miesięcy;
 - b) niezależnie od rodzaju spółki, jeżeli spełnia ona kryteria określone w prawie krajowym w zakresie podlegania zbiorowej procedurze upadłościowej.
- (199) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że LOT, jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, spełnia kryteria określone w pkt 10 lit. a) wytycznych, gdyż według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. utracił on ponad połowę kapitału zakładowego (169,7 %), z czego ponad jedną czwartą w okresie poprzedzających 12 miesięcy (89,3 %) ⁽⁶⁵⁾.
- (200) Z uwagi na odnotowany w 2013 r. zysk netto mogłoby się wydawać, że LOT nie spełnia obecnie drugiego kryterium częściowego określonego w pkt 10 lit. a) wytycznych. Osiągnięcie w 2013 r. zysku netto było jednak możliwe wyłącznie za sprawą pomocy na ratowanie. Bez tej pomocy spółka nie odnotowałaby żadnego zysku w 2013 r., gdyż nie byłaby w stanie kontynuować działalności. Komisja zatem uważa, że LOT był przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji w rozumieniu pkt 10 lit. a) w czasie rozpoczęcia procesu restrukturyzacji i że nadal jest nim.
- (201) Ponadto w grudniu 2012 r. LOT znalazł się na granicy utraty płynności i był zmuszony zwrócić się o pomoc na ratowanie, by uniknąć upadłości (zob. motyw 17 powyżej). Polska potwierdziła, że przy braku pomocy na ratowanie spółka zostałaby w krótkim czasie postawiona w stan upadłości.
- (202) W związku z powyższym Komisja uważa, że LOT był przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji od początku procesu restrukturyzacji w rozumieniu pkt 10 lit. a) i c) wytycznych.
- (203) Dodatkowo Komisja sprawdziła, czy LOT spełnia kryteria określone w pkt 11 wytycznych.
- (204) W pkt 11 wytycznych stwierdzono, że nawet gdy nie zachodzi żadna z okoliczności wymienionych w pkt 10, przedsiębiorstwo może nadal być uznane za znajdujące się w trudnej sytuacji, i wyszczególniono niektóre typowe oznaki takiego stanu, takie jak: malejący obrót, zwiększanie się zapasów, nadwyżki produkcji, rosnące zadłużenie, rosnące kwoty odsetek i zmniejszająca się lub zerowa wartość aktywów netto.

⁽⁶⁴⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1.

⁽⁶⁵⁾ Według sprawozdania finansowego LOT-u za rok 2012 kapitał zakładowy spółki w dniu 31 grudnia 2012 r. wynosił 447,7 mln PLN, z czego do dnia 31 grudnia 2012 r. LOT stracił 759,8 mln PLN, w tym 400 mln PLN w samym 2012 r.

(205) Sprawozdania finansowe spółki wskazują na istnienie następujących oznak typowych dla przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji (zob. tabela 1 powyżej):

- malejący obrót: w 2013 r. przychody ze sprzedaży spadły do kwoty 3 147 mln PLN, czyli do najniższego poziomu od 2010 r., w którym wyniosły 2 958,8 mln PLN,
- zwiększanie się zapasów: po początkowym spadku z 252,1 mln PLN w 2010 r. do 198,5 mln PLN w 2012 r., w 2013 r. wartość zapasów wzrosła do 216,6 mln PLN,
- nadwyżka zdolności przewozowych: spółka zredukowała zatrudnienie i flotę oraz planuje dalsze redukcje, co oznacza nadwyżkę zdolności przewozowych,
- rosące zadłużenie: krótko- i długoterminowe zobowiązania spółki wzrosły z 1 606,9 mln PLN w 2010 r. do 3 223 mln PLN w 2013 r.,
- rosące kwoty odsetek: kwoty odsetek wzrosły z 60,2 mln PLN w 2010 r. do 123,8 mln PLN w 2013 r.,
- zmniejszająca się lub zerowa wartość aktywów netto: wartość aktywów netto zmniejszyła się z kwoty 500,1 mln PLN w 2010 r. do kwoty 265,5 mln w 2012 r. oraz 258,1 mln PLN w 2013 r.

Ponadto od 2008 r. spółka odnotowywała straty w każdym kolejnym roku obrotowym. Tendencja ta odwróciła się tylko w 2013 r., kiedy to LOT odnotował zysk netto po skorzystaniu z pomocy na ratowanie. Komisja uważa, że przedsiębiorstwo odnotowujące tak duże straty przez kilka lat prawdopodobnie znajduje się w trudnej sytuacji.

(206) Ponadto zgodnie z opinią biegłego rewidenta na temat sprawozdania finansowego za 2013 r. istnieje znaczny margines niepewności, jeśli chodzi o możliwość kontynuowania przez spółkę działalności z uwagi na ujemny kapitał własny oraz przewagę zobowiązań krótkoterminowych nad aktywami obrotowymi. We wcześniejszych sprawach⁽⁶⁶⁾ Komisja uznała, że w przypadku ujemnego kapitału własnego przedsiębiorstwa można *a priori* założyć spełnienie kryteriów pkt 10 lit. a) wytycznych, co dotyczyłoby LOT-u od 2012 r. Również Sąd stwierdził⁽⁶⁷⁾, że przedsiębiorstwo z ujemnym kapitałem własnym jest przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji.

(207) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że LOT jest przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji również w rozumieniu pkt 11 wytycznych.

(208) LOT powstał w 1929 r. (a w obecnie funkcjonującej formie został zarejestrowany w 2001 r.) i od momentu utworzenia prowadził działalność w sektorze pasażerskiego transportu lotniczego. Spółki nie można zatem uznać za nowo utworzone przedsiębiorstwo do celów pkt 12 wytycznych.

(209) Zgodnie z pkt 13 wytycznych w normalnych warunkach przedsiębiorstwo należące do większej grupy kapitałowej lub przejęte przez taką grupę nie kwalifikuje się do pomocy na restrukturyzację, z wyjątkiem sytuacji, w której można wykazać, że trudności przedsiębiorstwa mają charakter wewnętrzny i nie są wynikiem arbitralnego podziału kosztów w ramach grupy oraz że trudności te są zbyt poważne, aby mogły być przecięzione przez samą grupę.

(210) LOT jest spółką dominującą grupy kapitałowej, ale jego trudności mają charakter wewnętrzny, związany z jego działalnością, i nie są wynikiem arbitralnego podziału kosztów w ramach grupy. Czynniki, które doprowadziły do trudności spółki, opisano w motywie 20 powyżej.

(211) Spółki zależne grupy są w porównaniu z LOT-em zbyt małe i nie generują wystarczających nadwyżek finansowych, aby móc uratować spółkę dominującą. Ich łączne przychody w 2013 r. stanowiły tylko ok. 2,5 % przychodów LOT-u, a łączne straty netto wyniosły 2 mln PLN. Ponadto wydaje się, że sama Grupa LOT również znajduje się w trudnej sytuacji – w roku zakończonym w dniu 31 grudnia 2011 r. odnotowała ona skonsolidowaną stratę netto w wysokości 164 mln PLN (ze względu na brak istotności jednostek zależnych LOT nie był zobowiązany do sporządzania skonsolidowanego sprawozdania finansowego od tego czasu), a łączne straty na ten dzień wynosiły 270 mln PLN. Trudności spółki są zatem zbyt poważne, by grupa mogła im zaradzić samodzielnie.

⁽⁶⁶⁾ Decyzja Komisji w sprawie C 38/2007 Arbel Fauvet Rail (Dz.U. L 238 z 5.9.2008, s. 27).

⁽⁶⁷⁾ Wyrok w sprawach połączonych T-102/07 Freistaat Sachsen przeciwko Komisji oraz T-120/07 MB Immobilien i MB System przeciwko Komisji, Zb.Orz. 2010, s. II-585, pkt 95–106.

- (212) W związku z tym Komisja stwierdza, że LOT jest przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji i kwalifikuje się do pomocy na restrukturyzację.

7.3.2. Zasada „pierwszy i ostatni raz”

- (213) Zgodnie z pkt 73 wytycznych jeżeli przedmiotowe przedsiębiorstwo otrzymało już w przeszłości pomoc na ratowanie lub restrukturyzację, w tym wszelką pomoc niezgłoszoną, i jeżeli upłynęło mniej niż 10 lat od przyznania pomocy na ratowanie lub od zakończenia okresu restrukturyzacji albo wstrzymania wdrażania planu restrukturyzacji (w zależności od tego, które wydarzenie nastąpiło jako ostatnie), Komisja nie przyzna dalszej pomocy na ratowanie lub restrukturyzację.
- (214) W ramach niniejszego postępowania Komisja oceniła, czy odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych, będące przedmiotem skargi przedsiębiorstwa Ryanair, o której mowa w sekcji 1.2 powyżej, jak również poruszone w uwagach przez inne zainteresowane strony, zgodnie z informacjami przedstawionymi w motywach 130, 132, 133 i 135 powyżej, miało wpływ na przestrzeganie przez Polskę zasady „pierwszy i ostatni raz”. Ponieważ odroczonych zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych nie uznano za pomoc państwa (zob. motyw 172 powyżej), przedmiotowe transakcje nie mają żadnego wpływu na przestrzeganie przez Polskę zasady „pierwszy i ostatni raz”.
- (215) To samo dotyczy innych transakcji wskazanych przez zainteresowane strony jako transakcje rzekomo stanowiące pomoc państwa, tj.: (i) sprzedaży nieruchomości; (ii) udzielenia pożyczek; (iii) sprzedaży spółek zależnych oraz (iv) świadczenia innych usług, o których mowa w motywach 132 i 133 powyżej, uznanych przez Komisję za niestanowiące pomocy państwa – zob. motywy 177, 183, 191 i 192 powyżej.
- (216) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że odroczone zobowiązania z tytułu opłat lotniskowych oraz transakcje wskazane przez zainteresowane strony nie stanowią pomocy państwa. Ponadto Polska potwierdziła, że w okresie ostatnich 10 lat spółka nie korzystała z pomocy na ratowanie lub restrukturyzację. W związku z tym Komisja stwierdza, że przestrzegano zasady „pierwszy i ostatni raz”.

7.3.3. Przywrócenie długoterminowej rentowności

- (217) Aby środek można było uznać za zgodny z pkt 34–37 wytycznych, plan restrukturyzacji musi przywrócić długoterminową rentowność przedsiębiorstwa w rozsądnych ramach czasowych i na podstawie realistycznych założeń co do przyszłych warunków działania. Plan powinien umożliwić przedsiębiorstwu pokrywanie wszystkich swoich kosztów po restrukturyzacji, a planowany zwrot z kapitału musi być wystarczający, aby umożliwić przedsiębiorstwu, które poddano restrukturyzacji, konkurowanie na rynku na podstawie własnych osiągnięć. W planie restrukturyzacji należy opisać okoliczności, które doprowadziły do trudności, tym samym dając podstawę do oceny, czy proponowane środki restrukturyzacyjne są właściwe.
- (218) W planie restrukturyzacji przewidziano przywrócenie długoterminowej rentowności w 2015 r. (zob. tabela 4). Oczekuje się, że spółka wygeneruje zyski netto, co oznacza, że po zakończeniu restrukturyzacji będzie w stanie pokrywać wszystkie swoje koszty, w tym koszty amortyzacji i opłaty finansowe. Oczekiwana stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału w okresie po zakończeniu restrukturyzacji mieści się w zakresie [5–6] % do [10–12] %. Mając na uwadze, że dochód z polskich 10-letnich obligacji skarbowych, powszechnie uważany za przybliżony zwrot z inwestycji wolnej od ryzyka, wynosi około 3,4 %, można w uzasadniony sposób uznać, że oczekiwany zwrot z kapitału oferuje odpowiednią premię z tytułu ryzyka i jest wystarczający, aby umożliwić LOT-owi konkurowanie na rynku na podstawie własnych osiągnięć. Z drugiej strony, mając na uwadze, że mediana stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału europejskich linii lotniczych w ostatnim roku obrotowym wyniosła 6,9 % (10,3 %, jeżeli uwzględnić tylko przewoźników generujących zyski), natomiast stopa zwrotu z zainwestowanego kapitału najbardziej efektywnych europejskich przewoźników wyniosła 13,4 %, wartość docelowa LOT-u nie wydaje się nierealna ani za wysoka po udanej restrukturyzacji.
- (219) W planie restrukturyzacji dokładnie opisano okoliczności, które doprowadziły do trudności LOT-u, jak również przedstawiono środki, których celem jest wyeliminowanie tych trudności i które szczegółowo opisano w rozdziale III powyżej.
- (220) Komisja dokonała przeglądu podstawowych założeń prognozy finansowej zawartej w planie restrukturyzacji oraz oceniła środki restrukturyzacyjne i kwestie podniesione przez zainteresowane strony w odniesieniu do przywrócenia długoterminowej rentowności. Wskutek tych działań Komisja stwierdza, że LOT znajduje się teraz w lepszej sytuacji niż w latach 2009–2012, aby osiągnąć swój cel.
- (221) Po pierwsze w 2013 r. LOT zaczął eksploatować długo wyczekiwane samoloty B787, stanowiące zasadniczy element nowej strategii i ważny czynnik warunkujący korzyści płynące z restrukturyzacji. Polska stwierdziła, że opóźnienie dostawy B787 było jedną z podstawowych przyczyn dawnych trudności finansowych spółki, uniemożliwiającej jej przywrócenie rentowności. Nową strategię LOT-u oparto na wykorzystaniu samolotów B787

w niszy rynku połączeń długodystansowych oraz na skutecznej siatce połączeń przesiadkowych z Polski i Europy Środkowej, koncentrującej się na warszawskim Lotnisku Chopina, które ostatnio zmodernizowano i które się rozbudowuje ⁽⁶⁸⁾.

- (222) Pierwsze wyniki eksploatacji B787 potwierdzają założenie, że wprowadzenie tego samolotu zaowocuje znacznymi korzyściami z restrukturyzacji. Zysk wygenerowany przez flotę B787 w okresie od czerwca do listopada 2013 r. był [...] mln PLN wyższy niż zysk, który wygenerował poprzednik tego samolotu, B767, w porównywalnym okresie w 2012 r. To więcej niż prognozowano w planie restrukturyzacji. Zakładając eksploatację samolotów przez pełne 12 miesięcy (nie tak jak w 2013 r., kiedy to samoloty były uziemione przez pół roku), planowane skutki finansowe w kwocie [135–165] mln PLN wydają się możliwe. Nowe samoloty przyniosły również duże oszczędności: koszt paliwa był niższy o [> 15] %, a łączne koszty bezpośrednie były mniejsze o [> 25] %.
- (223) Polska przedstawiła również dane ilościowe, które potwierdzają pozytywne skutki wprowadzenia samolotów B787 nie tylko w segmencie połączeń długodystansowych, ale też w całej siatce połączeń, w tym w segmentach połączeń krótko- i średniodystansowych zapewniających połączenia transferowe dla rejsów długodystansowych. Zysk LOT-u z połączeń na trasach obsługiwanych przez samoloty B787 mierzony z zastosowaniem marży 2 ⁽⁶⁹⁾ (tj. z uwzględnieniem kontrybucji w całej siatce połączeń) w okresie od czerwca do listopada 2013 r. wyniósł [> 100] mln PLN i był o [> 100] % wyższy niż zysk w porównywalnym okresie 2012 r., kiedy to spółka korzystała ze starych samolotów B767.
- (224) W kwestii potencjalnego niepełnego wykorzystania samolotów B787, podniesionej w decyzji o wszczęciu postępowania, Polska wyjaśniła, że na trasach z Polski do USA i Kanady LOT eksploatował do 2013 r. pięć samolotów B767. Obecnie posiada sześć samolotów B787, które mogą latać na tych samych trasach i dodatkowo do Pekinu. Po zakończeniu restrukturyzacji LOT planuje uruchomić nowe połączenia długodystansowe do Azji. Według prognoz IATA ruch na trasach transatlantyckich z Polski w latach 2013–2017 będzie rósł o 6,5 % rocznie, a przepływ pasażerów z Europy Środkowej i Wschodniej do Azji – o 9,1 %–10,6 % rocznie. Władze polskie przedstawiły dane, które potwierdzają, że Polska dysponuje jednym z największych i rozwijających się lokalnych rynków połączeń z Ameryką Północną – większym niż niektóre ugruntowane węzły lotnicze w Europie Zachodniej (Monachium, Wiedeń, Kopenhaga i na niektórych trasach również Zurych) oraz większym niż aktualny rynek Pragi i Budapesztu łącznie. To daje jeszcze większą pewność co do możliwości skutecznego i efektywnego wykorzystania samolotów B787.
- (225) Po drugie, LOT wyeliminował słabe strony podejmowanych poprzednio prób restrukturyzacji, koncentrując się na problemach, których wcześniej nie rozwiązano, np. na niespójnej redukcji zatrudnienia. Już do listopada 2013 r. LOT dokonał niespotykanej dotychczas redukcji personelu naziemnego o 35 % i planuje dalsze redukcje. Spółka zaczęła też dokładniej monitorować proces wdrażania planu restrukturyzacji.
- (226) W 2013 r. środki związane z przychodami wygenerowały [> 100] % planowanego potencjału finansowego. W sierpniu 2013 r. spółka wprowadziła opłaty za catering, które nie spotkały się z negatywną reakcją ze strony klientów. Według przeprowadzonego przez LOT badania rynku podróży w klasie ekonomicznej raczej nie są przeciwni innym płatnym usługom, z wyjątkiem opłaty za bagaż (której LOT nie zamierza wprowadzać). Pasażerowie na polskim rynku, w którym przewoźnicy niskokosztowi mają ponad 50 % udziału, są przyzwyczajeni do płatnych usług.
- (227) Wydaje się, że istnieje możliwość zwiększenia dodatkowych przychodów. Dodatkowe przychody LOT-u stanowią [...] % łącznych przychodów i są niższe od średnich przychodów przewoźników tradycyjnych (3,1 % z tendencją wzrostową) oraz dużo niższe od przychodów linii lotniczych Aer Lingus (13–14 %), które LOT traktuje jako strategiczny punkt odniesienia (z uwagi na podobną wielkość i model działalności gospodarczej). LOT utworzył specjalną jednostkę, która odpowiada za zwiększenie dodatkowych przychodów. Z uwagi na fakt, że tradycyjne linie lotnicze skłaniają się ku hybrydowemu modelowi działalności gospodarczej, który w większym stopniu obejmuje przychody dodatkowe w połączeniu z tradycyjnymi elementami przewoźników sieciowych, wydaje się, że w uzasadniony sposób można uznać, iż spółka LOT mogłaby obrać ten sam kierunek bez uszczerbku dla swojej strategii (zakładającej zachowanie statusu przewoźnika tradycyjnego) i nie zniechęcając klientów.

⁽⁶⁸⁾ Po modernizacji drugiego terminalu pasażerskiego przepustowość portu lotniczego wzrosnie do ponad 20 mln pasażerów, czyli będzie dwukrotnie większa od aktualnej.

⁽⁶⁹⁾ Definicję marży 2 podano w motywie 248.

- (228) Jeśli chodzi o dalsze wdrażanie planu restrukturyzacji, do dnia 31 grudnia 2013 r. LOT zrealizował 69 % udoskonaleń planowanych na 2014 r. Aby osiągnąć cel wyznaczony na dzień 31 grudnia 2014 r. (zysk z podstawowej działalności w kwocie 71 mln PLN), spółka musi jeszcze poprawić swój wynik finansowy o 75 mln PLN – co jest założeniem realnym.
- (229) Przede wszystkim LOT określił źródła tych wymaganych udoskonaleń, np. korzyści wynikające z wdrożonych już środków restrukturyzacyjnych o bieżącym wpływie finansowym ([> 100] mln PLN w 2013 r.); brak jednorazowego kosztu uziemienia samolotów B787 w pierwszym półroczu 2013 r. ([> 25] mln PLN); dodatkowy zysk z samolotów B787 w przypadku ich eksploatacji przez cały rok, a nie tylko przez sześć miesięcy jak w 2013 r. ([> 50] mln PLN); oszczędności na kosztach paliwa ([> 75] mln PLN). Jeżeli LOT faktycznie wprowadzi zaledwie ułamek możliwych udoskonaleń, powinien osiągnąć swój cel finansowy na 2014 r.
- (230) Po trzecie, poprawiło się otoczenie makroekonomiczne, które osłabiało poprzednie próby restrukturyzacji. Po recesji w latach 2009 i 2012 gospodarka UE wydaje się przyspieszać – prognozowany wzrost ma wynieść 1,6 % w 2014 r. i 2,0 % w 2015 r. Oczekiwany wzrost gospodarczy w Polsce ma wynieść 3,2 % w 2014 r. – więcej niż przewidywano w chwili opracowywania planu restrukturyzacji (2,2 %) – oraz 3,4 % w 2015 r. ⁽⁷⁰⁾. Według podanych przez LOT danych historycznych popyt na pasażerski transport lotniczy jest silnie skorelowany ze wzrostem gospodarczym. Według prognoz IATA natężenie ruchu pasażerskiego w wymiarze ogólnosiwiatowym ma się zwiększać w latach 2013–2017 o 5,4 % rocznie. Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych przewiduje, że w letnim rozkładzie lotów w 2014 r. Europa Środkowa i Wschodnia odnotuje największy wzrost natężenia ruchu (7 % więcej lotów) ze wszystkich europejskich regionów. Udział Polski w całym ruchu lotniczym w Europie Środkowej i Wschodniej wynosi w przybliżeniu 25 %.
- (231) W związku z tym w roku obrotowym zakończonym dnia 31 grudnia 2013 r. – pierwszym pełnym roku okresu restrukturyzacji – LOT odnotował zysk netto w kwocie 26 mln PLN (zamiast planowanej straty w kwocie 196 mln PLN). Według analizy spółki ten pierwszy zysk od 2007 r. wynikał w dużym stopniu z wdrożenia środków restrukturyzacyjnych, a nie z czynników zewnętrznych.
- (232) Znacznie poprawiła się też płynność finansowa LOT-u. Faktyczne przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej w 2013 r. były o 285 mln PLN wyższe niż planowano. Chociaż w planie restrukturyzacji założono, że LOT będzie potrzebował pomocy na restrukturyzację w sierpniu 2013 r., to jak dotąd poradził sobie bez tej pomocy, a nawet pozyskał dodatkowe źródła finansowania, takie jak [...] Boeinga w kwocie [...] mln USD oraz przychody netto ze sprzedaży i leasingu zwrotnego sześciu samolotów B787 w kwocie [...] mln USD ⁽⁷¹⁾. W związku z tym, mimo że spółka nadal potrzebuje pomocy, aby przetrwać, zwiększył się margines bezpieczeństwa pod względem płynności, co dodatkowo sprzyja dążeniom do przywrócenia rentowności.
- (233) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zakwestionowała niektóre założenia prognozy finansowej, np. stosunkowo niewielkie odchylenia kluczowych parametrów prognozy finansowej od wartości bazowych [np.: średnie wpływy jednostkowe na pasażera (dochód) – o 1 %, liczba pasażerów – o 1 %, kurs wymiany PLN/USD – o 10 %], stały poziom ceny paliwa w perspektywie 6 lat, wskaźnik realizacji środków restrukturyzacyjnych na poziomie 85 %, kwotę planowanych wpływów z podnajmu samolotów.
- (234) Polska przedstawiła uaktualnioną analizę wrażliwości, przewidującą większe odchylenia od kluczowych parametrów scenariusza podstawowego: dochód – o 4 %, liczba pasażerów – o 3,5 %, osłabienie kursu PLN względem USD – o 55 %. Według tej analizy we wszystkich wariantach oczekuje się, że LOT utrzyma rentowność w całym okresie objętym prognozą, czyli w latach 2014–2018. Polska jednak podkreśliła, że wartości bazowe są zachowawcze. Planowany dochód uzasadniają dane historyczne i potwierdzają go faktyczne wyniki (w 2013 r. dochód rósł szybciej niż planowano). Liczba pasażerów – i tak znacznie obniżona w założeniach z uwagi na środki restrukturyzacyjne i wyrównawcze – jest niższa od liczby, która byłaby uzasadniona w zestawieniu z porównywalnymi liniami lotniczymi oraz w porównaniu z prognozami dotyczącymi wzrostu na polskim rynku. I w końcu, według przytoczonych przez LOT prognoz instytucji finansowych kurs wymiany PLN/USD ma się utrzymać poniżej poziomu założonego w planie restrukturyzacji do końca okresu objętego prognozą, czyli do 2016 r.

⁽⁷⁰⁾ Europejska Prognoza Gospodarcza, wiosna 2014 r., http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2014/pdf/ee3_en.pdf

⁽⁷¹⁾ Dnia [...] LOT podpisał z Boeingiem umowę kończącą negocjacje, które zaczęły się od [...] samolotu B787 [...]. W umowie przewidziano [...] o szacunkowym skutku finansowym w kwocie [...] mln USD. Ponadto warunki umowy dotyczącej sprzedaży i leasingu zwrotnego sześciu B787 są lepsze od warunków leasingu operacyjnego początkowo przewidzianego w planie restrukturyzacji. Aktualna wartość przyrostowych przepływów pieniężnych wynosi [...] mln USD.

- (235) Wyjściowa cena paliwa założona w planie restrukturyzacji jest wyższa od maksymalnej ceny płaconej przez LOT w okresie ostatnich 10 lat oraz o 12,1 % wyższa od ceny rynkowej w czasie zgłoszenia środka, czyli stosunkowo wyższa od cen, które Komisja analizowała w poprzednich sprawach dotyczących restrukturyzacji linii lotniczych ⁽⁷²⁾ (np. maksymalna cena paliwa analizowana w sprawie dotyczącej Czech Airlines była wyższa od ówczesnych cen rynkowych o 5 %, natomiast w sprawie Air Malta o 4,5 %). LOT może obecnie zabezpieczyć do 2015 r. cenę paliwa na poziomie [...] % niższym od poziomu wyjściowego, co oznacza, że jest w stanie zapewnić, by cena nie przekroczyła poziomu ceny zabezpieczonej do końca okresu restrukturyzacji. Ponadto zgodnie z analizą wrażliwości nawet jeżeli podnieść tę bardzo zachowawczą cenę wyjściową o 15 %, to LOT utrzyma płynność finansową przez cały okres objęty prognozą finansową.
- (236) Jeśli chodzi o planowane wpływy z podnajmu samolotów, LOT podnajął jeden B787 organizatorom turystyki i aktualnie pracuje nad ostateczną umową z najemcą drugiego samolotu. LOT wysoko ocenia prawdopodobieństwo sfinalizowania tej transakcji. Według uwag przedstawionych przez zainteresowaną stronę B787 jest samolotem, który cieszy się dużą popularnością na rynku. Założenie dotyczące podnajmu dwóch samolotów B787 wydaje się zatem realne.
- (237) LOT cały czas poszukuje nabywców lub najemców na [...] samolotów E170. Aby jednak zapewnić przywrócenie rentowności w razie niepowodzenia w realizacji tych zamiarów, LOT przygotował alternatywny scenariusz dla floty, przewidujący dłuższą eksploatację tych samolotów. Komisja przeanalizowała, w jaki sposób ewentualne wdrożenie alternatywnego scenariusza wpłynęłoby na prognozę finansową. Ustaliła, że wpływy środków pieniężnych w latach 2014–2018 byłyby w sumie o [64–78] mln PLN wyższe niż w scenariuszu podstawowym. Ta ujemna różnica mieści się w marginesie bezpieczeństwa przewidzianym w planie restrukturyzacji. Nawet według scenariusza pesymistycznego oczekuje się, że łączne przepływy pieniężne LOT-u w latach 2014–2018 wyniosą [> 150] mln PLN.
- (238) Ponadto LOT przewidział dodatkowe środki restrukturyzacyjne (nieuwzględnione w planie restrukturyzacji), aby zamortyzować potencjalne ujemne skutki alternatywnego scenariusza dla floty. Szacowany wpływ finansowy tych dodatkowych środków to [> 50] mln PLN rocznie – znacznie więcej niż ewentualna luka finansowa w kwocie [64–78] mln PLN w latach 2014–2018. Według prognozy finansowej alternatywnego scenariusza dla floty, uwzględniający dodatkowe środki restrukturyzacyjne, prognozowany stan środków pieniężnych LOT-u jest nawet nieco lepszy od tego, który założono w planie restrukturyzacji.
- (239) W kwestii wskaźnika realizacji środków przewidzianego w planie restrukturyzacji Komisja uważa, że w świetle powyższej analizy założony wskaźnik realizacji środków restrukturyzacyjnych w wysokości 85 % jest realny. Ponadto Komisja zauważa, że w 2013 r. LOT osiągnęła 137 % planowanych korzyści z restrukturyzacji.
- (240) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że uaktualniona analiza wrażliwości tym bardziej dowodzi, że przywrócenie długotrwałej rentowności spółki przy pomocy proponowanych środków restrukturyzacyjnych jest możliwe.
- (241) Ponadto Komisja zwraca uwagę na fakt, że czas trwania planu restrukturyzacji ograniczono do trzech lat i jednego kwartału, licząc od ostatniego kwartału 2012 r. do końca 2015 r. Czas ten wydaje się właściwy w świetle środków restrukturyzacyjnych przewidzianych w planie, harmonogramu ich wdrażania oraz pierwszych rezultatów wdrożenia tych środków. Czas trwania restrukturyzacji jest krótszy niż czas zatwierdzony w poprzednich sprawach dotyczących restrukturyzacji linii lotniczych ⁽⁷³⁾, w przypadku których okres restrukturyzacji wynosił pięć lat.
- (242) Komisja zauważa też, że zgłoszony plan restrukturyzacji datowano na dzień 14 czerwca 2013 r., natomiast proces restrukturyzacji rozpoczęto pod koniec 2012 r. Restrukturyzacja przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji na ogół wymaga wielu różnych środków, z których jedne można przyjąć od razu, natomiast określenie i wdrożenie innych może wymagać więcej czasu. Uwarunkowanie uznania wcześniejszych środków za wchodzące w zakres tego samego planu restrukturyzacji oraz uzależnienie ich wdrożenia od szczegółowego określenia pozostałych środków mogłoby zatem przynieść efekt przeciwny do zamierzonego. Taki zakaz wdrożenia środków, które można przyjąć natychmiast, nasiliłby trudności przedsiębiorstwa oraz potrzebę zapewnienia dodatkowej pomocy państwa.
- (243) W związku z tym Komisja stwierdza, że proponowane środki restrukturyzacyjne mogą przywrócić spółce długoterminową rentowność w rozsądnym czasie oraz na podstawie realnych założeń.

⁽⁷²⁾ Decyzja Komisji C(2012) 6352 final z dnia 19 września 2012 r. w sprawie pomocy państwa SA.30908 (Dz.U. L 92 z 3.4.2013, s. 16); decyzja Komisji C(2012) 4198 final z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie pomocy państwa SA.33015 (Dz.U. L 301 z 30.10.2012, s. 29).

⁽⁷³⁾ Zob. przypis 72.

7.3.4 Unikanie nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji (środki wyrównawcze)

- (244) Stosownie do pkt 38–42 wytycznych należy wprowadzić środki wyrównawcze, które w miarę możliwości zminimalizują negatywne skutki pomocy dla warunków wymiany handlowej. Pomoc nie może nadmiernie zakłócać konkurencji. Zazwyczaj wiąże się to z ograniczeniem obecności przedsiębiorstwa na rynku pod koniec okresu restrukturyzacji. Środki wyrównawcze powinny być proporcjonalne do zakłócających skutków pomocy, a w szczególności do wielkości i względnego znaczenia przedsiębiorstwa na rynku lub rynkach. Zamknięcia działalności przynoszącej straty nie uznaje się za odpowiedni środek wyrównawczy. Zakres środków wyrównawczych ustala się indywidualnie w każdym przypadku, z uwzględnieniem celu, jakim jest przywrócenie długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa. Ponadto zgodnie z pkt 7 wytycznych Komisja będzie wymagała przyjęcia środków wyrównawczych minimalizujących wpływ pomocy na konkurentów.
- (245) Zgodnie z pkt 56 wytycznych na obszarach objętych pomocą warunki zezwolenia na pomoc są mniej rygorystyczne w odniesieniu do wdrożenia środków wyrównawczych. W tym względzie Komisja odnotowuje, że siedziba LOT-u znajduje się na obszarze objętym pomocą zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE.
- (246) Komisja stwierdza, że LOT jest przedsiębiorstwem stosunkowo niewielkim, konkurującym z tradycyjnymi i niskokosztowymi przewoźnikami lotniczymi. Szacuje się, że jego udział w całych pasażerskich przewozach lotniczych w Europie nie przekracza 1 %. Względnie silniejsza jest jego pozycja na rynku połączeń międzynarodowych z Polski i do Polski (choć i ona słabnie) – udział LOT-u w tym rynku wynosi ok. 27 %. W związku z tym Komisja uważa, że środki wyrównawcze są niezbędne. Mając jednak na uwadze niewielkie rozmiary i ograniczone znaczenie LOT-u na rynku, negatywne skutki pomocy będą zdaniem Komisji ograniczone. Fakt ten należy również uwzględnić w ocenie środków wyrównawczych.
- (247) W ramach środków wyrównawczych LOT planuje likwidację 19 połączeń i ograniczenie częstotliwości 5 kolejnych połączeń (szczegółowe informacje można znaleźć w sekcji 3.4). Proponowane środki wyrównawcze odpowiadają ograniczeniu zdolności przewozowych o [13,5–16,5] % pod względem ASK w stosunku do okresu sprzed restrukturyzacji, od listopada 2011 r. do października 2012 r. LOT utrzymuje, że żadne z tych połączeń nie przynosiło strat przed restrukturyzacją.
- (248) Spółka oblicza rentowność tras za pomocą dwóch wskaźników: „marży 1” i „marży 2”. W marży 1 uwzględnia się przychody oraz koszty zmienne połączenia, np. koszty sprzedaży, koszty dotyczące pasażera i koszty związane z wykonaniem danego rejsu. W marży 2 uwzględnia się dodatkowo tzw. „kontrybucję” (wpływ finansowy danego połączenia na całą siatkę połączeń LOT-u) oraz koszty pośrednie, które można przypisać połączeniu (np. leasing operacyjny, amortyzację, koszty stałe związane z personelem oraz koszty reklamy i marketingu). Wszystkie połączenia były rentowne na podstawie marży 1.
- (249) W praktyce Komisja uznaje za rentowne połączenia, które przyniosły dodatnią marżę kontrybucyjną w roku poprzedzającym rok rezygnacji z przydziałów czasu na lądowanie^(*). W marży kontrybucyjnej (odpowiadającej marży 1 LOT-u) uwzględnia się przychody ze sprzedaży oraz koszty zmienne (np. koszty związane z wykonaniem danego rejsu, koszty dotyczące pasażera i koszty dystrybucji), które można przypisać każdemu indywidualnemu połączeniu. Marża kontrybucyjna to właściwy środek, ponieważ uwzględnia wszystkie koszty, które są bezpośrednio związane z danym połączeniem. Połączenia z dodatnią marżą kontrybucyjną nie tylko pokrywają koszty zmienne danej trasy, ale również zapewniają wkład w koszty stałe spółki.
- (250) Kontynuacja działań pokrywających koszty zmienne w perspektywie krótko- i średnioterminowej to normalna praktyka handlowa. Koszty stałe z zasady nie zmieniają się zależnie od zakresu prowadzonych działań i trzeba je ponosić bez względu na to, czy połączenie funkcjonuje. W związku z tym korzystniejszym wyjściem dla linii lotniczych jest utrzymanie takiego połączenia, jeżeli pokrywa ono przynajmniej część kosztów stałych, niż rezygnacja z niego. Potwierdziła to w domniemany sposób jedna z zainteresowanych stron, która uznała, że ocena rentowności tras wyłącznie na podstawie kosztów zmiennych jest niewłaściwym rozwiązaniem w perspektywie długoterminowej.
- (251) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że dane połączenia stanowią właściwe środki wyrównawcze, ponieważ nie przynosiły one strat przed restrukturyzacją.
- (252) W kwestii przedstawionego przez zainteresowaną stronę zarzutu dotyczącego zwiększenia zdolności przewozowych LOT-u na polskim rynku przewozów czarterowych za sprawą pomocy państwa, Komisja zwraca uwagę na fakt, że po pierwsze spółka otrzymała jak dotąd jedynie pomoc na ratowanie, która została w całości wykorzystana na spłatę zaległych zobowiązań oraz pokrycie deficytu środków pieniężnych z działalności operacyjnej w okresie ratowania przedsiębiorstwa. LOT nie posiadał zatem żadnej nadwyżki dostępnych środków z pomocy państwa, z której mógłby sfinansować rozwój działalności na rynku przewozów czarterowych. Przyszłych środków w ramach pomocy na restrukturyzację nie planuje się wydawać na ten cel, lecz wyłącznie na finansowanie środków restrukturyzacyjnych.

(*) Decyzja Komisji w sprawie pomocy państwa SA.30908, zob. przypis 72, motywy 130 i 131.

- (253) Po drugie, LOT nie zwiększył swoich zdolności przewozowych na polskim rynku przewozów czarterowych. Wręcz przeciwnie, LOT ograniczył swoją obecność na rozwijającym się polskim rynku przewozów czarterowych z [> 3] % w 2012 r. do [$< 1,5$] % w 2013 r. (dawniej LOT miał dużo silniejszą pozycję na tym rynku w 2010 r. jego udział wynosił [> 15] %). Działalność LOT-u na rynku przewozów czarterowych była tymczasowa i miała na celu wyłącznie efektywne wykorzystanie floty spółki, jak przewidziano w planie restrukturyzacji. LOT nie planuje pozostania na rynku przewozów czarterowych po zakończeniu okresu restrukturyzacji.
- (254) Po trzecie, przewozy czarterowe mają dla LOT-u znaczenie drugoplanowe, gdyż stanowią zaledwie [< 1] % jego działalności. W wytycznych nakazuje się ograniczenie zdolności przewozowych na rynku podstawowym – w przypadku LOT-u są to przewozy rozkładowe.
- (255) Podsumowując, ogólny poziom ograniczenia zdolności przewozowych wynikającego ze środków wyrównawczych proponowanych przez LOT wynosi [13,5–16,5] % i jest wyższy niż poziom, na który Komisja zgodziła się w wymienionych wyżej sprawach dotyczących restrukturyzacji linii lotniczych, tj. Czech Airlines i Air Malta. Warto też zauważyć, że faktyczna redukcja zdolności przewozowych odnotowana przez LOT w 2013 r. była 1,6 punktu procentowego wyższa od planowanej.
- (256) Ponadto Komisja zwraca uwagę na fakt, że LOT zlikwidował szereg połączeń z całkowicie koordynowanych portów lotniczych⁽⁷⁵⁾ we Frankfurcie, Monachium, Dusseldorfie, Wiedniu, Zurychu, Helsinkach, Paryżu, Nicei, Rzymie, Amsterdamie i Sztokholmie. Wskutek tego w portach tych zwolniono szereg przydziałów czasu na start lub lądowanie, stwarzając tym samym nowe szanse na rynku dla konkurencyjnych linii lotniczych, które mogą obsługiwać połączenia z tymi lotniskami i zwiększyć swoją obecność na nich.
- (257) W związku z powyższym proponowane środki wyrównawcze są wystarczające, by zminimalizować negatywne skutki pomocy państwa dla warunków wymiany handlowej. W związku z tym zaproponowane środki wyrównawcze są zgodne z pkt 38–42 wytycznych.

7.3.5. Ograniczenie pomocy do minimum, wkład własny

- (258) Zgodnie z pkt 43–45 wytycznych pomoc musi być ograniczona do ścisłego minimum niezbędnego do umożliwienia restrukturyzacji. Od beneficjenta pomocy oczekuje się, że wniesie znaczący wkład w plan restrukturyzacji ze środków własnych, w tym poprzez sprzedaż aktywów, które nie są niezbędne do dalszego istnienia przedsiębiorstwa, lub z zewnętrznych źródeł finansowania na warunkach rynkowych. Wkład tego rodzaju musi być rzeczywisty, tzn. faktyczny, wykluczający wszystkie przyszłe zyski, takie jak przepływ środków pieniężnych; jest też znakiem, że rynki wierzą w możliwość przywrócenia rentowności spółki. W przypadku dużych przedsiębiorstw, takich jak LOT, wkład własny musi pokrywać przynajmniej 50 % kosztów restrukturyzacji.
- (259) Zgłoszony wkład własny LOT-u wynosi [1 200–1 600] mln PLN i stanowi [60–67] % kosztów restrukturyzacji. Składają się na niego: (i) leasing finansowy samolotów B787 w kwocie [...] mln PLN oraz (ii) sprzedaż aktywów trwałych, która zgodnie z planami ma przynieść [...] mln PLN.
- (260) Leasing finansowy został udzielony przez komercyjny bank z USA [...] na sfinansowanie nabycia pięciu samolotów B787. Zabezpieczony jest m.in. gwarancją udzieloną przez Ex-Im Bank oraz zastawem na samolotach.
- (261) Zgodnie z wytycznymi wkład własny może pochodzić z „zewnętrznych źródeł finansowania na warunkach rynkowych”. Przedmiotowy leasing finansowy spełnia ten warunek. Po pierwsze, został udzielony przez bank komercyjny. Po drugie, LOT wybrał ofertę [...] w drodze procedury konkurencyjnej spośród 24 komercyjnych ofert, które otrzymał od podmiotów rynkowych. Po trzecie, leasing samolotów jest standardową formą finansowania (włącznie z zastosowanymi rodzajami zabezpieczeń) w branży lotniczej, wykorzystywaną również przez konkurentów LOT-u. Według informacji przedstawionych przez Polskę w okresie ostatnich trzech lat kilka linii lotniczych nabyło samoloty z wykorzystaniem gwarancji agencji kredytów eksportowych, w tym Air France, British Airways, Lufthansa, Norwegian, KLM. W 2012 r. ok. 30 % transakcji finansowania zakupu samolotów na całym świecie przeprowadzono w udziale agencji kredytów eksportowych. Ponadto finansowanie obejmuje jedynie część ceny zakupu samolotu ([75–90] %) – resztę musi pokryć LOT.
- (262) Z drugiej strony zgodnie z wytycznymi wkład własny „jest znakiem, że rynki wierzą w możliwość przywrócenia rentowności”. Mając na uwadze wysoką jakość zabezpieczenia oraz wyraźnie znikome ryzyko niewykonania zobowiązań lub brak tego ryzyka, w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja poddała w wątpliwość, czy przedmiotowy leasing może być postrzegany jako znak, że rynek wierzy w możliwość przywrócenia długoterminowej rentowności LOT-u.

⁽⁷⁵⁾ Definicję całkowicie koordynowanego portu lotniczego zawarto w art. 2 lit. g) rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1). Zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 takie porty lotnicze borykają się z problemami z przepustowością, przynajmniej w niektórych okresach.

- (263) Aby rozwiać te wątpliwości, Polska przedstawiła dodatkowe wyjaśnienia i dowody. Przed udzieleniem gwarancji Ex-Im Bank przeprowadził badanie *due diligence* oraz przeanalizował sytuację finansową i działalność LOT-u. Uznał, że LOT ma rentowny model działalności gospodarczej i jest w stanie spłacić leasing w perspektywie długoterminowej.
- (264) Ponadto fakt, że 24 prywatne spółki zaoferowały różne warunki finansowania tej samej transakcji, wskazuje na to, że mimo wysokiej jakości zabezpieczenia uznały one, iż finansowanie LOT-u wiąże się z pewnym ryzykiem (w innym wypadku wszyscy oferenci zaproponowaliby taką samą stopę wolną od ryzyka). Rozsądny prywatny wierzyciel oceniłby ryzyko i uwzględniłby rentowność LOT-u, która jest podstawowym czynnikiem warunkującym możliwość spłaty leasingu przez dłużnika.
- (265) Oprócz tego jeden z oferentów zaproponował finansowanie bez gwarancji agencji kredytów eksportowych, co wskazuje na ówczesną gotowość rynku do zaoferowania finansowania nawet przy braku interwencji ze strony agencji kredytów eksportowych. Na podstawie analizy przeprowadzonej przez zewnętrznego konsultanta LOT wybrał ofertę [...], uznając ją za bardziej konkurencyjną.
- (266) Ryzyko po stronie LOT-u ocenił amerykański rynek kapitałowy, na którym w 2013 r. leasing został pomyślnie refinansowany – z początkowej struktury finansowania opartej na mechanizmie pożyczkowym do struktury finansowania opartej na emisji obligacji. Obligacje nabyli prywatni inwestorzy, którzy zaakceptowali związane z tym ryzyko i tym samym milcząco wyrazili swoją wiarę w przyszłe uregulowanie zobowiązań z tytułu leasingu.
- (267) Minimalizowanie ryzyka przez dążenie do najwyższej jakości zabezpieczenia i ewentualnie gwarancji to normalna praktyka rynkowa wśród leasingodawców. W związku z tym fakt przyznania przez [...] finansowania na podstawie gwarancji agencji kredytów eksportowych nie dowodzi braku wiary rynku w rentowność LOT-u. Z drugiej strony leasingodawca nie zdecydowałby się na finansowanie tylko z uwagi na dobre zabezpieczenie, jeżeli byłby przekonany, że dłużnik nie będzie w stanie spłacić leasingu. W każdym wypadku leasingodawca ponosi pewne ryzyko niewykonania zobowiązania z uwagi na straty, których może doświadczyć w razie niewywiązania się ze zobowiązań przez dłużnika (tj. bezpośrednia utrata dochodów z wynajmu do czasu przejścia samolotu w leasing przez nowego klienta oraz koszty związane z przekonfigurowaniem samolotu dla innego przewoźnika, jak również koszty wykonania zabezpieczeń i gwarancji).
- (268) W związku z powyższym leasing finansowy można uznać za znak, że rynki wierzą w przywrócenie rentowności LOT-u. W tej kwestii Komisja zwraca uwagę na fakt, że uznała już leasing finansowy za odpowiednie źródło wkładu własnego w sprawach dotyczących restrukturyzacji Czech Airlines i airBaltic ⁽⁷⁶⁾.
- (269) Jeżeli chodzi o drugie źródło wkładu własnego, a mianowicie sprzedaż aktywów trwałych, Polska powiadomiła, że jak dotąd osiągnięto przychody równe [...] PLN. Ponadto Polska przedłożyła wyceny niezależnych ekspertów, potwierdzające wartość rynkową pozostałych nieruchomości w kwocie [...] PLN. Komisja przeanalizowała te wyceny i nie stwierdziła błędów. Wyceny sporządzono według ogólnie uznanych metod i oparto na wiarygodnych założeniach. W związku z tym Komisja uznaje wyniki tych wycen za właściwą przybliżoną wartość rynkową aktywów, które mają zostać sprzedane. Wartość pozostałych aktywów ⁽⁷⁷⁾, które mają stanowić wkład własny, albo nie została potwierdzona przez niezależne wyceny lub inne wiarygodne dowody, albo wyceny nie są aktualne. Komisja zatem uważa, że wkład własny w kwocie 30 650 928 PLN (tj. wpływy faktyczne i planowane na podstawie wyceny niezależnych ekspertów) jest do przyjęcia, jeśli chodzi o sprzedaż tych aktywów.
- (270) Na podstawie powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że wkład własny w kwocie [1 200–1 600] PLN spełnia kryteria określone w wytycznych. Kwota ta stanowi [60–67] % łącznych kosztów restrukturyzacji i znacznie przekracza próg 50 % wymagany w przypadku dużych przedsięwzięć. Sam leasing finansowy stanowi [60–67] % łącznego kosztu restrukturyzacji i tym samym wystarcza do osiągnięcia wymaganego progu.
- (271) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że zgłoszony środek pomocy spełnia warunki zgodności z rynkiem wewnętrznym określone w wytycznych.

VIII. WNIOSKI

- (272) Komisja stwierdza, że zgłoszony środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, która jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE w związku z wytycznymi.

⁽⁷⁶⁾ Decyzja Komisji w sprawie pomocy państwa SA.30908, zob. przypisy 72, motywy 119 i 145; decyzja Komisji C(2014) 4552 final z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.34191, jeszcze nieopublikowana, motyw 212.

⁽⁷⁷⁾ Aktywa te to: nieruchomość w Błędziewie k. Sierpca, woj. mazowieckie, nieruchomość w Warszawie przy ul. Płockiej 47 i 2 garaże na terenie lotniska w Krakowie.

- (273) Komisja stwierdza też, że odroczenie zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych, o których mowa w motywie 90, jak również inne transakcje wymienione w motywach 132 i 133, nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
- (274) Na koniec Komisja zwraca uwagę na fakt, że władze polskie zgodziły się na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji w języku angielskim,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa w kwocie 804,29 mln PLN, której Polska zamierza udzielić Polskim Liniom Lotniczym LOT SA, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

Artykuł 2

Poniższe środki nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE:

- 1) odroczenie spółce LOT zobowiązań z tytułu opłat lotniskowych przez porty lotnicze będące własnością państwa w okresie od maja 2009 r. do kwietnia 2013 r.;
- 2) następujące transakcje dotyczące nieruchomości:
 - a) sprzedaż i leasing zwrotny siedziby głównej LOT-u na podstawie umowy zawartej dnia 10 maja 2011 r. między LOT-em a PZU/PB1 z ceną sprzedaży wynoszącą [...] PLN (ok. [...] EUR);
 - b) sprzedaż nieruchomości przy ul. 17 Stycznia 39 na podstawie umowy zawartej dnia 31 lipca 2012 r. między LOT-em a TF Silesia z ceną sprzedaży wynoszącą [...] PLN (ok. [...] EUR);
 - c) sprzedaż terminalu cargo na podstawie umowy zawartej dnia 25 listopada 2011 r. między LOT-em a LS Airport Services z ceną sprzedaży wynoszącą [...] PLN (ok. [...] EUR);
 - d) sprzedaż zaplecza cateringowego na podstawie umowy zawartej dnia 8 grudnia 2011 r. między LOT-em a LOT Catering z ceną sprzedaży wynoszącą [...] PLN (ok. [...] EUR);
- 3) następujące umowy pożyczki:
 - a) dwie pożyczki udzielone spółce LOT przez spółki należące do Grupy PZU: pierwsza w kwocie [...] PLN (ok. [...] EUR), udzielona dnia 14 grudnia 2009 r., oraz druga w kwocie [...] PLN (ok. [...] EUR), udzielona dnia 17 lutego 2010 r.;
 - b) pożyczka w kwocie [...] PLN (ok. [...] EUR) udzielona spółce LOT przez PKN Orlen dnia 28 czerwca 2012 r.;
 - c) pożyczka w kwocie [...] PLN (ok. [...] EUR) udzielona spółce LOT przez TF Silesia dnia 30 marca 2009 r.;
 - d) pożyczka w kwocie [...] mln PLN (ok. [...] mln EUR) udzielona spółce LOT przez OLPP dnia 9 marca 2012 r.;
- 4) sprzedaż następujących spółek zależnych LOT-u:
 - a) sprzedaż 33,3 % udziałów LOT-u w Casinos Poland spółce Vicco na podstawie umowy zawartej dnia 8 kwietnia 2013 r. za kwotę [...] mln PLN (ok. [...] mln EUR);
 - b) sprzedaż 49 % udziałów LOT-u w przedsiębiorstwie Petrolot spółce PKN Orlen na podstawie umowy zawartej dnia 21 grudnia 2012 r. za kwotę [...] PLN (ok. [...] EUR);
 - c) sprzedaż 37,90 % akcji LOT-u w spółce Eurolot Towarzystwu Finansowemu Silesia na podstawie umowy zawartej dnia 27 lutego 2013 r., za kwotę [$>$ 118 mln] PLN (ok. [$>$ 29 mln] EUR);
- 5) transakcje dotyczące zaopatrzenia LOT-u w paliwo przez PKN Orlen i jego spółkę zależną Petrolot.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Rzeczypospolitej Polskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 lipca 2014 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący