IV

*(Vor dem 1. Dezember 2009 in Anwendung des EGV, des EUV und des Euratom-Vertrags angenommene Rechtsakte)*

# ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

## vom 6. November 2008

## über die staatliche Beihilfe C 19/05 (ex N 203/05), die Polen zugunsten der Stettiner Werft gewährt hat

*(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2008) 6770)*

**(Nur der polnische Text ist verbindlich)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2010/3/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 erster Unterabsatz,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung [1] gemäß den genannten Bestimmungen des Vertrags und des Abkommens,

in Erwägung nachstehender Gründe:

### 1. DAS VERFAHREN

(1) Gemäß den Bestimmungen zu den Übergangsmaßnahmen in Anhang IV Punkt 3 des Beitrittsvertrags hat Polen mit Schreiben vom 27. April 2004, registriert am 28. April 2004, Maßnahmen für die Umstrukturierung der Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. (Neue Stettiner Werft GmbH, nachstehend „Stettiner Werft" genannt) angemeldet. Die Sache wurde unter der Nummer PL 31/2004 registriert.

(2) Mit Schreiben vom 19. Mai 2004 ersuchte die Kommission Polen, bestimmte fehlende Unterlagen zu übermitteln. Diese Unterlagen wurden am 16. Juni 2004 eingereicht. Mit Schreiben vom 12. August 2004, 18. November 2004 und 4. März 2005 hat die Kommission um ergänzende Angaben gebeten. Polen antwortete mit Schreiben vom 24. September 2004, registriert am selben Tag, vom 28. Januar 2005, registriert am 2. Februar 2005, vom 30. März 2005, registriert am 1. April 2005, und vom 18. April 2005, registriert am 20. April 2005. Treffen mit den polnischen Behörden fanden am 9. November 2004, 17. November 2004 und 3. März 2005 statt.

(3) Mit Schreiben vom 22. April 2005, registriert am selben Tag, hat sich Polen damit einverstanden erklärt, dass die Kommission die Anmeldung der Sache PL 31/2004 vom 27. April 2004 auch als Anmeldung gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag in Bezug auf alle Maßnahmen behandelt, die als neue Beihilfen eingestuft werden. Die Sache wurde unter der neuen Nummer N 203/2005 registriert.

(4) Am 1. Juni 2005 hat die Kommission entschieden, aufgrund der von den polnischen Behörden angemeldeten Umstrukturierungsbeihilfe für die Stettiner Werft ein Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten. Diese Entscheidung wurde im Amtsblatt [2] veröffentlicht. Ferner hat die Kommission Polen und die Beteiligten zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

(5) Mit Schreiben vom 24. Juni 2005 haben die polnischen Behörden auf vertrauliche Angaben in der Entscheidung hingewiesen und beantragt, diese aus der zu veröffentlichenden Fassung der Entscheidung zu streichen. Die Kommission hat mit Schreiben vom 15. Juli 2005 geantwortet. Polen hat mit Schreiben vom 30. Juni 2005, registriert am 1. Juli 2005, vom 26. Juli 2005, registriert am 27. Juli 2005, und vom 30. August 2005, registriert

[1] ABl. C 23 vom 1.2.2007, S. 20.

[2] ABl. C 222 vom 2.9.2005, S. 7.

am 1. September 2005, um eine Fristverlängerung für die Einreichung der Stellungnahme zur Entscheidung über die Einleitung eines Verfahrens ersucht. Die Kommission hat darauf entsprechend mit Schreiben vom 12. Juli, vom 2. August und vom 9. September 2005 geantwortet. Mit Schreiben vom 4. Oktober 2005, registriert am 7. Oktober 2005, übermittelten die polnischen Behörden ihre Stellungnahme zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens. In diesem Schreiben legte Polen auch den Umstrukturierungsplan für die Jahre 2002-2004 vom Dezember 2002 vor. Dieser Plan (nachstehend „Umstrukturierungsplan von 2003" genannt) wurde im Oktober 2003 abgeändert. Der gesetzliche Vertreter der Stettiner Werft teilte mit Schreiben vom 10. Oktober 2005, registriert am selben Tag, mit, dass das von den polnischen Behörden übermittelte Schreiben den Standpunkt und die Stellungnahme der Werft enthält.

(6) Stellungnahmen wurden von folgenden Dritten abgegeben: Związek Pracodawców Forum Okrętowe (Arbeitgeberverband Schiffsforum) mit Schreiben vom 6. Oktober 2005, registriert am selben Tag, Towimor S.A. mit Schreiben vom 6. Oktober 2005, registriert am selben Tag, H. Cegielski — Poznań S.A. mit Schreiben vom 6. Oktober 2005, registriert am selben Tag, Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. mit Schreiben vom 6. Oktober 2005, registriert am selben Tag, Peter Döhle Schiffahrts-KG mit Schreiben vom 5. Oktober 2005, registriert am 6. Oktober 2005, Odjefjell ASA mit Schreiben vom 6. Oktober 2005, registriert am 11. Oktober 2005, Gewerkschaften der Stettiner Werft („Solidarność", „Solidarność 80" und „Stoczniowiec") mit Schreiben vom 7. Oktober 2005, registriert am 10. Oktober 2005, Präsident der Stadt Stettin mit Schreiben vom 5. Oktober 2005, registriert am 11. Oktober, Lubmor Sp. z o.o. mit Schreiben vom 6. Oktober 2005, registriert am 11. Oktober 2005, Business Club Szczecin mit Schreiben vom 12. Oktober 2005, registriert am selben Tag. Die Kommission hat Polen diese Stellungnahmen mit Schreiben vom 27. Oktober 2005 übermittelt. Die polnischen Behörden antworteten darauf mit Schreiben vom 21. November 2005.

(7) Die Kommission ersuchte einen externen Berater um Mithilfe bei der Bewertung des Umstrukturierungsplans von 2003. Der Berater hat der Kommission seinen Bericht im März 2006 vorgelegt.

(8) Mit Schreiben vom 13. Januar 2006 hat die Kommission Polen um ergänzende Angaben über die Umstrukturierung der Stettiner Werft ersucht. Polen antwortete darauf mit Schreiben vom 20. Februar 2006, registriert am selben Tag. Am 22. Februar 2006 fand ein Treffen mit den polnischen Behörden, Vertretern der Werft und den Dienststellen der Kommission statt. Nach diesem Treffen ersuchte die Kommission Polen mit Schreiben vom 8. März 2006, vom 30. März, vom 12. April 2006 und vom 28. April 2006 um ergänzende Angaben. Die polnischen Behörden antworteten darauf mit Schreiben vom 13. März 2006, registriert am selben Tag, vom 29. März 2006, registriert am 30. März 2006, vom 6. April 2006, registriert am 10. April 2006, vom 19. April 2006, registriert am 20. April 2006, sowie vom 26. Mai, registriert am 30. Mai 2006. Mit Schreiben vom 23. Juni 2006, registriert am 26. Juni 2006, legte der Berater der Werft der Kommission den Entwurf für einen Umstrukturierungsplan „Entwicklungsplan der Neuen Stettiner Werft GmbH 2006-2011" zur Konsultation vor.

(9) Am 12. Juli 2006 fand ein Treffen mit den polnischen Behörden, Vertretern der Werft und den Dienststellen der Kommission statt. Mit Schreiben vom 13. Juli 2006, registriert am 17. Juli 2006, haben die polnischen Behörden Angaben über den Umstrukturierungsprozess der Stettiner Werft vorgelegt. Mit Schreiben vom 17. Juli 2006 ersuchte die Kommission Polen, zusätzliche Angaben vorzulegen. Die polnischen Behörden antworteten darauf mit Schreiben vom 1. September 2006, registriert am selben Tag. Am 4. September 2006 legte Polen den überarbeiteten Umstrukturierungsplan der Stettiner Werft „Entwicklungsplan der Neuen Stettiner Werft GmbH 2006-2011" (nachstehend „Umstrukturierungsplan von 2006" genannt) vor.

(10) Mit Schreiben vom 26. September 2006, registriert am 27. September, und vom 21. November 2006, registriert am 27. November 2006, legten die polnischen Behörden ergänzende Angaben zu der Sache vor.

(11) Am 7. Dezember 2006 traf Kommissarin Neelie Kroes mit dem polnischen Wirtschaftsminister Piotr Woźniak zusammen. Minister Woźniak erklärte, dass Polen entschlossen sei, die Privatisierung der Stettiner Werft in einem offenen und transparenten Verfahren, das bis Juni 2007 abgeschlossen sein wird, erneut in Angriff zu nehmen. Polen bekräftigte diese Aussage mit Schreiben vom 27. Dezember 2006, registriert am 4. Januar 2007, und beruft sich darin auf einen Beschluss des Ministerrates der Republik Polen vom 19. Dezember 2006, mit dem das Dokument „Zur Lage im Schiffbau" gebilligt wurde. Polen ersuchte die Kommission, Gespräche über Ausgleichsmaßnahmen aufzunehmen. Am 18. Dezember 2006 haben die Dienststellen der Kommission und der externe Berater die Werft aufgesucht, um die für die Bewertung der Ausgleichsmaßnahmen erforderlichen Fakten und Angaben zu ermitteln. Am 16. Januar 2007 legte der externe Berater seinen Bericht über die aktuellen Produktionskapazitäten der Werft vor.

(12) In Beantwortung des Schreibens vom 27. Dezember 2006 hat die Kommission mit Schreiben vom 29. Januar 2007 Polen u. a. ersucht, bis Ende Februar 2007 einen Vorschlag zu den Ausgleichsmaßnahmen für die Stettiner Werft zu unterbreiten.

(13) Mit Schreiben vom 28. Februar 2007, registriert am selben Tag, übermittelte Polen Erläuterungen zur Privatisierung der Stettiner Werft und einen Vorschlag zu Ausgleichsmaßnahmen. Die polnischen Behörden schlugen vor, im März 2010 eine der drei Hellingen der Werft zu schließen.

(14) Auf dieser Grundlage fand am 15. März 2007 ein Treffen der Dienststellen der Kommission mit den polnischen Behörden und Vertretern der Werft zu verfahrenstechnischen Fragen statt, auf dem es vor allem um die Ausgleichsmaßnahmen, aber auch um den laufenden Privatisierungsprozess ging. Die Kommission und die polnischen Behörden kamen überein, dass die Kommission direkt mit der Stettiner Werft Gespräche zu technischen Fragen führt, um alle Daten zu erlangen, die sie für die Bewertung der Vorschläge Polens über Ausgleichsmaßnahmen benötigt.

(15) Nach diesem Treffen ersuchte die Kommission die Stettiner Werft mit Schreiben vom 29. März 2007, 27. April und 30. Mai 2007 um Übermittlung weiterer Angaben. Die Werft antwortete darauf mit Schreiben vom 18. April 2007, registriert am 27. April 2007, vom 8. Mai 2007, registriert am 10. Mai 2007, und vom 4. Juni 2007, registriert am 5. Juni 2007. Am 8. Juni fand ein Treffen zwischen den polnischen Behörden und Vertretern der Werft mit den Dienststellen der Kommission statt. Mit Schreiben vom 15. Juni 2007, registriert am selben Tag, übermittelte die Stettiner Werft ergänzende Angaben.

(16) Schließlich teilten die Dienststellen der Kommission Polen mit Schreiben vom 31. Juli 2007 mit, dass sie die Schließung der Helling Wulkan 1 unter bestimmten Bedingungen vorläufig als ausreichende Ausgleichsmaßnahme anerkennen. In Erwiderung darauf bekräftigten die polnischen Behörden mit Schreiben vom 24. August 2007, registriert am 28. August 2007, ihre Absicht, die Produktionskapazität wie im Schreiben der Kommission dargestellt zu verringern.

(17) Mit Schreiben vom 5. Januar 2007, registriert am selben Tag, und vom 9. Januar, registriert am 11. Januar 2007, erteilten die polnischen Behörden Auskünfte zur Privatisierung und Umstrukturierung der Stettiner Werft. Die Kommission antwortete darauf mit Schreiben vom 29. Januar 2007. Mit Schreiben vom 28. Februar 2007, registriert am selben Tag, haben sich die polnischen Behörden verpflichtet, einen Investor für die Werft auszuwählen und bis Ende Juni 2007 einen Privatisierungsvertrag zu unterzeichnen.

(18) Mit Schreiben vom 29. Mai 2007, 28. Juni 2007 und 30. Juli 2007 ersuchte die Kommission um weitere Erläuterungen zur Privatisierung der Stettiner Werft. Polen hat die entsprechenden Angaben mit Schreiben vom 1. Juni 2007, registriert am 4. Juni 2007, übermittelt, in dem die Unternehmen aufgelistet waren, denen eine Aufforderung zur Abgabe eines Kaufangebots für die Stettiner Werft übersandt wurde. Ergänzende Angaben wurden mit Schreiben vom 25. Juni 2007, registriert am selben Tag, und vom 11. Juli 2007, registriert am selben Tag, übermittelt.

(19) Mit Schreiben vom 1. August 2007, registriert am 6. August 2007, übersandten die polnischen Behörden den ersten Entwurf eines informativen Memorandums der Werft. Mit Schreiben vom 13. August 2007 übermittelte die Kommission eine Stellungnahme zu dem informativen Memorandum. Mit Schreiben vom 21. August 2007, registriert am 27. August 2007, teilten die polnischen Behörden der Kommission mit, dass sich die Finanzlage der Werft deutlich verschlechtert hat und die öffentlichen Eigentümer deshalb beabsichtigen, der Werft Kapital zuzuführen. Polen kündigte weiterhin an, das informative Memorandum entsprechend zu aktualisieren.

(20) Mit Schreiben vom 4. September 2007 ersuchte die Kommission um Erläuterungen. Die polnischen Behörden antworteten mit Schreiben vom 7. September 2007, registriert am 10. September 2007, und vom 11. September 2007, in dem sie eine neue Fassung des informativen Memorandums übermittelten und der Kommission mitteilten, dass 221 potenziellen Investoren eine Aufforderung zur Angebotsabgabe übersandt wurde.

(21) Die Kommission ersuchte mit Schreiben vom 12. September 2007 um weitere Auskünfte. Mit Schreiben vom 14. September 2007 und 3. Oktober 2007 hat die Kommission eine Stellungnahme zu dem informativen Memorandum übermittelt und um Erläuterungen ersucht. In Erwiderung darauf teilten die polnischen Behörden mit Schreiben vom 12. Oktober 2007, registriert am 16. Oktober 2007, mit, dass sechs potenzielle Investoren um eine Kopie des informativen Memorandums gebeten haben. Mit Schreiben vom 23. Oktober 2007, registriert am selben Tag, übermittelten die polnischen Behörden einen aktualisierten Privatisierungszeitplan, dem zufolge die Verhandlungen mit potenziellen Investoren im Januar 2008 beginnen sollen.

(22) Mit Schreiben vom 30. November 2007 ersuchte die Kommission um Übermittlung des vom neuen Eigentümer der Werft erstellten Entwurfs des Umstrukturierungsplans bis Ende Februar 2008. Polen übermittelte ergänzende Angaben zur Privatisierung mit Schreiben vom 11. Dezember 2007, registriert am 13. Dezember 2007, und vom 19. Dezember 2007, registriert am 20. Dezember 2007. Mit Schreiben vom 21. Dezember 2007, registriert am selben Tag, teilte Polen der Kommission mit, dass die GmbH Amber Sp. z o.o. (ein vollständiges Tochterunternehmen des polnischen Stahlhändlers Złomrex, nachstehend „Amber" genannt), am 20. Dezember 2007 als einziger Bieter ein verbindliches Angebot für den Erwerb von Anteilen an der Stettiner Werft abgegeben hat.

(23) Am 10. Januar 2008 trafen die polnischen Behörden mit der Kommission zusammen. Nach diesem Treffen ersuchte die Kommission die polnischen Behörden mit Schreiben vom 17. Januar 2008, vom 30. Januar 2008, vom 28. Februar 2008, vom 18. März 2008 und vom 2. April 2008 um ergänzende Angaben zur Privatisierung. Die polnischen Behörden haben auf die Fragen der Kommission mit Schreiben vom 23. Januar 2008, registriert am 24. Januar 2008, vom 25. Januar 2008, registriert am 28. Januar 2008, und vom 30. Januar 2008, registriert am 31. Januar 2008, geantwortet. Mit Schreiben vom 8. Februar 2008, registriert am selben Tag, übermittelte Polen eine Kopie des verbindlichen Angebots von Amber.

(24) Mit Schreiben vom 14. Februar 2008, registriert am 19. Februar 2008, teilte Polen der Kommission mit, dass die Privatisierung der Werft nicht fristgerecht bis Ende Februar 2008 abgeschlossen werden kann und dass die polnischen Behörden sich verpflichten, die Privatisierung abzuschließen und bis Sommer 2008 einen Umstrukturierungsplan zu erarbeiten.

(25) Mit Schreiben vom 29. Februar 2008, registriert am 3. März 2008, übermittelten die polnischen Behörden zwei Dokumente von Amber: „Ergänzende Angaben, Grundzüge des Umstrukturierungsprogramms und Verpflichtungserklärung zum Kauf der Stettiner Werft, vorgelegt von Amber“ vom 29. Februar 2008 und „Erste Fassung des Umstrukturierungsplans einschließlich Geschäftsplan für die Stettiner Werft für den Zeitraum 2008-2012 unter Berücksichtigung der Ergebnisse der in der Werft durchgeführten Due-Diligence-Prüfung“.

(26) Mit Schreiben vom 28. März 2008, registriert am selben Tag, teilten die polnischen Behörden mit, dass die Frist für das Amber eingeräumte Alleinverhandlungsrecht bis zum 15. April 2008 verlängert wurde. Auf Einladung der polnischen Behörden, die mit Schreiben vom 4. April 2008, registriert am 7. April 2008, übermittelt wurde, fand am 10. April 2008 ein Treffen zwischen den polnischen Behörden, Vertretern der Stettiner Werft und von Amber mit den Dienststellen der Kommission statt.

(27) Der Berater von Amber übermittelte per E-Mail vom 9. April 2008, registriert am 24. April 2008, vorläufige Finanzprognosen für die Werft. Auf dem Treffen am 10. April 2008 übermittelte Amber ergänzende Angaben, die am 18. April 2008 registriert wurden.

(28) Mit Schreiben vom 7. April 2008, registriert am 18. April 2008, vom 23. April 2008, registriert am selben Tag, vom 25. April 2008, registriert am selben Tag, vom 28. April 2008, registriert am 29. April 2008, und vom 29. April 2008, registriert am 5. Mai 2008, informierte Polen über den Stand der Verhandlungen mit Amber. Mit Schreiben vom 30. April 2008 ersuchte die Kommission um Informationen. Am 8. Mai 2008 fand ein Treffen der polnischen Behörden mit der Kommission statt.

(29) Mit Schreiben vom 21. April 2008 und 30. April 2008 übermittelte die Kommission eine Stellungnahme zu den Fortschritten bei der Privatisierung.

(30) Mit Schreiben vom 12. Mai 2008, registriert am selben Tag, hat Polen der Kommission schließlich mitgeteilt, dass Amber sich aus dem Privatisierungsvorhaben zurückgezogen hat.

(31) Polen setzte die Kommission außerdem von den erneuten Privatisierungsbemühungen der polnischen Behörden in Kenntnis, die die Unterzeichnung eines Privatisierungsvertrags bis Ende November 2008 anstrebten. Ab 3. Juni 2008 übermittelte Polen der Kommission täglich einen Bericht über die Maßnahmen der an dem wieder aufgenommenen Privatisierungsvorhaben Beteiligten. Am 13. Juni 2008 fand ein Treffen der Kommission und der polnischen Behörden statt.

(32) Auf Ersuchen der polnischen Behörden fand am 20. Juni 2008 ein Treffen der Dienststellen der Kommission mit den polnischen Behörden und dem norwegischen Unternehmen Ulstein sowie am 24. Juni 2008 mit den polnischen Behörden und dem polnischen Unternehmen Mostostal Chojnice statt. Diese Unternehmer wurden der Kommission als potenzielle Käufer der Stettiner Werft präsentiert. Mit Schreiben vom 26. Juni 2008, registriert am selben Tag, übermittelte Polen der Kommission den von Mostostal Chojnice ausgearbeiteten Entwurf eines Umstrukturierungsplans für die Stettiner Werft. Ergänzende Angaben wurden mit Schreiben vom 7. Juli 2008, registriert am 8. Juli 2008, übermittelt.

(33) Mit Schreiben vom 14. Juli 2008 verpflichtete sich Polen, der Kommission bis zum 12. September 2008 einen vollständigen Umstrukturierungsplan vorzulegen.

(34) Am 16. Juli 2008 hat die Kommission die Bewertung und die Schlussfolgerungen aus dem Entwurf der Entscheidung über den Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens, derzufolge die der Stettiner Werft gewährte staatliche Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar ist und erstattet werden muss, zunächst bestätigt. Aufgrund des Schreibens Polens vom 14. Juli 2008 hat sie allerdings beschlossen, diese Entscheidung zu vertagen, um zu prüfen, ob sich die Lage mit dem neuen Umstrukturierungsplan, den die polnischen Behörden bis zum 12. September 2008 vorlegen sollten, entscheidend ändert und die Beihilfe nunmehr als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden kann.

(35) Anschließend hat Polen die Kommission wöchentlich von den Fortschritten bei der Privatisierung in Kenntnis gesetzt (Schreiben vom 28. Juli, 4. August, 12. August, 21. August, 25. August, 1. September, 8. September, 16. September und 23. September 2008, jeweils an dem betreffenden Tag registriert).

(36) Mit Schreiben vom 18. Juli 2008, registriert am 21. Juli 2008, hat Polen um Konsultationen mit den Dienststellen der Kommission über den Umstrukturierungsplan ersucht, um unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Kommissionsdienststellen dessen endgültige Fassung auszuarbeiten. Die Kommission stimmte mit Schreiben vom 31. Juli 2008 dem Zeitplan für die Konsultationen zu.

(37) Ein Entwurf des Umstrukturierungsplans für die Stettiner Werft wurde der Kommission allerdings erst am 3. September 2008 inoffiziell übermittelt. Daraufhin kam es am 4. September 2008 zu einem ersten Treffen zwischen den polnischen Behörden und den Dienststellen der Kommission sowie Mostostal. Am 8. September 2008 wurde der Kommission eine überarbeitete Fassung des Plans übermittelt, und am 10. September 2008 fand ein weiteres Treffen mit den polnischen Behörden, Mostostal und Ulstein als potenziellem zweitem Investor statt.

(38) Mit Schreiben vom 12. September 2008, registriert am selben Tag, legte Polen den endgültigen Umstrukturierungsplan für die Stettiner Werft vor, der von Mostostal in Zusammenarbeit mit der norwegischen Ulstein-Werft ausgearbeitet wurde.

(39) Mit Schreiben vom 16. September 2008, registriert am 17. September 2008, legte Polen den Entwurf eines Privatisierungsvertrags zwischen Mostostal und den öffentlichen Eigentümern der Stettiner Werft, der Agentur für industrielle Entwicklung und der Vereinigung Polnische Werften, vor.

(40) Mit Schreiben vom 22. September 2008, registriert am selben Tag, teilte Ulstein der Kommission mit, dass sich das Unternehmen aus der Privatisierung der Stettiner Werft zurückzieht und sich nicht an ihrer Umstrukturierung beteiligen wird.

(41) Mit Schreiben vom 22. September 2008, registriert am 25. September 2008, teilte Mostostal der Kommission mit, dass das Unternehmen angesichts der Entscheidung von Ulstein bereit ist, den Umstrukturierungsplan für die Stettiner Werft vollständig in eigener Regie umzusetzen. Am 30. September 2008 fand ein Treffen zwischen den polnischen Behörden, der Kommission und Mostostal statt.

(42) In ihrem Schreiben vom 27. Oktober 2008 erläuterte die Kommission den polnischen Behörden die Rahmenbedingungen für die Umsetzung dieser Entscheidung. Mit Schreiben vom 3. November 2008, registriert am 4. November, verpflichtete sich Polen, diese Bedingungen vollständig einzuhalten. Die Kommission akzeptierte die Verpflichtung der polnischen Behörden mit Schreiben vom 6. November 2008.

(43) Mit Schreiben vom 14. Juni 2007 ersuchte die Kommission die polnischen Behörden, Angaben zu den staatlichen Beihilfen zu übermitteln, die die Stettiner Werft nach Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens erhalten hat. Die polnischen Behörden haben mit Schreiben vom 11. Juli 2007, registriert am selben Tag, geantwortet. Mit Schreiben vom 13. November 2007 hat die Kommission um weitere Erläuterungen gebeten. Polen hat mit Schreiben vom 9. Januar 2008, registriert am selben Tag, geantwortet. Ergänzende Angaben zu den der Werft gewährten staatlichen Beihilfen übermittelte Polen mit Schreiben vom 9. Januar 2008, registriert am 10. Januar 2008. Mit Schreiben vom 6. Dezember 2007, registriert am selben Tag, vom 9. Januar 2008, registriert am 10. Januar 2008, vom 12. Februar 2008, registriert am 13. Februar 2008, vom 26. Juni 2008, registriert am 27. Juni 2008, und vom 12. September 2008, registriert am selben Tag, erteilte Polen der Kommission Auskunft über die zusätzlichen Beihilfemaßnahmen für die Stettiner Werft.

## 2. **BESCHREIBUNG**

### 2.1. *DAS UNTERNEHMEN*

(44) Das begünstigte Unternehmen liegt in Westpommern im Nordwesten Polens. Die Kommission stellt fest, dass Unternehmen in dieser Region nach den Grundsätzen für die Gewährung staatlicher Beihilfe aus Mitteln der Strukturfonds im Rahmen der Konvergenzziele [1] sowie des Kohäsionsfonds [2] gefördert werden können. Unternehmen dieser Region sind insbesondere im Rahmen des Regionalen Operationellen Programms der Woiwodschaft Westpommern, auf Ebene der Prioritätsachsen zur Förderung kleiner und mittlerer Betriebe, der Innovation und des Technologietransfers (mit dem Ziel, langfristig Arbeitsplätze zu schaffen) und zur Entwicklung der sozialen Infrastruktur und der Bildungsinfrastruktur im Bereich Berufsausbildung und lebenslanges Lernen wie auch im Rahmen des Operationellen Programms Innovative Wirtschaft förderfähig.

(45) Die Stettiner Werft wurde am 25. Juni 2002 gegründet, um die Geschäftstätigkeit der Stettiner Werft Porta Holding S.A. (nachstehend „SSPH" genannt) und deren Haupttochterunternehmen, der Stettiner Werft (nachstehend „SS" genannt), die am 29. Juli 2002 Insolvenz angemeldet hatten, zu übernehmen. Die Stettiner Werft wurde als so genannte leere Hülle (Englisch: „empty shell") gegründet und war frei von Verbindlichkeiten der SSPH und der SS aus deren früherer Geschäftstätigkeit.

(46) Die neue Werft wurde von der staatlichen Agentur für Industrieentwicklung AG (Agencja Rozwoju Przemysłu S.A., nachstehend „ARP" genannt) und dem Staat mit dem Ziel übernommen, die laufende Produktion abzuschließen und die Werfttätigkeit bei gleichzeitiger notwendiger Umstrukturierung wieder aufzunehmen. Formal gesehen hat die GmbH Allround Ship Services Sp. z o.o. (nachstehend „ASS" genannt), die 1989 als Tochtergesellschaft der SSPH gegründet wurde, die frühere Werfttätigkeit übernommen. Tatsächlich hatte sich das vollständig in staatlicher Hand befindliche Unternehmen SSPH bereits 2001 angesichts der schwierigen Finanzlage dazu entschlossen, die Werfttätigkeit in der ASS zu konzentrieren, die einer Umstrukturierung eher zugeneigt schien als SS. Im Januar 2002 hat die ASS — anfangs ein kleines Tochterunternehmen, das Malerarbeiten ausführte –, einen Rahmenvertrag mit SSPH über den Bau von Schiffsrümpfen abgeschlossen und dafür Produktionsvermögen von SSPH gepachtet. Einige Wochen vor Eröffnung ihres Insolvenzverfahrens hat SSPH die ASS für einen PLN an die Agentur für Industrieentwicklung verkauft. Die ASS wurde anschließend in Neue Stettiner Werft (Stettiner Werft — Beihilfeempfänger) umbenannt.

(47) Die Stettiner Werft hatte seinerzeit die Vermögenswerte von SSPH und SS nicht übernommen, sondern bis Juli 2004 vom Insolvenzverwalter gepachtet. Am 20. Juli 2004 hat die Stettiner Werft mit den Insolvenzverwaltern von SSPH und SS einen Vertrag über den Erwerb dieser Vermögenswerte unterzeichnet. Die Stettiner Werft hat weder die Verbindlichkeiten von SSPH noch von SS übernommen, die damit bei diesen beiden Unternehmen verblieben sind und im Insolvenzverfahren erfasst wurden. Die Stettiner Werft hat einen Teil der bereits begonnenen Produktion übernommen und mit den Schiffseignern neue Verträge abgeschlossen.

(48) ASS hat die Beschäftigten von SSPH und SS übernommen, ihre Zahl jedoch schrittweise von 8 071 im Jahr 2001 auf 5 322 Ende 2006 verringert. 2007 waren dort im Durchschnitt 4 700 Personen beschäftigt.

[1] Artikel 5 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates vom 11. Juli 2006 mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1260/1999 (ABl. L 210 vom 31.7.2006).

[2] Entscheidung der Kommission 2006/596/EG vom 4. August 2006 zur Aufstellung der Liste der Mitgliedstaaten, die im Zeitraum 2007-2013 aus dem Kohäsionsfonds förderfähig sind (ABl. L 243 vom 6.9.2006, S. 47).

(49) Das Produktionsvolumen stieg von 158 000 CGT im Jahr 2003 auf 213 000 CGT im Jahr 2005, während die Produktion 2006 auf 167 000 CGT zurückging. Im August 2007 gab es Produktionsaufträge für 30 Schiffe mit einem Gesamtvolumen von 1,134 Mrd. EUR. Hinsichtlich des Auftragsvolumens steht SSN weltweit an 32. Stelle und in Europa an sechster Stelle.

(50) Die wichtigsten Kunden der Werft kommen aus Deutschland, den Niederlanden, Russland und Italien. Die größten Konkurrenten in Europa sind spanische, deutsche und kroatische Werften.

(51) Gegenwärtig hält die Vereinigung Polnische Werften AG (Korporacja Polskie Stocznie S.A., nachstehend „KPS" genannt) 80 % der Anteile an der Stettiner Werft, der ARP gehören 18 %. Der Staat ist mit 2 % beteiligt. ARP ist eine staatliche Aktiengesellschaft, die per Gesetz gegründet wurde und sich vollständig in staatlicher Hand befindet. Im Rahmen der ihr per Gesetz übertragenen Aufgaben beteiligt sie sich u. a. an Eigentumsumstrukturierungen staatlicher Unternehmen, sie verwaltet im Namen staatlicher Institutionen staatliche Aktien- und Anteilspakete und gewährt Darlehen und Bürgschaften für die Umstrukturierung staatlicher Unternehmen. KPS ist vollständig im Besitz der ARP und wurde gegründet, um die Finanzierung der Werften in Polen sicherzustellen.

(52) Die Stettiner Werft stellt u. a. Containerschiffe, Chemikalientanker, Ro-Ro-Schiffe und Mehrzweckschiffe her. Ein Prozent der Geschäftstätigkeit entfällt auf die Herstellung von Metallkonstruktionen und verschiedene Dienstleistungen der Werftindustrie.

(53) Die Hauptproduktionsstätten der Stettiner Werft sind die drei Hellingen Wulkan Nowy, Odra Nowa und Wulkan 1.

(54) Unmittelbar nach ihrer Gründung im Jahr 2002 hat die Stettiner Werft Umstrukturierungsmaßnahmen eingeleitet. Der Umstrukturierungsplan von 2003 wurde am 19. Dezember 2002 von ihren Teilhabern genehmigt und dann im Oktober 2003 überarbeitet. Hauptursachen für den Konkurs der ehemaligen Werft in Stettin sind technische Probleme, Planungsfehler, geringe Produktivität, hohe Kosten und äußere Faktoren wie der hohe Wechselkurs des polnischen Zloty und die Konkurrenz in Asien. Aufgrund dieser Probleme waren die Finanzmärkte nicht mehr bereit, den Schiffbau zu finanzieren. Die Folge waren Lieferverzögerungen und letztlich immer mehr Strafen und Schulden.

(55) Ziel der Umstrukturierungsstrategie war eine langfristige Rentabilität, die dadurch erreicht werden sollte, dass sich das Unternehmen auf den Containerschiffmarkt konzentrierte und eine führende Position als Hersteller von Chemikalientankern, Ro-Ro-Schiffen und Con-Ro-Schiffen sowie Spezialschiffen anstrebte. Der Umstrukturierungsplan sieht auch die Möglichkeit vor, einen strategischen Investor zu gewinnen. Wegen finanzieller Schwierigkeiten der kooperierenden Unternehmen, der Probleme mit den Beschäftigten und den in einem engen Zusammenhang mit der Stettiner Werft stehenden Maßnahmen musste der ursprüngliche Umstrukturierungsplan von 2003 überarbeitet werden.

(56) Die Finanzlage der Stettiner Werft verschlechterte sich zunehmend.

*Tabelle 1*

**Produktion der Stettiner Werft**

*(in Mio. PLN)*

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 30.9.2007 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Umsatz | 424,88 | 1 114,44 | 1 303,46 | 1 416,04 | 1 199,38 | 655,87 |
| Betriebsergebnis | — 6,16 | — 39,64 | — 119,80 | — 11,44 | — 194,24 | — 134,36 |
| Eigenkapital | 65,01 | 62,01 | 112,83 | 247,96 | 149,43 | 81,96 |

*Quelle:* Informatives Memorandum von 2006, das die polnischen Behörden am 12. Oktober 2007 übermittelt haben, und „Geschäftsplan für die Stettiner Werft für den Zeitraum 2008-2012 unter Berücksichtigung der Ergebnisse der in der Werft durchgeführten Due-Diligence-Prüfung", übermittelt mit Schreiben vom 29. Februar 2008.

(57) Die schwierige Finanzlage war durch äußere Faktoren bedingt, wie etwa die Schwäche des Dollars (Einnahmewährung der Werft) und die Aufwertung des Zloty (Ausgabenwährung der Werft), steigende Stahlpreise und den erschwerten Zugang zur Finanzierung der Schiffsproduktion nach der Insolvenz von SSPH. Interne Ursachen waren der äußerst schlechte Zustand der Produktionsmittel der Werft und der damit verbundene hohe Modernisierungsbedarf. Seit 2006 bestehen ernste Probleme mit den Beschäftigen: häufige Fehlzeiten, Fluktuation und Abwanderung qualifizierter Fachkräfte zu anderen Werften, insbesondere nach Deutschland und Norwegen, wegen der deutlich besseren Bezahlung.

2.2. *ENTSCHEIDUNG ÜBER DIE EINLEITUNG EINES VERFAHRENS NACH ARTIKEL 88 ABSATZ 2 EG-VERTRAG*

(58) In ihrer Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens stellte die Kommission zunächst fest, dass die Maßnahmen, die der Kommission gemäß Punkt 3 Anhang IV des Beitrittvertrags gemeldet wurden, eine neue Beihilfe darstellen, da sie zum Zeitpunkt des Beitritts noch nicht gewährt worden waren. Die Kommission führte diese Maßnahmen in Teil B des Anhangs dieser Entscheidung auf.

(59) Die Kommission hat ebenfalls entschieden, dass bestimmte, in Teil A des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens aufgeführte Maßnahmen der Stettiner Werft vor dem 1. Mai 2004 gewährt wurden und nach dem Beitritt im Sinne von Punkt 3 des Anhangs IV des Beitrittsvertrags nicht weiter anzuwenden sind, weshalb sie nicht entsprechend dem Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag geprüft werden. Diese Maßnahmen sind deshalb von dieser Entscheidung nicht betroffen. Dennoch müssen sie bei der Prüfung der nach dem Beitritt gewährten Maßnahmen auf Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt berücksichtigt werden.

(60) In Bezug auf die in Teil B des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines formalen Prüfverfahrens aufgeführten Maßnahmen hat die Kommission grundsätzlich festgestellt, dass vor dem Beitritt keine rechtsverbindliche Entscheidung über diese Maßnahmen getroffen wurde, wenngleich sie eingeräumt hat, dass gewisse erste Schritte zu einer solchen Entscheidung unternommen worden sind.

(61) Die erste dieser Maßnahmen ist die Kapitalbeteiligung der ARP an der Werft. Der Umstrukturierungsplan von 2003 sah eine Kapitalbeteiligung in Höhe von 241 752 900 PLN vor, aber nur ein Teil dieses Betrags (180 Mio. PLN) wurde vor dem Beitritt Polens zur Union zugeführt. Die ARP war aus Haushaltsgründen nicht in der Lage, die gesamte Kapitalerhöhung in Höhe von 241 752 900 PLN durchzuführen. Über die Kapitalerhöhung um den verbleibenden Betrag von 61 752 652 PLN wurde nach Aussage Polens am 21. Dezember 2004 entschieden.

(62) Die zweite und dritte Beihilfemaßnahme besteht in Vertragserfüllungsbürgschaften der ARP für die Schiffsproduktion (jeweils in Höhe von 1 935 000 PLN). Diese Bürgschaften beziehen sich auf Schiffe, für die im Jahr 2002 Bauverträge abgeschlossen wurden. Bürgschaften für die nachfolgenden Schiffe sollten unmittelbar nach der Auslieferung der fertiggestellten Schiffe erteilt werden. Bürgschaften für die Schiffe 7 und 8 sollten demnach bei Auslieferung der Schiffe 4 und 5 im Jahr 2005 erteilt werden.

(63) Das letzte Maßnahmenpaket für die Stettiner Werft, das nach vorliegenden Informationen nicht vor dem Beitritt zur Union gewährt wurde, umfasst Abschreibungen und die Stundung der Grundsteuer durch die Stadt Stettin. Diese Maßnahmen haben ein Volumen von insgesamt 12,5 Mio. PLN und wurden nach Aussage der polnischen Behörden [1] der Werft bis heute nicht gewährt.

(64) Die Kommission hat aufgrund der nachstehend dargelegten Zweifel an der Vereinbarkeit der Umstrukturierungsbeihilfen mit dem Gemeinsamen Markt entschieden, ein förmliches Prüfverfahren einzuleiten.

(65) Erstens: Die Kommission hatte Zweifel, ob die Stettiner Werft die für die Gewährung von Umstrukturierungsbeihilfe geltenden Förderkriterien erfüllt. Das Unternehmen war anscheinend gegründet worden, um die Geschäftstätigkeit des in Konkurs gegangenen Vorgängerunternehmens fortzuführen, ohne aber dessen Verbindlichkeiten zu übernehmen. Die Kommission war deshalb der Auffassung, dass die Stettiner Werft ein neues Unternehmen im Sinne der geltenden Leitlinien der Gemeinschaft war.

(66) Zweitens: Die Kommission bezweifelte, dass die bereits abgeschlossenen und die laufenden Umstrukturierungsmaßnahmen der Stettiner Werft langfristig Rentabilität bringen werden. Die von der Werft initiierte Umstrukturierung bestand hauptsächlich im Abbau von Schulden und in einer Liquiditätsverbesserung, um die Produktion aufrechterhalten zu können. Die scheinbaren Kosten der tatsächlichen Umstrukturierungsmaßnahmen enthielten Ausgaben für den Kauf von Produktionsmitteln, die vom Konkursverwalter von SSPH und SS erworben wurden. Wie die Kommission feststellte, wäre das geplante Produktionsniveau selbst am Ende der Umstrukturierungsphase, verglichen mit den konkurrierenden Werften in Europa, verhältnismäßig niedrig.

(67) Drittens: Die Kommission hegte aufgrund der vorliegenden Angaben Zweifel an der Durchführung entsprechender Ausgleichsmaßnahmen, da praktisch keine Produktionskapazitäten der Werft abgebaut wurden.

(68) Viertens: Die Kommission bezweifelte, ob einige der scheinbaren Umstrukturierungskosten, wie etwa die Kosten für die Anschaffung von Produktionsmitteln, tatsächlich als Umstrukturierungskosten anzusehen sind.

(69) Schließlich äußerte die Kommission Zweifel, ob der Begünstigte einen nennenswerten Eigenbeitrag zum Umstrukturierungsplan in Form von Eigenmitteln oder von zu Marktbedingungen beschafften Fremdmitteln geleistet hat. Sie bezweifelte insbesondere, dass die Verwendung des kumulierten Gewinns einen Eigenbeitrag darstellt. Wie die Kommission ferner festgestellt hat, sind 78 % des vermeintlichen Eigenbeitrags Vorschusszahlungen der Schiffseigner, für die die polnische Exportkreditversicherungsgesellschaft AG KUKE, gebürgt hat. Angesichts der finanziellen Schwierigkeiten, in denen sich die Stettiner Werft befand, hegte die Kommission Zweifel, ob die Bürgschaftsprämien das bestehende Risiko angemessen widerspiegelten und ob die von KUKE geforderten Sicherheiten ausreichend waren, sodass sich die Frage stellte, ob der vorgeschlagene Eigenbeitrag frei von Elementen staatlicher Beihilfe war.

### 2.3. *STELLUNGNAHMEN VON BETEILIGTEN*

#### 2.3.1. STELLUNGNAHME POLENS

(70) Nachdem die Kommission entschieden hatte, ein förmliches Prüfverfahren einzuleiten, übermittelten die polnischen Behörden ihre Stellungnahme zu dieser Entscheidung. Der Begünstigte brachte keine eigenen Argumente vor, sondern schloss sich den Darstellungen der polnischen Regierung an.

[1] Schreiben vom 9. Januar 2008.

(71) Die polnischen Behörden haben sich zu mehreren Themen geäußert. Der strittigste Punkt betraf die Festlegung, ob bestimmte Beihilfen vor dem Beitritt Polens zur Union, also vor dem 1. Mai 2004, eingeführt wurden und ob sie nach dem Beitritt keine Anwendung mehr fanden. Solche Maßnahmen werden von der Kommission nicht geprüft; die Kommission bewertet nur nicht vor dem Beitritt gewährte Maßnahmen unter dem Gesichtspunkt einer angemeldeten oder einer rechtswidrigen Beihilfe gemäß dem Verfahren in Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag.

(72) Die polnischen Behörden widersprachen der Einschätzung der Kommission, wonach die in Teil B des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens aufgeführten Maßnahmen eine neue Beihilfe darstellen. Die polnischen Behörden machen geltend, dass alle in dieser Tabelle aufgeführten Maßnahmen vor dem Beitritt Polens zur Union gewährt wurden und deshalb keine neue Beihilfe für die Stettiner Werft geplant oder gewährt wurde.

**Kapitalbeteiligung an der Werft (Teil B des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens, Maßnahme 61)**

(73) Erstens: Die polnischen Behörden machen geltend, dass die Stettiner Werft zu Recht erwarten durfte, dass die im Umstrukturierungsplan von 2003 vorgesehene Beihilfe den Bestimmungen über staatliche Beihilfen entspricht. Die polnischen Behörden berufen sich insbesondere auf zwei Dokumente: „Die Lage in der polnischen Schiffbauindustrie, empfohlene Maßnahmen und Förderinstrumente“ (angenommen vom Ministerrat am 16. Juli 2002) und „Mittelfristige Strategie für staatliche Bürgschaften und Sicherheiten bis 2010“ (angenommen vom Ministerrat am 10. Juni 2003). Die polnischen Behörden führen an, dass diese und andere Maßnahmen der Behörden auf Landes-, Regional- und Gemeindeebene Teil eines breit angelegten Rettungsprogramms für den Schiffbausektor sind.

(74) Zweitens: Nach Ansicht der polnischen Behörden wendet die Kommission mit der Forderung nach einem „verbindlichen Rechtsakt“ Kriterien des Gemeinschaftsrechts auf Ereignisse und das nationale Recht aus der Zeit vor dem Beitritt an. Polen macht geltend, dass vor dem Beitritt nach polnischem Recht über die Gewährung staatlicher Beihilfe entschieden wurde und dass dabei „in keinem Punkt des Verfahrens eine förmliche Entscheidung über die Gewährung von Beihilfe an den Begünstigten“ vorgesehen war. Nach polnischem Recht war lediglich eine Genehmigung des Umstrukturierungsplans und der darin enthaltenen Beihilfemaßnahmen durch den Leiter des Amtes für Wettbewerbs- und Verbraucherschutz erforderlich, was auch geschehen ist. Nach Auffassung der polnischen Behörden steht es „außer Frage, dass die im letztlich genehmigten Umstrukturierungsplan ausgewiesenen Maßnahmen zwischen SSN und der zuständigen Genehmigungsbehörde abgestimmt waren“. Außerdem stellt Polen fest, dass die Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts nicht auf Ereignisse aus der Zeit vor dem EU-Beitritt Polens anwendbar waren und dass sich die Sache Fleuren ([1]), auf die sich die Kommission in ihrer Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens beruft, grundlegend von der aktuellen Sache unterscheidet.

(75) Drittens: Es wurde festgestellt, dass die Genehmigung des Umstrukturierungsplans durch den Aufsichtsrat der Stettiner Werft als Gewährung von Beihilfe anzusehen ist. In der Antwort auf die Bedenken der Kommission, ob der Aufsichtsrat befugt sei, Entscheidungen mit für die Teilhaber verbindlichen finanziellen Folgen zu treffen, wurde geltend gemacht, dass der Aufsichtsrat die Interessen der Teilhaber vertritt, die ihn berufen. Die Mitglieder des Aufsichtsrates handeln auf Weisung der Teilhaber (ARP und der Staat), in deren Folge sich die ARP und der Staat zur Gewährung von Beihilfen verpflichtet haben.

(76) Viertens: Polen verweist darauf, dass die für Schiffbau zuständige Abteilung der ARP mit der Genehmigung des Umstrukturierungsplans von 2003 die Werft in ihren berechtigten Erwartungen noch bestärkt hat, da alle Mitglieder dieser Abteilung die ARP im Aufsichtsrat vertreten. Polen hat außerdem bestätigt, dass die konkreten Entscheidungen vom Aufsichtsrat und der Teilhaberversammlung der ARP getroffen werden.

(77) Schließlich machten die polnischen Behörden geltend, dass die Beihilfe vor dem Beitritt gewährt wurde, weil die staatlichen Maßnahmen im Umstrukturierungsplan von 2003 aufgeführt sind und somit vor dem Beitritt Polens bekannt waren.

**Bürgschaften (Teil B des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Verfahrens, Maßnahmen 62 und 63)**

(78) Die polnischen Behörden weisen auf das Verlängerungsverfahren hin, bei dem eine neue Bürgschaft erteilt wird, wenn die vorhergehende Bürgschaft erlischt. Sie argumentieren, dass dieses Verfahren und somit alle davon betroffenen Bürgschaften vom Aufsichtsrat als Teil des Umstrukturierungsplans von 2003 genehmigt wurden. Die polnischen Behörden führen die Kriterien an, nach denen bewertet wird, ob eine Bürgschaft nach dem Beitritt Anwendung findet oder nicht. Diese Kriterien sind ihrer Ansicht nach entscheidend für die Beurteilung, ob eine Beihilfe gewährt wurde.

(79) Die polnischen Behörden gehen nicht auf das Argument der Kommission ein, dass die ARP im Falle der beiden fraglichen Bürgschaften nicht ebenso verfahren ist wie bei früheren Bürgschaften. Die von der Kommission präsentierte Auslegung des Umstands, dass die 2002 abgeschlossenen Schiffbauverträge eine Klausel enthielten, die dem Käufer einen einseitigen Rücktritt vom Vertrag ermöglichte, wenn die Werft keine Garantie für die Fertigstellung der Schiffe innerhalb einer bestimmten Frist bot, wird von den polnischen Behörden nicht in Frage gestellt.

**Abschreibungen und Stundungen (Teil B des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens, Maßnahmen 64-68)**

(80) Polen macht geltend, dass die aus diesen Maßnahmen resultierende konkrete finanzielle Verpflichtung des Staates vor dem Beitritt Polens zur EU bekannt war, und bestätigt, dass die Genehmigungsbehörde ex ante keine endgültige Entscheidung über Stundungen und Abschreibungen treffen konnte.

([1]) Urteil des Gerichts erster Instanz vom 14. Januar 2004 in der Rechtssache T-109/01: Fleuren Kompost gegen die Kommission.

**Beihilfefähigkeit**

(81) In Reaktion auf die Bedenken der Kommission, ob die Werft als Unternehmen, das nach der Insolvenz des in Szczecin im Schiffbau tätigen Vorgängerunternehmens gegründet wurde, Anspruch auf Umstrukturierungsbeihilfen hat, stellt Polen fest, dass der Beihilfeempfänger vor der Insolvenz des Vorgängerunternehmens unter anderem Namen (ASS) existierte und im Schiffbau tätig war.

**Sonstige Aspekte der Entscheidung**

(82) Die polnischen Behörden haben Stellungnahmen zu anderen Aspekten der Kommissionsentscheidung abgegeben. Insbesondere führt Polen an, dass die Umstrukturierung der Stettiner Werft sich auf viele Bereiche ihrer Geschäftstätigkeit auswirkte und die Effizienz der Werft deutlich steigern sollte. Die Werft verfolgte eine kohärentere Strategie, führte eine Personalumstrukturierung durch, erhöhte die Produktivität, gestaltete die Unternehmensführung effizienter und verbesserte ihre Finanzlage. Sie wollte im Jahr 2005 Gewinne erwirtschaften.

(83) Polen macht außerdem geltend, dass die Werft genügend Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt habe, da die Stettiner Werft nur einen Teil des Grundstücks und der Strukturen übernommen hat, die zuvor Eigentum von SSPH waren und unmittelbar mit den Schiffbaukapazitäten der Werft verbunden sind.

(84) Die polnischen Behörden argumentieren, dass der empfohlene Eigenbeitrag ausreichend sei. Insbesondere dürften zukünftige Gewinne, mit denen die Werft einen Teil der Umstrukturierungskosten decken will, nicht als Staatsressourcen betrachtet werden; sie stellten somit einen Eigenbeitrag dar. Nach Auffassung der polnischen Behörden müssen die Vorschusszahlungen, für die die Exportkreditversicherungsgesellschaft KUKE gebürgt hat und mit denen die Geschäftstätigkeit der Werft finanziert wird, ebenfalls als Eigenbeitrag angesehen werden. Polen schildert die Bedingungen, zu denen KUKE Bürgschaften erteilt (Bürgschaftsprämien und Art der geforderten Sicherheiten) und betont, dass KUKE für die erteilten Bürgschaften keine Zahlungen an die Schiffseigner leisten musste.

(85) Die polnischen Behörden stellen fest, dass die Werft dank der Umstrukturierungsmaßnahmen ihre Finanzlage verbessern und letztendlich Rentabilität erzielen konnte.

2.3.2 STELLUNGNAHMEN ANDERER BETEILIGTER

(86) Der polnische Arbeitgeberverband Forum Okrętowe erläuterte die Ursachen für die Probleme der Werft und äußerte die Ansicht, dass die Werft nur dank der erfolgreichen Umsetzung des Umstrukturierungsplans und der staatlichen Beihilfe für die Umstrukturierung fortbestehen konnte.

(87) Das Unternehmen Towimor SA., Zulieferer von Schiffskränen sowie Anker- und Vertäuausrüstung für die Werft, teilte mit, dass die Werft nur deshalb ihre Produktionskapazitäten wiederherstellen und die Krise der Jahre 2000-2004 überstehen konnte, weil die ARP die Leitung des Umstrukturierungsvorhabens übernommen habe. Wie das Unternehmen unterstreicht, werden mit der erfolgreichen Umsetzung des Umstrukturierungsplans nachhaltige Verbesserungen erzielt.

(88) Das Unternehmen Lubmor Sp. z o.o., Zulieferer von Schiffsinnenausstattung, betonte, wie wichtig das Fortbestehen der Stettiner Werft für das Unternehmen selbst wie auch für seine Kooperationspartner ist.

(89) Ein weiterer Zulieferer, die Firma H. Cegielski, die überwiegend Schiffsmotoren herstellt, unterstrich, dass mit der erfolgreichen Umstrukturierung der Stettiner Werft die gesamte Schiffbaubranche in den Jahren 2002-2004 gerettet werden konnte. Zudem belege die stetige Verbesserung der Finanzergebnisse der Werft, dass die Umstrukturierungsmaßnahmen langfristig zum Erfolg führen.

(90) Spliethoff's Bevrachtingskantoor BV., ein Kunde der Stettiner Werft, hob das große Fachwissen und die Erfahrung der Werft in verschiedenen Bereichen des Schiffbaus sowie die Qualität der für ihn hergestellten Schiffe hervor. Wie der Reeder feststellte, habe die Stettiner Werft für ihn acht qualitativ hochwertige Mehrzweckschiffe von hohem technischen Niveau gebaut. Er brachte seine Hoffnung zum Ausdruck, dass die Kommission die der Werft gewährte Beihilfe genehmigt. Die Kunden Peter Döhle Schiffahrts-KG und Odfjell äußerten sich in ähnlicher Weise.

(91) Die Gewerkschaft Solidarność hat die Bedeutung der Werft im Hinblick auf die Beschäftigung und die wirtschaftliche Lage der gesamten Region unterstrichen. Sie brachte ihre Hoffnung zum Ausdruck, dass die Kommission das Prüfverfahren unverzüglich einstellt und die der Werft gewährte Beihilfe genehmigt.

(92) Der Präsident der Stadt Stettin betonte, wie wichtig die Werft für die Region sei, und stellte fest, dass die Umstrukturierung trotz gewisser Verzögerungen den erhofften Erfolg gebracht habe und die Werft langfristig gesehen im Wettbewerb mit anderen Werften bestehen könne.

(93) Die Arbeitgebervereinigung für die Entwicklung Stettins und Westpommerns, Business Club Szczecin, hat ihre Unterstützung für die Umstrukturierung der Stettiner Werft zum Ausdruck gebracht und die Schwierigkeiten geschildert, vor denen die Region nach dem Konkurs der SSPH im Jahr 2002 stand. Dank der Unterstützung der polnischen Behörden habe die Werft die Krise überwinden können.

2.4. *DIE ENTWICKLUNG NACH DER ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION ÜBER DIE EINLEITUNG EINES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS*

(94) Im Weiteren werden das Prüfverfahren der Kommission und die damit zusammenhängenden Vorgänge zusammenfassend dargestellt.

(95) In Reaktion auf die Entscheidung der Kommission über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens haben die polnischen Behörden im Herbst 2005 zwei Erläuterungen vorgelegt: Sie zweifelten zum einen an, dass die Kommission befugt war, in Bezug auf die in ihrer Entscheidung als neue Beihilfe bezeichneten Maßnahmen tätig zu werden, und machten zum anderen geltend, dass diese Maßnahmen selbst dann, wenn sie eine neue Beihilfe darstellen, als Umstrukturierungsbeihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.

(96) Um seine Argumente bezüglich der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt zu untermauern, übermittelte Polen der Kommission den Umstrukturierungsplan von 2003. Die Kommission hat sich mit diesem Plan vertraut gemacht und einen externen Berater zurate gezogen. Wie die Kommission feststellte, erfüllt der Umstrukturierungsplan von 2003 keine der für eine Genehmigung der Umstrukturierungshilfe notwendigen Voraussetzungen, wie sie in den betreffenden Leitlinien aufgeführt sind.

(97) Wie die Kommission im Dezember 2005 aus öffentlichen Quellen [1] erfahren hat, wurde die staatliche Holdinggesellschaft KPS gegründet, um die drei größten polnischen Werften in Gdingen, Danzig und Stettin in eine Struktur zu integrieren (nachstehend „Konsolidierungsplan" genannt). Die KPS sollte in erster Linie die Finanzierung der Produktion dieser Werften gewährleisten. Polen hat die Kommission in keiner Phase des Verfahrens — weder vor noch nach der Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens — von dem Konsolidierungsplan in Kenntnis gesetzt.

(98) Auf ein entsprechendes Ersuchen der Kommission hin hatten die polnischen Behörden Anfang 2006 erklärt, dass tatsächlich ein Konsolidierungsplan vorgesehen war, der aber verworfen wurde, und dass in Kürze eine neue Umstrukturierungsstrategie für den polnischen Schiffbau angenommen werde. Nach Aussage Polens bestand die Aufgabe der KPS darin, die Finanzierung der betrieblichen Tätigkeit der polnischen Werften hauptsächlich durch kurzfristige Darlehen sicherzustellen.

(99) Bei einem Treffen der polnischen Behörden mit den Dienststellen der Kommission am 22. Februar 2006 teilte die Kommission Polen mit, dass sie anhand der vorliegenden Informationen nicht beurteilen kann, ob der Umstrukturierungsplan von 2003 ausreicht, um auf lange Sicht die Rentabilität der Werft wiederherzustellen. Wie die Kommission betonte, sei der Umstrukturierungsplan von 2003 eher ein Plan für eine Anschubfinanzierung, um nach der Insolvenz von SSPH die notwendigen finanziellen Mittel zur Wiederaufnahme der Geschäftstätigkeit bereitzustellen. Er biete jedoch keine Basis, um auf lange Sicht die Rentabilität wiederherzustellen. So waren angesichts des schlechten Zustands der technischen Ausstattung und der Anlagen der Werft vor allem die geplanten Investitionen unzureichend. Nach Aussage der polnischen Behörden und der Werft wirtschaftete die Werft bereits wieder rentabel. Dennoch hat Polen bestätigt, dass die Werft erhebliche Investitionen für Modernisierungsvorhaben mit einem Volumen von mindestens 200 Mio. PLN benötigt und deshalb in den Jahren 2000-2009 an einen privaten Investor verkauft wird. Wie die polnischen Behörden während des Treffens bestätigten, sollte der Kommission ein neuer Umstrukturierungsplan bzw. eine überarbeitete Fassung des Umstrukturierungsplans von 2003 übermittelt werden.

(100) Nach dem Treffen haben die polnischen Behörden zugesagt [2], der Kommission bis zum 22. Mai 2006 einen überarbeiteten Umstrukturierungsplan der Stettiner Werft zu übermitteln.

(101) Am 26. Juni 2006 erhielt die Kommission den ersten Entwurf für einen Umstrukturierungsplan — „Entwicklungsplan der Neuen Stettiner Werft GmbH. 2006–2011", der unter Mitwirkung der Beraterfirma Deloitte Advisory erstellt worden war.

(102) Die Kommission äußerte während eines Besuchs vor Ort am 13. Juni 2006 sowie in ihrem Schreiben vom 17. Juli 2006 ernste Bedenken bezüglich dieses Entwurfs und wies darauf hin, dass der erste Entwurf des Umstrukturierungsplans nicht ausreichend schien, um die Rentabilität der Werft langfristig wiederherzustellen. Sie betonte, dass die Umstrukturierung weitgehend aus eigenen Mitteln ohne staatliche Beihilfe zu finanzieren ist, was in dem eingereichten Entwurf des Plans nicht vorgesehen war. Außerdem müsste es umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen geben. Nachdem die Kommission festgestellt hatte, dass die Werft dauerhaft von den Bürgschaften der Regierungsagentur KUKE abhängig ist, warnte sie die Werft und die polnischen Behörden, dass es sich bei diesen Bürgschaften um eine staatliche Beihilfe handle. Die Kommission forderte Polen auf, den Umstrukturierungsplan nachzubessern und bis Ende August 2006 eine vollständige Fassung des Plans vorzulegen.

(103) Trotz dieser Mahnungen unterschied sich der Umstrukturierungsplan von 2006, den Polen schließlich mit zweimonatiger Verzögerung im September 2006 vorgelegt hat, nicht nennenswert von dem ersten Entwurf. Die wesentlichen Einwände gegenüber dem Umstrukturierungsplan von 2006 werden nachfolgend dargelegt.

(104) Wie Polen im September 2006 mitteilte, wurde auf der Hauptversammlung der Stettiner Werft am 31. August 2006 beschlossen, das Kapital der Werft um 95 Mio. PLN zu erhöhen und bis zum 15. Oktober 2006 Angebote für potenzielle Investoren vorzubereiten, die Interesse am Erwerb von Anteilen aus der Neuemission bekunden. Bis zum 31. Dezember 2006 haben nur zwei Unternehmen ihr Interesse am Erwerb von Anteilen an der Stettiner Werft bekundet: das polnische Stahlhandelsunternehmen Złomrex und ISD Polska, ein Tochterunternehmen des ukrainischen Stahlproduzenten Donbas.

[1] Protokolle der Sitzungen des Ministerrats vom 25. Januar 2005 und vom 5. Oktober 2005, veröffentlicht auf der Internetseite.

[2] Schreiben vom 13. März 2006.

(105) Bei dem Treffen am 7. Dezember 2006 (sowie in ihrem Schreiben vom 29. Januar 2007) erläuterte die Kommission den polnischen Behörden, dass der Umstrukturierungsplan von 2006 keine der in den einschlägigen Leitlinien festgelegten Voraussetzungen für die Genehmigung einer Umstrukturierungsbeihilfe erfüllt. Die polnischen Behörden haben sich bei diesem Treffen verpflichtet, die Werft zu privatisieren, um die Chancen auf Wiederherstellung der Rentabilität zu erhöhen und einen ausreichenden Eigenbeitrag zur Umstrukturierung zu gewährleisten. Die Verpflichtung, die Werft bis zum 30 Juni 2007 zu privatisieren, haben die polnischen Behörden mit Schreiben vom 5. Januar 2007 bestätigt. Während die Privatisierungsunterlagen vorbereitet wurden, ersuchte Polen die Kommission um Auskunft über die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen für die Stettiner Werft, um potenzielle Investoren entsprechend informieren zu können.

(106) Im Anschluss an die Übereinkunft zwischen Kommissarin Neelie Kroes und Minister Piotr Woźniak vom Dezember 2006 führte die Kommission intensive Gespräche mit den polnischen Behörden und der Stettiner Werft, um die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen festzulegen. Polen übermittelte einen Vorschlag für Ausgleichsmaßnahmen in der Stettiner Werft und verpflichtete sich, die Helling W1 nach Realisierung eines bereits abgeschlossenen Schiffbauvertrags im März 2010 zu schließen.

(107) Die Kommission ersuchte die Stettiner Werft um eine Reihe von Daten. Schließlich teilten die Dienststellen der Kommission Polen mit Schreiben vom 31. Juli 2007 mit, dass sie die Schließung der Helling Wulkan 1 vorläufig als ausreichende Ausgleichsmaßnahme anerkennen, sofern die Anlage endgültig stillgelegt wird und damit nicht mehr für den Schiffbau und Stapellauf zur Verfügung steht und zum 1. Juni 2009 oder früher geschlossen wird, sollte das letzte auf dieser Helling montierte Schiff 587-IV/09 vorfristig fertiggestellt werden. Zudem darf die Helling Wulkan 1 2009 nur zur Fertigung des Schiffes 587-IV/09 eingesetzt werden. Die Gründe für diese Entscheidung der Kommission werden nachstehend erläutert. Die polnischen Behörden bekräftigten ihre Absicht, die Produktionskapazitäten wie im Schreiben der Kommission vorgesehen abzubauen.

(108) Im Februar 2007 übersandte die Werftleitung 57 potenziellen Investoren Angebote für den Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an der Stettiner Werft. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Werft bereits seit mehreren Monaten Verhandlungen mit der Firma Złomrex geführt, bei denen es aber zu keiner endgültigen Entscheidung gekommen war.

(109) Neue Privatisierungsbemühungen begannen im Herbst 2007. Die Kommission wurde im August und September 2007 zu dem Entwurf eines informativen Memorandums konsultiert. Im September übersandte der Berater von KPS und ARP für Privatisierung 221 potenziellen Investoren eine Aufforderung zur Angebotsabgabe.

(110) Sechs potenzielle Investoren haben ihr Interesse am Erwerb von Anteilen an der Werft bekundet und um ein informatives Memorandum der Werft gebeten. Die Frist, die den potenziellen Investoren für die Einreichung der Angebote gesetzt war, wurde mehrmals verlängert.

(111) Unter Bezugnahme auf die Verzögerungen bei der Privatisierung forderte die Kommissarin die polnischen Behörden mit Schreiben vom 3. Oktober 2007 auf, die Privatisierung fristgerecht abzuschließen. Mit Schreiben vom 23. Oktober 2007 teilte Polen der Kommission mit, dass die Privatisierung nicht wie ursprünglich geplant bis Ende 2007 abgeschlossen sein wird. Im Gegenzug verpflichtete sich Polen, ab Januar 2008 Verhandlungen mit ausgewählten Investoren zu führen. Mit Schreiben vom 30. November 2007 äußerte die Kommission erneut ihre Besorgnis über die Verzögerungen und forderte den neuen Eigentümer der Stettiner Werft nachdrücklich auf, bis Ende Februar 2008 einen ersten Entwurf für einen Umstrukturierungsplan vorzulegen. Diese Aufforderung hat die Kommission mehrmals wiederholt. Sie hat mehrfach die strikte Einhaltung des Zeitplans für die Privatisierung angemahnt.

(112) Nach Abschluss der Due-Diligence-Prüfung legte Amber, der einzige Kaufinteressent für die Stettiner Werft, am 20. Dezember 2007 ein bedingtes verbindliches Angebot vor, das vom Berater von KPS und ARP für Privatisierung bewertet wurde.

(113) Am 20. März 2008 wurde Amber das Alleinverhandlungsrecht eingeräumt, das anschließend mehrmals verlängert wurde und schließlich am 12. Mai 2008 erlosch.

(114) Am 29. Februar 2008 übermittelte Polen der Kommission einen ersten Entwurf des von Amber erstellten Umstrukturierungsplans für die Stettiner Werft. [1] Amber übermittelte per E-Mail am 9. April 2008 eine aktualisierte Finanzprognose. Die Kommission gab dazu auf dem Treffen der Dienststellen der Kommission mit den polnischen Behörden, der Werft und der Firma Amber am 10 April 2008 in Warschau eine mündliche Stellungnahme ab und äußerte sich dazu schriftlich in ihrem Schreiben vom 21. April 2008.

(115) Bei dem Treffen mit den polnischen Behörden am 12. Mai 2008 gab Amber bekannt, das sich das Unternehmen aus der Privatisierung der Stettiner Werft zurückziehen werde. Polen setzte die Kommission am selben Tag von dieser veränderten Lage in Kenntnis. In seiner Erklärung gegenüber dem Staat gab Amber an, sein Engagement vor allem deshalb eingestellt zu haben, weil das Unternehmen nach eingehender Due-Diligence-Prüfung bezüglich der Lage der Werft festgestellt habe, dass die Werft selbst nach Umsetzung der Umstrukturierungsmaßnahmen mit teils erheblichen Investitionen nicht gewinnbringend arbeiten wird. Da Amber der einzige Bieter war, endete mit dem Rückzug der Firma auch die 2007 initiierte Privatisierung.

[1] „Erste Fassung des Umstrukturierungsplans einschließlich Geschäftsplan für die Stettiner Werft für den Zeitraum 2008-2012 unter Berücksichtigung der Ergebnisse der in der Werft durchgeführten Due-Diligence-Prüfung“ und „Zusatzinformationen, Grundzüge des Umstrukturierungsprogramms und Verpflichtungserklärung zum Kauf der Stettiner Werft, vorgelegt von Amber“ vom 29. Februar 2008.

(116) Am 26. Mai 2008 teilte Polen der Kommission mit, dass das Privatisierungsvorhaben erneut in Angriff genommen wurde. In den folgenden Tagesberichten informierte Polen die Kommission über die Maßnahmen der polnischen Behörden, um einen Käufer für die Stettiner Werft zu finden. Polen übermittelte der Kommission mehrere Schreiben von potenziellen Investoren, die darin ihr Interesse an Informationen über die erneuten Privatisierungsbemühungen und an einem informativen Memorandum bekunden, sobald dieses verfügbar ist.

(117) Auf dem Treffen am 13. Juni 2008 teilten die polnischen Behörden der Kommission mit, dass mehrere Unternehmen beabsichtigen, der Kommission bis zum 26. Juni 2008 einen Umstrukturierungsplan für die Werft zu übermitteln. Daraufhin traf die Kommission auf Ersuchen und unter Teilnahme der polnischen Behörden mit zwei potenziellen Investoren zusammen, die Interesse am Kauf der Stettiner Werft bekundet hatten — dem norwegischen Unternehmen Ulstein und dem polnischen Unternehmen Mostostal Chojnice. Beide Unternehmen stellten der Kommission dabei ihre Umstrukturierungsstrategien vor.

(118) Polen hat der Kommission daraufhin den von Mostostal Chojnice erarbeiteten und auf Juni 2008 datierten Entwurf eines „Umstrukturierungsprogramms für die Neue Stettiner Werft 2008-2018 in Vorbereitung“ (nachstehend „Umstrukturierungsplan vom Juni 2008“ genannt) übermittelt. Wie Polen der Kommission am 7. Juli mitteilte, haben Mostostal Chojnice und Ulstein eine Absichtserklärung unterzeichnet, in der sie eine mögliche Zusammenarbeit in Aussicht stellen, falls Mostostal Eigentümer der Stettiner Werft wird. Zusammen mit dieser Absichtserklärung übermittelte Polen der Kommission einen aktualisierten Umstrukturierungsplan von Mostostal.

(119) Polen informierte die Kommission mit Schreiben vom 14 Juli 2008 über die Fortsetzung der Privatisierung der Stettiner Werft und erbat mehr Zeit für die potenziellen Investoren zur Fertigstellung des Umstrukturierungsplans. Polen verpflichtete sich, der Kommission bis spätestens 12. September 2008 einen vollständigen Umstrukturierungsplan für die Stettiner Werft vorzulegen.

(120) Die Kommission hat die vorgeschlagene Frist für die Einreichung des vollständigen Umstrukturierungsplans akzeptiert.

(121) Am 12. September 2008 legte Polen mit dem „Umstrukturierungsprogramm für die Neue Stettiner Werft 2008-2012“ (nachstehend „Umstrukturierungsplan vom 12. September 2008“ genannt) den endgültigen Umstrukturierungsplan für die Werft vor.

(122) Am 22. September 2008 teilte Ulstein der Kommission mit, dass das Unternehmen sich aus dem Privatisierungsvorhaben zurückzieht. Angesichts dessen ist die Kommission der Ansicht, dass der von Ulstein und Mostostal gemeinsam erstellte Plan vom September 2008 ungültig ist. Dennoch wird dieser Plan nachstehend erläutert und beurteilt, zumal Mostostal in dem Schreiben vom 22. September 2008 angekündigt hat, den Plan allein umsetzen zu wollen.

(123) Auf dem Treffen am 30. September 2008 teilte Mostostal der Kommission mit, bei der Umstrukturierung der Stettiner Werft weiterhin mit Ulstein zusammenarbeiten zu wollen. Mostostal legte den weder unterzeichneten noch paraphierten Entwurf eines Vertrags mit Ulstein vor, der das Geschäftsverhältnis der beiden Unternehmen als Vorzugslieferant und Kunde regeln sollte. Ulstein hätte die Stettiner Werft zu Marktbedingungen mit dem Bau von Schiffsrümpfen und später von kompletten Offshore-Schiffen für die Ulstein-Gruppe beauftragt. Desgleichen hätte das Unternehmen sein Fachwissen und seine Erfahrung im Schiffbau — ebenfalls zu Marktbedingungen — Mostostal zur Verfügung gestellt. In diesem neuen Entwurf eines Kooperationsvertrags ist nicht vorgesehen, dass sich Ulstein an der Umsetzung des Umstrukturierungsplans vom 12. September 2008 finanziell beteiligt.

### 2.5. *UMSTRUKTURIERUNGSPLAN VOM SEPTEMBER 2006*

(124) Der überarbeitete Umstrukturierungsplan bezieht sich auf den Zeitraum 2006-2011. Er wurde unter Mitwirkung des Beratungsunternehmens Deloitte erstellt und sollte den seit 2002 währenden Umstrukturierungsprozess abschließen. Der Plan basierte auf dem der Kommission im Oktober 2005 vorgelegten Plan, der als nicht ausreichend für eine Wiederherstellung der Rentabilität der Werft erachtet wurde. Nach dem überarbeiteten Umstrukturierungsplan soll die Werft im Jahr 2009 wieder eine langfristige Rentabilität erreichen.

**Neuausrichtung der Strategie**

(125) Ein wesentliches Element des neuen Umstrukturierungsplans besteht darin, die Stettiner Werft auf die Produktion von technisch hochwertigen Schiffen umzustellen. Diese Neuorientierung basiert auf folgenden Voraussetzungen: höherer Mehrwert, wachsender Preisdruck im unteren Marktsegment, fehlende technische Voraussetzungen der Stettiner Werft zum Bau großer Containerschiffe, bei denen die Nachfrage gegenwärtig steigt, sowie das Fachwissen und die Erfahrung der Stettiner Werft, vor allem bei hoch spezialisierten Chemikalientankern aus rostfreiem Duplexstahl.

(126) Obwohl gegenwärtig 70 % der Aufträge hauptsächlich auf Containerschiffe entfallen (Auslieferung in den Jahren 2008-2009), produziert die Werft schon jetzt zu 30 % technisch hochwertige Chemikalientanker und Con-Ro-Schiffe. Laut Plan soll die Werft bis 2010 ihr Angebot in drei Marktsegmenten erweitern: Chemikalientanker, Ro-Ro-Schiffe (darunter Con-Ro-Schiffe und Ro-Pax-Schiffe) sowie technisch hochwertige Mehrzweckschiffe.

**Industrielle und operative Umstrukturierung**

(127) Die Umsetzung der neuen Strategie soll von einer Marketing- und Verkaufskampagne sowie von organisatorischen und technischen Änderungen in der Werft begleitet werden. Die Kosten der geplanten Investitionen und Maßnahmen werden auf insgesamt 203,9 Mio. PLN geschätzt. Die Umsetzung sollte im Zeitraum 2006-2009 erfolgen.

(128) Um dem Problem hoher Fehlzeiten und der Abwanderung qualifizierter Fachkräfte zu begegnen, sind im Plan Lohnerhöhungen vorgesehen, wobei der Durchschnittslohn bis 2011 gegenüber 2006 um 28 % steigen sollte.

(129) Die Zahl der Beschäftigten soll dem Plan zufolge bis 2011 weiter reduziert werden auf dann 4 298 Personen, was einen Rückgang um etwa 20 % gegenüber 2006 (5 322 Beschäftigte) und insgesamt um 53 % gegenüber 2001 (8 071 Beschäftigte) darstellt. Aus dem Plan geht jedoch nicht eindeutig hervor, ob dafür Beschäftigte entlassen oder in andere Tochterunternehmen umgesetzt werden sollen.

(130) Weitere Maßnahmen zur Steigerung der Motivation der qualifizierten Mitarbeiter sind sehr allgemein gehalten: Entwicklung einer neuen Personalpolitik, Festlegung der optimalen Beschäftigtenzahl, Prüfung des derzeitigen Bewertungssystems und Ausarbeitung eines Motivationskonzepts. Ähnliche Vorhaben gibt es in Bezug auf die mittlere Führungsebene.

(131) Der Plan enthält Maßnahmen zur Optimierung der Finanzpolitik. So ist beispielsweise geplant, Klauseln in die Verträge aufzunehmen, mit denen das Risiko von Preisschwankungen bei Rohstoffen und Währungskursschwankungen (natürliche Absicherung) gemindert wird, und mit Banken Verhandlungen über langfristige Termingeschäfte zu führen. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass die Verhandlungen über Termingeschäftsverträge mit Privatbanken erfolgreich verlaufen sind.

**Geplante Ergebnisse der Umstrukturierung und Finanzprognosen**

(132) Zum Ende der Umstrukturierungsphase im Jahr 2011 soll die Produktion der Werft bei 211 682 CGT gegenüber 213 044 CGT im Jahr 2005 liegen.

(133) Durch die Verringerung der Beschäftigtenzahl steigt die Produktivität von 34 CGT pro Beschäftigten im Jahr 2003 auf 49,3 CGT pro Beschäftigten im Jahr 2011. Die Produktivität lag im Jahr 2003 bei 47 Mannstunden/CGT. Für das Jahr 2011 wird eine Produktivität von 34 Mannstunden/CGT angestrebt.

(134) Laut Plan soll der Kapitalertrag (ROCE) ohne die Lohnsteigerungskosten in den Jahren 200-2011 jährlich durchschnittlich 19 % ausmachen, was vermutlich dem Kapitalertrag entspricht, der von einem privaten Investor zu erwarten wäre. Unter Berücksichtigung des Lohnzuwachses werden jährlich 1,45 % erwartet.

(135) Der Plan sieht ebenfalls eine Risikoanalyse bezüglich der Annahmen für die Währungskurse, Arbeitskosten und Stahlpreise vor. Dabei werden untersucht: Wertzuwachs des PLN um 5 % und 10 % in der Umstrukturierungsphase im Zeitraum 200 2011 (ausgehend von einem Basiskurs 3,26 PLN/USD), Lohnzuwachs um jährlich 7,5 % (ausgehend von einem Basiszuwachs um jährlich 5 %) und Anstieg der Stahlpreise um 20 %.

**Finanzierung der laufenden Geschäftstätigkeit**

(136) Laut Plan soll die Geschäftstätigkeit künftig durch Vorschusszahlungen der Schiffseigner, für die KUKE Bürgschaften erteilt, und durch marktübliche Darlehen finanziert werden statt wie bisher durch Vorschusszahlungen der Schiffseigner, für die KUKE bürgt, sowie durch Bürgschaften und Darlehen des Staates.

(137) Der Plan sieht zusätzliche staatliche Kreditbürgschaften mit einem Volumen von 35 Mio. USD in den Jahren 2006-2007 sowie 25 Mio. USD in den Jahren 200-2009 vor. Außerdem ist geplant, die Bürgschaften von KUKE durch marktübliche Bürgschaften zu ersetzen und marktübliche Darlehen zu beschaffen. Im Umstrukturierungsplan von 2006 wird nur ein abgeschlossener Bürgschaftsvertrag erwähnt. Laut Plan sollen bei einem durchschnittlichen jährlichen Volumen von maximal 200 Mio. USD weiterhin KUKE-Bürgschaften in Anspruch genommen werden.

**Umstrukturierungskosten**

(138) Im Plan sind Umstrukturierungskosten in Höhe von 374,7 Mio. PLN und Betriebskosten während der Umstrukturierungsphase in Höhe von 11 120 Mio. PLN veranschlagt. Beide Beträge beziehen sich auf den Zeitraum 200-2009. Die geschätzten Kosten für die geplanten Maßnahmen und Investitionen betragen 203,9 Mio. PLN. Mit Ausnahme der Abschreibungen in Höhe von 20,7 Mio. PLN gilt die finanzielle Umstrukturierung als abgeschlossen.

**Eigenbeitrag und sonstige Finanzquellen**

(139) Die Umstrukturierung soll aus Fremdkapital in Höhe von 190 Mio. PLN finanziert werden, wovon 95 Mio. PLN aus der Erhöhung des Stammkapitals der Werft durch die Emission neuer Anteile an einen privaten Investor stammen. Die Kapitalerhöhung wurde auf der außerordentlichen Gesellschafterversammlung beschlossen. Die Zeichnung der neuen Anteile im Wert von 95 Mio. PLN zum September 2006 würde eine Übernahme von 21 % der Anteile an der Stettiner Werft bedeuten, der verbleibende Teil wäre weiterhin in staatlicher Hand.

(140) Die übrigen 95 Mio. PLN sollten durch einen langfristigen Investitionskredit auch aus privaten Quellen bereitgestellt werden. In der Finanzprognose für die Jahre 2006 -2009 waren eine Erhöhung des Stammkapitals und ein langfristiges Investitionsdarlehen vorgesehen.

(141) Im Plan sind außerdem 165,9 Mio. PLN aus nicht näher bestimmten Lieferantendarlehen als Eigenbeitrag ausgewiesen.

(142) Als Eigenbeitrag gelten laut Plan auch zusätzliche Zahlungen der Schiffseigner in Höhe von 628,7 Mio. PLN nach einer Neuverhandlung der Verträge.

(143) Zudem soll die laufende Geschäftstätigkeit aus marktüblichen Darlehen und Vorschusszahlungen der Schiffseigner ohne KUKE-Bürgschaften finanziert werden. Dabei geht es um ein Volumen von insgesamt 3 200 Mio. PLN für die gesamte Umstrukturierungsphase 2002-2009.

(144) Die zukünftigen Finanzmittel in Höhe von 399 Mio. PLN sollen laut Plan zum Teil für Investitionen (14,4 Mio. PLN) und zum Teil für die Geschäftstätigkeit verwendet werden. In dem Plan wird allerdings eindeutig festgestellt, dass es sich dabei nicht um Eigenmittel im Sinne der geltenden Leitlinien handelt.

**Ausgleichsmaßnahmen**

(145) Dem Umstrukturierungsplan entsprechend hat die Stettiner Werft als Ausgleichsmaßnahme ihre Produktionskapazitäten verringert, indem sie einen Großteil der Vermögenswerte und der Beschäftigten der SSPH nach deren Konkurs nicht übernommen hat. Vor der Insolvenzeröffnung im Jahr 2001 soll die Jahresproduktion von SSPH maximal 345 600 CGT betragen haben, im Zeitraum 1995-1999 lag sie bei 322 000 CGT (die durchschnittliche Jahresproduktion bei 244 000 CGT). Die derzeitige Produktionskapazität der Stettiner Werft soll dem Umstrukturierungsplan zufolge bei 255 720 CGT liegen. Demnach beträgt der Kapazitätsabbau laut Plan knapp 100 000 CGT.

2.6. *UMSTRUKTURIERUNGSPLAN VOM JUNI 2008*

(146) Das Unternehmen Mostostal wurde in Polen gegründet und ist vollständig im Besitz der KEM-Gruppe. Es stellt verschiedene Stahlkonstruktionen wie Brücken, Kräne, Gebäude her. Mostostal war ursprünglich ein staatliches Unternehmen und wurde 1992 privatisiert. Seit 2003 gehört es zur Unternehmensgruppe KEM, die in Familienbesitz ist. Zu den Geschäftsfeldern von KEM zählen Schrottverarbeitung und -handel sowie der Großhandel mit metallurgischen Produkten, wie sie auch Mostostal herstellt. 2007 hatte die KEM-Gruppe ein Umsatzvolumen von 700 Mio. PLN (207 Mio. EUR), wovon 100 Mio. PLN (30 Mio. EUR) von Mostostal erwirtschaftet wurden.

(147) Die grundlegende Geschäftsstrategie besteht in der Diversifizierung der Werftproduktion mit Ausrichtung auf Stahlkonstruktionen und den Schiffbau. Damit soll die Werft von Marktschwankungen im Schiffbau unabhängiger gemacht werden. Die Umstrukturierung der Produktion soll in zwei Phasen verlaufen. In der ersten Phase bis Anfang 2009 schließt die Werft die laufenden Schiffbauaufträge ab und beginnt mit der Produktion von Stahlkonstruktionen. In der zweiten Phase wird die Produktion von Stahlkonstruktionen auf das angestrebte Niveau von 50 % der Produktionskapazität der Werft erhöht, während die verbleibenden 50 % für den Schiffbau genutzt werden.

(148) Bei der Tätigkeit im Werftbereich setzt Mostostal in seinem Plan auf die Zusammenarbeit mit der norwegischen Werft Ulstein. Beide Unternehmen haben am 7. Juli eine Absichtserklärung unterzeichnet, derzufolge sie Verhandlungen über einen möglichen Kooperationsvertrag aufnehmen. Die Zusammenarbeit soll vor allem darin bestehen, dass Ulstein einen Teil der Produktionskapazitäten der Stettiner Werft nutzt.

(149) Mostostal will das Produktionsvermögen der Stettiner Werft nutzen, um die eigene Produktion von Stahlkonstruktionen auszubauen, und außerdem den Zugang zu den Seetransportwegen nutzen. Der Plan geht von einer positiven Entwicklung des polnischen Marktes für Stahlkonstruktionen aus; insbesondere werden umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur in Polen erwartet. Was den Bereich Schiffbau anbelangt, so sieht der Plan die Produktion von Ro-Pax-Schiffen und Mehrzweckschiffen vor, wobei davon ausgegangen wird, dass die Preise in diesem Marktsegment „unabhängig von der Entwicklung der Werftbranche tendenziell steigen werden".

(150) Der Plan sieht eine Vermögensumstrukturierung vor, indem ca. 30 % der derzeitigen Produktionsfläche für andere Zwecke als für das Kerngeschäft genutzt und zum Beispiel an Dritte verpachtet werden. Die Helling Wulkan 1 wird künftig nicht mehr für den Bau von Schiffen, sondern für die Fertigung von Stahlkonstruktionen genutzt, die nicht im Schiffbau zum Einsatz kommen. Diese Ausgliederung der Helling ist im Plan als Ausgleichsmaßnahme aufgeführt.

(151) Im Plan sind Investitionen mit einem Volumen von 264 Mio. PLN für den Zeitraum 2008-2012 und weitere Investitionen in Höhe von 90 Mio. PLN für den Zeitraum 2013-2018 ausgewiesen. Er enthält eine Auflistung der Investitionen und der geschätzten Einsparungen an Mannstunden und Betriebskosten, aber auch en Hinweis, dass die Werft am 12. Juni 2008 mit einem unabhängigen Berater einen Vertrag über die Erarbeitung eines Modernisierungskonzepts für die Werft einschließlich der notwendigen Investitionen unterzeichnet hat.

(152) Der Plan sieht einen Beschäftigungszuwachs von ca. 14 % auf 5 010 Mitarbeiter im Jahr 2012 vor.

(153) Die Werftproduktion soll dem Plan zufolge aus den Vorschusszahlungen der Schiffseigner in Höhe von 80-90 % des Verkaufspreises finanziert werden.

(154) Der Erfolg der Umstrukturierung hängt dem Plan zufolge davon ab, ob die Werft zusätzliche staatliche Beihilfen erhält. Vorgesehen sind mehrere Kapitalbeteiligungen sowie die Umwandlung von Darlehen in Aktien, die vom Staat oder abhängigen öffentlichen Unternehmen ausgegeben werden. Diese Maßnahmen haben ein Volumen von 588 Mio. PLN. Darin enthalten ist eine Kapitalbeteiligung der ARP in Höhe von 145 Mio. PLN, die im Juni 2008 beschlossen wurde. Der Plan sieht außerdem die Aufnahme eines Darlehens von der ARP in Höhe von 32 Mio. USD (68 Mio. PLN) vor. Schließlich sollen weitere KUKE-Bürgschaften für Vorschusszahlungen der Schiffseigner mit einem Nennwert von 431 Mio. PLN beschafft werden.

(155) Der Investor erklärt sich bereit, der Werft Kapital in Höhe von 149,5 Mio. PLN zur Finanzierung eines Teils des Investitionsprogramms für den Zeitraum 2008-2012 zur Verfügung zu stellen. Der verbleibende Teil des Investitionsprogramms soll in dieser Phase aus dem Cashflow der Werft finanziert werden.

(156) Schließlich enthält der Plan die Finanzprognosen für die Umstrukturierungsphase 2008-2012, die eine Wiederherstellung der Rentabilität ab 2010 ausweisen. Die Annahmen, auf denen die Finanzprognosen basieren, sind allgemein gehalten und nicht begründet, und ein Finanzierungsmodell als Grundlage für die Schätzungen fehlt. Laut Plan soll die Eigenkapitalrentabilität 2012 bei etwa 26 % liegen, allerdings ist, wie ebenfalls festgestellt wird, dieser scheinbar hohe Wert auf das infolge der nicht genutzten Verluste der vergangenen Jahre geringe Eigenkapital zurückzuführen. Ein realistischeres Bild ergibt sich, wenn die Verluste der vergangenen Jahre nicht berücksichtigt werden. Dann nämlich dürfte die Eigenkapitalrentabilität bei 7,6 % im Jahr 2011 und bei 9,8 % im Jahr 2012 liegen, was laut Plan die Grenze der Investitionsrentabilität darstellt.

(157) Den Bilanzprognosen zufolge soll das Anlagevermögen von etwa 100 Mio. PLN im Jahr 2008 auf etwa 200 Mio. PLN im Jahr 2012 steigen.

### 2.7. *UMSTRUKTURIERUNGSPLAN VOM 12. SEPTEMBER 2008*

(158) Der Umstrukturierungsplan vom 12. September 2008 basiert auf ähnlichen Annahmen wie der Plan vom Juni 2008. Die wichtigste Strategie bleibt die Diversifizierung der Geschäftstätigkeit, und die Zusammenarbeit zwischen Mostostal und Ulstein mit ihrer Erfahrung in der Stahlproduktion bzw. im Schiffbau soll den Erfolg der Umstrukturierungsmaßnahmen gewährleisten. Im Vergleich zur Fassung vom Juni sind einige dieser Maßnahmen sowie die praktische Umsetzung der Diversifizierung in dem überarbeiteten Umstrukturierungsplan ausführlicher dargelegt, was sich in der geplanten organisatorischen und betrieblichen Umstrukturierung widerspiegelt (siehe nachstehende Tabelle 2).

(159) Die bestehende Werft, die in SSN Nowa umbenannt wurde, soll laut Plan die Produktion unrentabler Schiffe auftragsgemäß abschließen und anschließend aufgelöst werden. Das Vermögen der Werft wird an drei neue Unternehmen verkauft: SSN Mostostal (unter alleiniger Kontrolle von Mostostal), SSN Ulstein (unter alleiniger Kontrolle von Ulstein) und SSN Wspólna (mit jeweils 50 % der Anteile zur Hälfte in Besitz von Mostostal bzw. von Ulstein). Darüber hinaus wird das derzeitige Planungsbüro ein eigenständiges Unternehmen mit dem Namen SSN Planungsbüro (SSN Biuro projektowe). Mostostal soll laut Plan im Jahr 2010 ein weiteres Unternehmen, die SSN Odra, gründen, das die derzeitige Geschäftstätigkeit der Stettiner Werft fortführt und Ro-Pax-, Ro-Ro- und Con-Ro-Schiffe sowie Chemikalientanker herstellt.

*Tabelle 2*

**Die Unternehmensumstrukturierung der Stettiner Werft im Umstrukturierungsplan vom 12. September 2008**

| | Eigentümer | Geschäfts-tätigkeit | Kapitalbeteiligung (in Mio. PLN) | Umsatz (in Mio. PLN) | Beschäftigung | Investitions-programm (in Mio. PLN) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| SSN Nowa | 100 % Mostostal | Schiffbau — Umsetzung der laufenden Verträge | 434 (staatliche Beihilfe) | im Jahr 2009: 680<br>im Jahr 2010: 1 000<br>später: 0 | 4 011 im Jahr 2009, Ziel 0 | nicht vorhanden |
| SSN Mostostal | 100 % Mostostal | Stahlkon-struktionen | 80 | 148 (10 %) | 297 im Jahr 2009, Ziel 352 | 59 |
| SSN Ulstein | 100 % Ulstein | Schiffbau — Offshore-Schiffe | 67,3 | 155 (11 %) | 150 | 10 |
| SSN Wspólna | 50 % Mostostal, 50 % Ulstein | Stahlvorferti-gung | 95 | 370-400 (28 %) | 1 062 im Jahr 2009, Ziel 663 | 34,5 |
| SSN Planungs-büro | 50 % Mostostal, 50 % Ulstein | Planung | 0,2 | 9 (0,6 %) | 150 | 0,5 |
| SSN Odra | 100 % Mostostal | Schiffbau: Ro-Pax-, Ro-Ro-Schiffe und Chemikalien-tanker | 0,2 | 600-700 (49 %) | 835 im Jahr 2010, Ziel 500 | nicht vorhanden |
| Summe | | | 434 vom Staat und 242,7 von Investoren | 1 412 | 1 815 | 104 |

(160) Dem Plan zufolge werden die beiden Unternehmen SSN Nowa und SSN Odra, die die derzeitige Geschäftstätigkeit der Werft übernehmen sollen, kein Anlagevermögen besitzen. Sie beauftragen die Firma SSN Wspólna mit der Stahlvorfertigung und nutzen die Produktionskapazitäten von SSN Mostostal oder SSN Ulstein zur Schiffsmontage und -ausstattung. Der Plan enthält keinen Hinweis darauf, wie die Aufteilung der Produktionskapazitäten in der Praxis erfolgen soll und zu welchen Bedingungen die Produktionskapazitäten den Unternehmen SSN Nowa und später SSN Odra zur Verfügung werden sollen.

**Marktstrategie**

(161) Die beiden Unternehmen SSN Ulstein und SSN Mostostal sollen auf Märkten tätig werden, mit denen die Stettiner Werft keine Erfahrung hat; dennoch enthält der Plan keine entsprechende Marktanalyse.

(162) Ulstein lässt, wie in dem Plan erläutert wird, die Schiffsrümpfe zurzeit von Unterauftragnehmern herstellen, will aber die frühen Produktionsstufen ebenfalls kontrollieren. Mit dem Kauf von Produktionskapazitäten der Stettiner Werft würde Ulstein eine vertikale Integration im Produktionsprozess erreichen. SSN Ulstein setzt auf ein vernünftiges Entwicklungskonzept und will zunächst Schiffsrümpfe und dann halb- und vollausgestattete Offshore-Schiffe bauen. Zu dem geplanten Produktionsvolumen, den kalkulierten Preisen für Schiffe und Schiffsrümpfe, den Kosten, zur Rentabilität u. a. finden sich im Plan keine näheren Angaben.

(163) Mostostals Gründe für die Investitionen in die Stettiner Werft sind dieselben wie im Umstrukturierungsplan vom Juni 2008. Ziel des Investors ist es, die Produktion von Stahlkonstruktionen auszubauen und direkten Zugang zum Seetransport zu erlangen, wodurch die Transportkosten gesenkt werden und sich die Möglichkeit bietet, größere, vollständig montierte Konstruktionen zu transportieren. Es gibt keine Angaben zum geplanten Produktionsvolumen, zu Preisen, Kosten, Margen usw.

(164) Eine Umstrukturierung von SSN Nowa ist im Plan nicht vorgesehen, da das Unternehmen aufgelöst werden soll, nachdem es die laufenden unrentablen Aufträge ausgeführt hat. Der Plan enthält eine Marktanalyse der Werftbranche, die sich jedoch weitgehend auf Bereiche bezieht, in denen die Werft künftig nicht tätig sein will.

(165) Der Plan enthält keinen Geschäftsplan für die SSN Odra. Es ist vorgesehen, dass das Unternehmen mit einem staatlichen Unternehmen (Polska Żegluga Morska — Polnische Seeschifffahrt) profitable Verträge über die Produktion von Ro-Pax-Passagierschiffen abschließt. SSN Odra könnte Schiffe dieses Typs auch für militärische Zwecke herstellen, doch gibt es dazu keine weiteren Informationen.

(166) SSN Wspólna wird vor allem als Dienstleister für die übrigen Unternehmen fungieren. Laut Plan wird SSN Wspólna über eine Stahlverarbeitungskapazität von 74 000 Tonnen Stahl verfügen. Der Stahlbedarf von SSN Ulstein und SSN Mostostal wird mit 15 000-20 000 bzw. 12 000-15 000 Tonnen veranschlagt. Etwa 30 000 Tonnen Stahl sollen im Rahmen der Werftproduktion für andere Zwecke als für die Produktion von SSN Ulstein eingesetzt werden. Außerdem wird vorgeschlagen, die verbleibenden Produktionskapazitäten von SSN Wspólna (9 000-17 000 Tonnen Stahl, was 12-23 % der Kapazität entspricht) für Unteraufträge an Dritte zu nutzen. Der Plan enthält jedoch keine Angaben zu den Zielmärkten, zum Bedarf und den Möglichkeiten, hier Rentabilität zu erzielen.

(167) Neben der organisatorischen Umstrukturierung sollen dem Plan zufolge eine Finanz- und Vermögensumstrukturierung erfolgen und die Zahl der Beschäftigten deutlich reduziert werden.

(168) Im Plan sind Investitionen in die Unternehmen SSN Ulstein, SSN Mostostal und SSN Wspólna in Höhe von 104 Mio. PLN vorgesehen. Außerdem soll SSN Nowa die Kosten für die Verlegung einiger Produktionsanlagen in Höhe von […] [1] Mio. PLN übernehmen, damit Grundstücke frei werden, deren Verkaufserlöse für die Umstrukturierung benötigt werden.

(169) Im Zusammenhang mit der geplanten Schließung einer Helling wird im Plan vom 12. September wie auch schon im Plan vom Juni festgestellt, dass die Helling W1 nicht mehr für die Schiffsproduktion genutzt, sondern SSN Mostostal zur Fertigung von Stahlkonstruktionen zur Verfügung gestellt wird.

(170) Im Plan ist eine Verringerung der Beschäftigtenzahl um fast 60 % auf 1 815 vorgesehen.

(171) Nach den Finanzprognosen soll SSN Ulstein im Jahr 2009 den Betrieb aufnehmen und von 2010 an gewinnbringend arbeiten. SSN Mostostal und SSN Wspólna sollen gleich zu Beginn ihrer Geschäftstätigkeit im Jahr 2009 rentabel arbeiten. SSN Odra nimmt 2010 den Werftbetrieb auf und soll den Finanzprognosen zufolge ebenfalls gleich von Anfang an mit Gewinn arbeiten.

(172) Die Umsatzrendite von SSN Ulstein wird auf 6 % geschätzt und gilt laut Plan als ausreichend. Für SSN Odra liegt die Umsatzrendite im ersten Jahr bei 11 %, basierend auf der Annahme, dass in diesem Jahr zwei überaus lukrative Verträge realisiert werden. In den darauf folgenden Jahren fällt dieser Wert auf 7-8 %. SSN Mostostal geht von einer Umsatzrendite in Höhe von 6-9 % in den Jahren 2009-2011 und 11 % im Jahr 2012 aus. SSN Wspólna und SSN Planungsbüro werden keine nennenswerten Umsatzrenditen erzielen: 0,4 % im gesamten Zeitraum für SSN Wspólna und 1,6 % für SSN Planungsbüro. Die geringe Umsatzrendite dieser beiden Unternehmen liegt dem Plan zufolge in den niedrigen Margen sowie darin begründet, dass beide Firmen als Dienstleister für Hersteller von Endprodukten fungieren und zu einem großen Teil das ihnen überlassene Material verwenden.

[1] Dieser Text enthält, um den vertraulichen Charakter der Angaben zu wahren, Auslassungen, die mit Auslassungspunkten in eckiger Klammer kenntlich gemacht sind.

(173) SSN Nowa wird die unrentablen laufenden Aufträge der Werft zu Ende führen, was bedeutet, dass das Unternehmen bis zu seiner Auflösung mit Verlust arbeiten wird. Für die Umsetzung des Plans wird deshalb eine zusätzliche staatliche Beihilfe in Höhe von 430 Mio. PLN zur Deckung zukünftiger Verluste der SSN Nowa benötigt. Verglichen mit dem Plan vom Juni, in dem eine Kapitalbeteiligung von 588 Mio. PLN und ein Darlehen in Höhe von 68 Mio. PLN vorgesehen waren, scheint diese Beihilfesumme relativ niedrig. Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass die öffentlichen Behörden (ARP und KPS) im August 2008 einen Schuldenswap mit einem Volumen von 130 Mio. PLN vorgenommen haben.

### 2.8. *AUSGLEICHSMASSNAHMEN*

(174) Im Anschluss an die Übereinkunft zwischen den polnischen Behörden und den Dienststellen der Kommission vom Dezember 2006 hat die Kommission intensive Gespräche mit den polnischen Behörden und der Stettiner Werft aufgenommen, um die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen festzulegen.

(175) Die Kommission hat in Zusammenarbeit mit ihrem externen Berater und der Werft die nachstehend erläuterte Methodik festgelegt, nach der der von Polen als Ausgleichsmaßnahme vorgeschlagene Kapazitätsabbau bewertet wird.

(176) Um einen hinreichenden Ausgleich zu schaffen, müssen die Produktionskapazitäten der Werft so weit reduziert werden, dass sie künftig unter den gegenwärtigen Werten liegen.

(177) Die Kommission hat zunächst die derzeitigen technischen Kapazitäten der Werft bewertet, wobei die Schiffsmontage auf der Helling ihrer Ansicht nach eine Schwachstelle in der Produktion der Werft darstellt, die sich nicht einfach durch die Auslagerung der Produktion beseitigen lässt. Nach der Methodik der Kommission, der die polnischen Behörden und die Werft zugestimmt haben, wird die Produktionskapazität anhand der Montagedauer auf der Helling und mithilfe einer typischen Kombination von Schiffen berechnet (wobei die Schiffe sich hinsichtlich des CTG-Wertes unterscheiden, ihre Montagezeit aber die gleiche sein kann).

(178) Die aktuelle Produktionskapazität wird anhand der auf der Helling für die Montage eines Schiffes (eines bestimmten Typs) tatsächlich benötigten Zeit berechnet. In diesem Zeitwert sollten alle derzeitigen Mängel des Produktionsprozesses berücksichtigt werden, wie z. B. geringe Produktivität, Produktionsengpässe, verschlissene Anlagen, ineffiziente Produktion und Probleme mit den Beschäftigten. Der einzige Faktor, der sich auf die Montagezeit auswirken kann, sind die derzeitigen finanziellen Engpässe der Werft aufgrund ihrer schwierigen Finanzlage. Unregelmäßiger oder fehlender Zugang zu Betriebskapital kann die Produktion erheblich beeinträchtigen. Da es sich hier um einen externen Faktor handelt, der allen Unternehmen in schwieriger Finanzlage gemeinsam ist und keinen Beleg für mangelnde Produktivität eines Unternehmens darstellt, geht die Kommission davon aus, dass die tatsächliche Produktivität der Werft korrigiert werden kann, wenn sie regelmäßigen Zugang zu Betriebskapital hat.

(179) Die Prognosen zur künftigen Produktionskapazität gehen von der auf der Helling für die Montage eines Schiffes (eines bestimmten Typs) voraussichtlich benötigten Zeit aus, sofern die Produktivität der Werft mit der anderer konkurrierender Werften in Europa vergleichbar ist. Es muss also berücksichtigt werden, wie sich die notwendige Modernisierung der Anlagen und die Optimierung der Arbeitsbedingungen (Organisation, Finanzen, Zulieferungen, Beschäftigung) auswirken.

(180) Wenn die Werft ihre langfristige Rentabilität wiederherstellen will, ist eine solche Modernisierung unerlässlich. Die damit einhergehende Produktivitätssteigerung ermöglicht es der Werft, einerseits die Aufwendungen zu verringern und andererseits die Produktion zu beschleunigen. In dem Maße, wie verschiedene Produktionsfaktoren verbessert werden, erhöht sich auch die Produktionskapazität, d. h. die Fähigkeit, eine bestimmte Menge herzustellen. Deshalb sei darauf hingewiesen, dass die Schließung einiger Anlagen wie z. B. die vorgeschlagene Schließung einer Helling der Stettiner Werft durch eine Erhöhung der Produktionskapazität auf dem übrigen Dock ausgeglichen werden kann. Um einen hinreichenden Ausgleich zu schaffen, müssen die Produktionskapazitäten der Werft so weit reduziert werden, dass sie zum Ende der Umstrukturierung, also nach Abschluss der Investitionen und der Produktivitätssteigerung, unter den gegenwärtigen Werten liegen. Nur so lassen sich beide Ziele erreichen, nämlich langfristige Rentabilität, die eine Produktivitätssteigerung voraussetzt, und eine weitgehende Minimierung der negativen Auswirkungen der staatlichen Beihilfe auf den Handel.

(181) Um eine einheitliche Basis für die Berechnung der aktuellen und zukünftigen Produktionskapazitäten zu haben, muss dasselbe Sortiment, also dieselben Schifftypen, herangezogen werden. Alternativ kann ein „Musterschiff" (ein typischer CGT-Wert unter Berücksichtigung der Auftragslage der Werft) verwendet werden.

(182) Nach Aussage der Stettiner Werft bewegen sich ihre derzeitigen Produktionskapazitäten unter Berücksichtigung der finanziellen Engpässe schätzungsweise zwischen 177 000 CGT und 202 000 CGT, je nachdem, ob Chemikalientanker zum Sortiment gehören oder nicht. Ohne die finanziellen Beschränkungen liegen sie bei 208 000 CGT (9,15 Schiffe) mit Chemikalientankern und bei 238 000 CGT (10,7 Schiffe) ohne Chemikalientanker.

(183) Der Werft zufolge wirken sich die im Umstrukturierungsplan von 2006 ausgewiesenen Investitionen nicht auf die Montagezeit aus, tragen aber zur Kostensenkung bei. Wie die Werft außerdem erläuterte, könnte die Montagezeit durch bestimmte Investitionen zwar potenziell verkürzt werden, dieser Effekt werde aber durch weitreichende Veränderungen in der Produktionsweise, denen zufolge die Schiffsausstattung zeitiger montiert wird, wieder aufgehoben. Um die Montagezeit deutlich zu verkürzen, sind nach Aussage der Werft Investitionen in die Helling notwendig. Nach ihren Schätzungen belaufen sich diese Investitionen auf 200 000 000 EUR, was die Möglichkeiten der Werft bei weitem überschreitet.

(184) Würden keine Anlagen geschlossen, wäre die zukünftige Produktionskapazität der Werft in einem Szenario ohne finanzielle Beschränkungen folglich genauso hoch wie die gegenwärtige, sie läge also bei 208 000 CGT mit Chemikalientankern und bei 238 000 CGT ohne Chemikalientanker.

(185) Nach Schließung der kleinsten Helling (Wulkan 1) hätte die Werft eine Produktionskapazität von 149 000 CGT (6,25 Schiffe) für das Sortiment mit dem niedrigsten CGT-Wert (mit Chemikalientankern) und 178 000 CGT (7,8 Schiffe) für das Sortiment mit dem höchsten CGT-Wert (ohne Chemikalientanker).

(186) Aufgrund dieser Angaben ging die Kommission davon aus, dass sich die Produktionskapazität nach Schließung der kleinen Helling je nach Sortiment um 25-46 % verringern würde. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung dessen, dass sich die Produktionskapazität nach Schließung einer weiteren Helling um mindestens 59 % reduzieren würde, gelangten die Dienststellen der Kommission zu dem Schluss, dass die von Polen vorgeschlagene Schließung der kleinsten Helling Wulkan 1 als Ausgleichsmaßnahme vorerst ausreicht.

### 2.9. *BEIHILFEMASSNAHMEN*

(187) Die Kommission hat entschieden, ein förmliches Prüfverfahren bezüglich der in Teil B des Anhangs zu dieser Entscheidung aufgeführten Beihilfen einzuleiten. Die Beihilfen umfassten eine Kapitalbeteiligung, zwei Vertragserfüllungsbürgschaften, die ARP erteilen sollte, sowie in einigen Fällen die Stundung und den Erlass der Grundsteuer durch die Gemeinde Szczecin. Der Nennwert dieser Maßnahmen betrug 126 524 652 PLN.

(188) Wie Polen der Kommission mitteilte, sind die beiden Vertragserfüllungsbürgschaften, die im Teil B des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens als Maßnahme 62 und 63 aufgeführt sind, nicht erteilt worden. ([1]) Zudem sei der Erlass der Grundsteuer, der im Teil B des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens als Maßnahme 64 und 68 aufgeführt ist, aufgeschoben worden. ([2])

(189) In der nachstehenden Tabelle 3 sind die Maßnahmen aufgelistet, die zwischen dem 1. Mai 2004, dem Datum des Beitritts Polens zur Europäischen Union, und dem 30 Juni 2007 gewährt wurden. Polen hat diese Maßnahmen mit Schreiben vom 11 Juli 2007 angemeldet. Der Nennwert dieser Maßnahmen beträgt 259 560 990 PLN. Maßnahme 1 entspricht der Maßnahme 61 im Teil B des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens.

(190) In Tabelle 3 sind die Darlehen von KPS aufgeführt, die die Werft zur Deckung ihres Bedarfs an Betriebskapital verwendet hat. In den Schreiben vom 11. Juli 2007 und vom 9. Januar 2008 behauptet Polen, dass diese Darlehen keine staatliche Beihilfe darstellen, da die berechneten Zinsen der Risikobewertung für das betreffende Projekt, für dessen Realisierung das Darlehen bestimmt war, entsprachen.

(191) Für die in den Jahren 2005-2007 gewährten Darlehen hat KPS einen Zinssatz von etwas über 6 % festgesetzt. In der Zeit, als KPS der Werft die Darlehen gewährte, lag der Referenzzinssatz für Polen zwischen 5,56 % und 6,24 %. KPS hat außerdem eine einmalige Prämie in Höhe von 0,1 % bis 0,4 % erhoben. Als Sicherheiten hat KPS nach Aussage der polnischen Behörden Folgendes gefordert: Einwilligung in die Vollstreckung, Vertrag über eine Forderungsabtretung, uneingeschränkte Zahlungsanweisung, nicht denominierte Schuldverschreibungen bzw. Sicherung von Forderungen. ([3])

(192) KPS wurde 2004 als vollständiges Tochterunternehmen der ARP gegründet und diente der ARP als Risikokapitalfonds. KPS sollte in erster Linie bei der Konsolidierung der drei größten polnischen Werften vermitteln, dieses Projekt wurde aber 2006 aufgegeben. Den Angaben Polens von 2006 zufolge ([4]) sollte KPS mit Kapital der ARP, mit Sacheinlagen (Anteile an Drittfirmen) der ARP sowie mit einem von der ARP verbürgten revolvierenden Bankdarlehen, mit dem die Werften gezielt finanziell unterstützt werden sollten, finanziert werden. Nach Informationen auf dem Internetportal der Regierung sollte KPS die polnischen Werften auch durch die Ausgabe von Schuldverschreibungen unterstützen, für die ARP vollumfänglich bürgte. In dem Dokument „Strategie für den Werftsektor (Seeschiffswerften) in Polen 2006-2010“ ([5]) wird tatsächlich bestätigt, dass KPS durch die Ausgabe von Schuldverschreibungen in Höhe von 100 Mio. USD Mittel bereitstellen sollte. Abgesichert waren diese Schuldverschreibungen durch die für die Umstrukturierung der Schiffbauindustrie bestimmten Vermögenswerte in Form von staatlichen, auf die ARP übertragenen Mitteln.

([1]) Schreiben vom 11. Juli 2007.

([2]) Schreiben vom 9. Januar 2008.
([3]) Schreiben vom 9. Januar 2008, S. 15.
([4]) Schreiben vom 17. Februar 2006.
([5]) Strategie für den Werftsektor (Seeschiffswerften) in Polen 2006-2010, angenommen im August 2006, S. 30.

(193) In Tabelle 4 sind die Maßnahmen aufgelistet, die ARP und KPS zwischen dem 30. Juni 2007 und dem 15. Februar 2008 gewährt haben und die der Kommission nach dem 11. Juli 2007 mit Schreiben vom 6. Dezember 2007 und 12. Februar 2008 gemeldet wurden. Die Tabelle enthält auch die zusätzlichen Darlehen von ARP und KPS, von denen die Kommission aus dem informativen Memorandum der Stettiner Werft vom Juni 2008 ([1]), aus dem Umstrukturierungsplan von Mostostal, übermittelt im Juni 2008 ([2]), und aus dem Umstrukturierungsplan, übermittelt im September 2008, erfahren hat. Der Nennwert dieser Maßnahmen beträgt 417 531 254 PLN.

(194) Tabelle 5 enthält die nicht vollstreckten Forderungen der öffentlichen Hand in Form ausstehender Grundsteuern für den Zeitraum Juli 2003 bis Dezember 2004 in Höhe von 12 402 000 PLN. Diese Maßnahme entspricht den Maßnahmen 64 bis 68 im Teil B des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens.

(195) Angesichts der unsicheren Finanzlage der Werft kann die Kommission nicht ausschließen, dass der Stettiner Werft eine weitere staatliche Beihilfe in ähnlicher Form gewährt wurde.

(196) Nicht zuletzt hat die Stettiner Werft die Bürgschaften von KUKE (nachstehend „Bürgschaften für Vorschusszahlungen“ oder „KUKE-Bürgschaften“ genannt) für die Produktion genutzt. Die gesamte Schiffsproduktion seit dem 1. Mai 2004 wurde praktisch durch diese Bürgschaften finanziert. Zwischen dem 1. Mai 2004 und dem 30. Mai 2008 wurden der Stettiner Werft 96 Bürgschaften mit einem Gesamtvolumen von 1 928 869 694 PLN erteilt. ([3]) Wie Polen mit Schreiben vom 11. Juli 2007 mitgeteilt hat, wird KUKE der Stettiner Werft bis Ende 2008 weitere Bürgschaften erteilen. Dem am 12. September 2008 übermittelten Umstrukturierungsplan zufolge hat KUKE der Stettiner Werft am 26. Juni 2008 zehn weitere Bürgschaften in Höhe von insgesamt 429 578 282 PLN erteilt.

(197) Es ist kennzeichnend für die Schiffbaubranche, dass die Werften meist nicht über genügend Betriebskapital für die Schiffsproduktion verfügen und auf Fremdfinanzierung wie Darlehen (sogenannte Produktionsdarlehen) oder Vorschusszahlungen von Schiffseignern zur Finanzierung der Produktion zurückgreifen. Schiffseigner zahlen in wichtigen Bauphasen für gewöhnlich 80 % des Schiffspreises als Vorschuss, die verbleibenden 20 % werden bei Abnahme des Schiffes beglichen. Die finanzielle Beteiligung der Schiffseigner an der Fertigung ist deshalb beträchtlich. Mit den der Stettiner Werft von KUKE erteilten Bürgschaften auf die Vorschusszahlungen sollten die Vorschusszahlungen der Schiffseigner gegen einen eventuellen Lieferausfall der Werft abgesichert werden.

(198) Nach Aussage Polens ist KUKE bei der Erteilung von Bürgschaften an die Stettiner Werft wie folgt verfahren. Zunächst wird mit dem Schiffseigner ein Vertrag geschlossen, der in der Regel die Bedingung enthält, dass die Werft innerhalb einer bestimmten Frist nachweisen muss, dass die Finanzierung der Produktion durch eine KUKE-Bürgschaft abgesichert ist. KUKE ihrerseits verpflichtet sich per Beschluss, die Finanzierung des gesamten Schiffs durch Bürgschaften für Vorschusszahlungen abzusichern. In den folgenden Einzelverträgen erteilt KUKE Bürgschaften für die einzelnen Vorschusszahlungen (für gewöhnlich vier). Das Risiko, das KUKE für den Fall übernimmt, dass die Werft ihren Lieferverpflichtungen nicht nachkommt, entspricht in der Regel 80 % des gesamten Schiffspreises sowie dem Gesamtwert der vom Schiffseigner vor Auslieferung des Schiffes geleisteten Vorschusszahlung. Dieses Risiko ist bekannt, sobald KUKE die Absicherung der Vorschusszahlung des Schiffseigners übernimmt. Die Bürgschaft erlischt am Tag der Auslieferung des Schiffes.

(199) Als polnische Versicherungsgesellschaft für Exportkredite hat KUKE ein vielseitiges Betätigungsfeld ([4]), das sich grundsätzlich in einen kommerziellen Geschäftsbereich und einen im Namen des Staates geführten und vom Staat garantierten Geschäftsbereich unterteilen lässt. Die in staatlichem Auftrag geführte Geschäftstätigkeit wird über ein gesondertes Bankkonto mit der Bezeichnung „Interes Narodowy“ abgerechnet. Die der Stettiner Werft erteilten Bürgschaften fallen unter die staatlich garantierte Geschäftstätigkeit.

(200) Nach Aussage Polens hat KUKE der Stettiner Werft Bürgschaften für Vorschusszahlungen der Schiffseigner gegen eine Bürgschaftsprämie erteilt, deren Höhe sich nach dem Bürgschaftssumme richtete. Für Bürgschaften unter 35 Mio. PLN betrug die Prämie 2 % jährlich, für Bürgschaften über 35 Mio. PLN 1 % jährlich. Als Sicherheit forderte KUKE die Übertragung des Eigentums an dem Schiff, am Schiffsrohbau und den Baumaterialien.

(201) Wie aus den Tabellen 3 bis 5 und den vorstehenden Informationen hervorgeht, hat die Stettiner Werft seit dem 1. Mai 2004 Beihilfen mit einem Nennwert von insgesamt 3 047 943 120,5 PLN (ca. 896 Mio. EUR) in Anspruch genommen.

([1]) Anlage 1 zum Schreiben der polnischen Behörden vom 6. Juni 2008.
([2]) Schreiben vom 26. Juni 2008.
([3]) Die Liste der Bürgschaften hat Polen dem Anhang 11 des Umstrukturierungsplans von Mostostal beigefügt, der am 26 Juni 2008 übermittelt wurde.
([4]) Siehe auch Entscheidung der Kommission vom 18. Juli 2007 in der Sache N 105/07 — Bürgschaftsprogramm für Exportverträge, Zusammenfassung im ABl. C 214 vom 13.9.2007, S. 3.

*Tabelle 3*

**Staatliche Beihilfe, die der Stettiner Werft in der Zeit vom 1. Mai 2004 bis 30. Juni 2007 gewährt wurde, nach Angaben der polnischen Behörden**

| Nr. | Geneh-migungs-behörde | Beihilfe-maßnahme | Rechtsgrundlage | Nummer der Entscheidung oder des Vertrags | Zeitpunkt der Beihilfegewährung | Zeitpunkt des Inkrafttretens | Zinsen | Zeitraum, für den die Beihilfe gewährt wurde | Nennwert (in Mio. PLN) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1. | ARP | Kapitalbe-teiligung | Gesetz vom 15 September 2000, Gesetzbuch für Handelsgesellschaften (GBl. Nr. 94, 1037 mit spät. Änd.) | Rep. A Nr. 4528/2004 | 21.12.2004 | 20.6.2005 | nicht zutreffend | einmalige Beihilfe | 61 752 652,83 |
| 2. | KPS | Darlehen | Gesetz vom 23 April 1964, Zivilgesetzbuch (GBl. Nr. 16, 93 mit spät. Änd.) | Vertrag Nr. 1/10/2005 | 13.10.2005 | 14.10.2005 | 1M WIBOR + 2 % | 13.4.2006 | 20 000 000,00 |
| 3. | KPS | Darlehen | Gesetz vom 23 April 1964, Zivilgesetzbuch (GBl. Nr. 16, 93 mit spät. Änd.) | Vertrag Nr. 1/2/2006 | 15.2.2006 (Anlagen: 27.4.2006, 24.8.2006, 26.9.2006, 27.11.2006, 21.12.2006, 31.1.2007) | 21.2.2006<br>27.4.2006<br>27.9.2006<br>16.2.2007<br>21.2.2007<br>30.3.2007<br>01.5.2007<br>31.5.2007 | keine Angaben | 31.8.2009 | 68 405 400,00<br>(18 000 000,00 USD) |
| 4. | KPS | Darlehen | Gesetz vom 23 April 1964, Zivilgesetzbuch (GBl. Nr. 16, 93 mit spät. Änd.) | Vertrag vom 12.1.2007 | 12.1.2007 | 3.4.2007<br>5.4.2007<br>16.4.2007<br>26.4.2007<br>30.4.2007<br>16.5.2007<br>31.5.2007 | keine Angaben | 31.1.2009 | 82 902 937,50<br>(21 375 000,00 USD) |
| 5. | KPS | Darlehen | Gesetz vom 23 April 1964, Zivilgesetzbuch (GBl. Nr. 16, 93 mit spät. Änd.) | Vertrag Nr. 1/2/2007 | 9.2.2007 (Anlagen: 29.3.2007, 4.4.2007) | 9.2.2007 | WIBOR 1M + 2,25 % | 27.4.2007 | 12 200 000,00 |
| 6. | KPS | Darlehen | Gesetz vom 23 April 1964, Zivilgesetzbuch (GBl. Nr. 16, 93 mit spät. Änd.) | Vertrag Nr. 2/2/2007 | 12.2.2007 | 12.2.2007 | WIBOR 1M + 2,25 % | 12.8.2007 | 14 300 000,00 |
| | | | | | | | | Summe | 259 560 990,33 |

*Tabelle 4*

**Zusätzliche staatliche Beihilfe, die der Stettiner Werft in der Zeit vom 30. Juni 2007 bis 12. September 2008 gewährt wurde, nach Angaben der polnischen Behörden**

| Nr. | Geneh-migungs-behörde | Beihilfe-maßnahme | Rechtsgrundlage | Zeitpunkt der Beihil-fege-währung | Nennwert (in PLN) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 7. | KPS | Kapitalbe-teiligung | Vertrag | 7.8.2007 | 9 999 954,69 |
| 8. | KPS | Kapitalbe-teiligung | | 7.8.2007 | 33 999 919,80 |
| 9. | ARP | Kapitalbe-teiligung | Vertrag zwischen der Stettiner Werft und ARP über staatliche Beihilfe in Form einer Kapitalbeteiligung | 19.9.2008 | 86 000 151,93 |
| 10. | ARP | Darlehen | Gesetz vom 30 August 1996 über die Umwandlung von Staatsunter-nehmen in Aktiengesellschaften des Staates sowie über die Privatisie-rung (GBl. 02.171.1397 mit spät. Änd.) | 5.12.2007 | 49 000 000,00 |
| 11. | ARP | Darlehen | Vertrag OPP/3/08 | 6.2.2008 | 41 000 000,00 |
| 12. | KPS | Darlehen | Vertrag 1.11.2007 | 23.11.2007 | 9 000 000,00 |
| 13. | KPS | Darlehen | Vertrag 1.3.2008 | 5.3.2008 | 20 000 000,00 |
| 14. | ARP | Darlehen | Vertrag OPP/5/08 | 30.9.2009 | 32 250 000,00 |
| 15. | KPS | Darlehen | | 12.8.2007 | 4 709 380,37 |
| 16. | ARP | Schulden-Swap | Rep. A. Nr. 6603/2008, 8014/2008 | 20.6.2008 | 110 999 077,11 |
| 17. | KPS | Schulden-Swap | Rep. A. Nr. 6603/2008, 8014/2008 | 20.6.2008 | 20 572 770,24 |
| | | | | Summe | 417 531 254,1 |

*Tabelle 5*

**Nach dem 1. Mai 2004 nicht vollstreckte öffentlich-rechtliche Forderungen**

| Nr. | Genehmigungs-behörde | Beihilfemaßnahme | Forderung | Ausstehender Betrag (in PLN) |
|---|---|---|---|---|
| 12. | Gemeinde Szczecin | Stundung | Forderung aus Grundsteuer, Juli 2003 bis Dezember 2004. | 12 402 000,00 |

## 3. **BEWERTUNG**

### 3.1. *BEFUGNISSE DER KOMMISSION*

(202) Anhang IV Punkt 3 des Beitrittsvertrags enthält die Bestimmungen zu den „Übergangsmaßnahmen“ sowie den rechtlichen Rahmen für die Bewertung der Beihilferegelungen und Einzelbeihilfen, die in einem neuen Mitgliedstaat vor dem Tag seines Beitritts zur Europäischen Union eingeführt wurden und auch nach diesem Tag noch anzuwenden sind.

(203) Beihilfemaßnahmen, die vor dem Beitritt eingeführt wurden und nach dem Beitritt keine Anwendung finden, dürfen weder von der Kommission noch im Rahmen der Übergansmaßnahmen oder nach dem Verfahren gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag geprüft werden.

(204) Beihilfemaßnahmen, die nicht vor dem Beitritt in Kraft getreten sind, werden von der Kommission dagegen als angemeldete Beihilfe oder als rechtswidrige Beihilfe nach dem Verfahren gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag bewertet.

(205) Das maßgebliche Kriterium für die Feststellung des Zeitpunkts, zu dem Beihilfemaßnahmen in Kraft getreten sind, ist der Rechtsakt, mit dem sich die zuständigen nationalen Behörden zur Gewährung der Beihilfe verpflichten. [1] Die Entscheidung darüber, ob ein Verwaltungsakt rechtsverbindlich ist, unterliegt dem nationalen Recht. Die Kommission muss jedoch die Möglichkeit haben, diese Verwaltungsakte besonders in Zweifelsfällen einzusehen und aufgrund ihrer Form und ihres Inhalts zu beurteilen, ob sie bei dem Begünstigten berechtigte Erwartungen hervorrufen konnten, die vor einem polnischen Gericht durchsetzbar sind. Die Kommission muss in nationale Verwaltungsakte Einsicht nehmen können, um bezüglich der nach dem 1. Mai 2004 in Polen in Kraft getretenen Beihilfemaßnahmen ihre ausschließliche Befugnis zur Genehmigung von Ausnahmen vom allgemeinen Verbot staatlicher Beihilfen ausüben zu können.

(206) Beihilfemaßnahmen sind nach dem Beitritt anzuwenden, wenn sie vor dem Beitritt in Kraft getreten sind, nach dem Beitritt aber weiterhin zur Gewährung einer zusätzlichen Beihilfe oder zur Erhöhung einer bereits gewährten Beihilfen führen können, wenn also der genaue Betrag der finanziellen Zusagen des Staates weder am Tag des Inkrafttretens der Beihilfemaßnahme noch am Tag des Beitritts bekannt ist.

(207) Auf der Grundlage der von Polen übermittelten Informationen stellte die Kommission in ihrer Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens fest, dass einige der ihr gemeldeten Beihilfemaßnahmen faktisch eine neue Beihilfe darstellten, die nach dem 1. Mai 2004, also nach dem Beitritt Polens zur Europäischen Union, gewährt werden sollte. Im Einzelnen hat die Kommission die Kapitalbeteiligung, zwei Vertragserfüllungsbürgschaften, den Erlass der Grundsteuer und die Stundung fälliger Zahlungen als neue Beihilfe eingestuft.

(208) Erstens: Wie Polen der Kommission mitgeteilt hat, wurden die beiden infrage gestellten Vertragserfüllungsbürgschaften (Maßnahmen 62 und 63 im Teil B des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens) letztlich nicht erteilt. Sie sind demnach nicht Gegenstand dieser Entscheidung.

(209) Zweitens: Polen hat bestätigt, dass die Grundsteuerforderungen der Gemeinde Stettin aus der Zeit zwischen Juli 2003 und Dezember 2004 (Maßnahmen 64 bis 68 im Teil B des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens) bislang weder vollstreckt noch erlassen wurden. Daraus folgt, dass diese Forderung nicht vollstreckt, sondern bis zu einem weit nach dem Beitritt liegenden Zeitpunkt aufgeschoben wurde. Nach ständiger Rechtsprechung [2] kann die dauerhafte Nichtbeitreibung öffentlicher Forderungen eine staatliche Beihilfe darstellen, was nachstehend näher erläutert wird. Eine solche Nichtbeitreibung von Forderungen fällt eindeutig in die Zuständigkeit der Kommission nach Artikel 88 EG-Vertrag, sofern sie sich auf die Zeit nach dem EU-Beitritt bezieht. Diese Maßnahmen sind deshalb Gegenstand dieser Entscheidung.

(210) Drittens: Polen und die Beteiligten konnten in ihren Stellungnahmen zur Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens die Kommission in Bezug auf die Kapitalbeteiligung von ARP (Maßnahme 61 im Teil B des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens) nicht davon überzeugen, dass diese Maßnahme keine neue Beihilfe darstellt. Diese Maßnahme ist deshalb Gegenstand dieser Entscheidung.

(211) Nachstehend erläutert die Kommission die Gründe, weshalb sie die von Polen und den anderen Beteiligten vorgebrachten Argumente nicht akzeptieren kann.

(212) In Bezug auf das von Polen vorgebrachte Argument, wonach die Kapitalbeteiligung als Teil eines breit angelegten Programms der polnischen Regierung zugunsten der Werftindustrie in Polen anzusehen sei, ist die Kommission der Auffassung, dass ein solches allgemeines Regierungsprogramm die Stettiner Werft nicht dazu berechtigt, von ARP als einem ihrer Teilhaber eine vollständige Kapitalerhöhung zu fordern. Aus Haushaltsgründen war ARP vielmehr anfangs nicht in der Lage, die Kapitalerhöhung in dem Umfang zu tätigen, wie er im Umstrukturierungsplan von 2003 ausgewiesen war.

---

[1] Urteil des Gerichts Erster Instanz vom 14.1.2004 in der Rechtssache T-109/01: Fleuren Compost gegen die Kommission, Randnummer 74.

[2] Schlussanträge des Generalanwalts in der Rechtssache C-256/97 — DM Transport, Slg. 1999, I-3915, Rechtssache C-480/98 — Spanien gegen die Kommission („Magefsa“), Slg. 2000, I-8717.

(213) In Bezug auf das Argument Polens, wonach die Kommission Kriterien des Gemeinschaftsrechts auf Ereignisse und nationales Recht aus der Zeit vor dem Beitritt anwende, verweist die Kommission darauf, dass ihre Befugnisse im Hinblick auf Beihilfemaßnahmen, die vor dem Beitritt gewährt wurden, in der Beitrittsakte geregelt sind, die sowohl für die Gemeinschaften als auch für Polen gilt. Die Kommission hat die Formulierung „vor dem Tag des Beitritts eingeführt wurden" ebenso interpretiert wie den Begriff der gewährten Beihilfe. ([1])

(214) Polen argumentiert, dass der Umstrukturierungsplan und die darin enthaltenen Beihilfemaßnahmen nach polnischem Recht nur vom Leiter des Amtes für Wettbewerbs- und Verbraucherschutz genehmigt werden mussten. Nach Auffassung der Kommission ist die Genehmigung allein nicht als „Inkrafttreten der Beihilfemaßnahme vor dem Beitritt" zu werten. Das polnische Amt für Wettbewerbs- und Verbraucherschutz hat die Vereinbarkeit der Beihilfemaßnahme mit den nationalen Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfe geprüft, jedoch lassen sich aus der Genehmigung dieser Beihilfe durch die Behörde keine berechtigten Erwartungen in Bezug auf die Gewährung der Beihilfe ableiten, wie das der Fall ist, wenn die Kommission die Vereinbarkeit einer staatlichen Beihilfe nach Artikel 88 EG-Vertrag prüft.

(215) Aus der Sicht Polens steht zudem außer Frage, dass die Stettiner Werft und ARP sich auf die im Umstrukturierungsplan von 2003 ausgewiesene Kapitalerhöhung geeinigt haben. Wie die Kommission in ihrer Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens festgestellt hat, gilt eine Beihilfemaßnahme ihrer Ansicht nach als in Kraft getreten, wenn sich aus einem von der zuständigen Behörde angenommenen Rechtsakt nach nationalem Recht die berechtigte und vor einem nationalen Gericht durchsetzbare Erwartung ableiten lässt, dass eine Beihilfe gewährt wird. Die Kommission muss, um die ihr durch die Beitrittsakte und den EG-Vertrag übertragenen Befugnisse wahrnehmen zu können, die Möglichkeit haben zu prüfen, ob das der Fall ist. Weder Polen noch die Beteiligten konnten die Behauptung untermauern, die Stettiner Werft hätte vor einem polnischen Gericht nachweisen können, dass sie aus der Tatsache, dass in dem mit ARP vereinbarten Umstrukturierungsplan von 2003 eine Kapitalerhöhung von insgesamt 241 Mio. PLN vorgesehen war, eine berechtigte Erwartung ableiten konnte. Tatsächlich waren für die Kapitalerhöhung zwei Beschlüsse der außerordentlichen Gesellschafterversammlung notwendig: der Beschluss vom 29. April 2004 (180 Mio. PLN ([2]) und der Beschluss vom 24. Dezember 2004 (61 Mio. PLN).

### 3.2. *STAATLICHE BEIHILFE IM SINNE VON ARTIKEL 87 ABSATZ 1 EG-VERTRAG*

#### 3.2.1. VORLIEGEN EINER STAATLICHEN BEIHILFE

(216) Nach Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

(217) Die Kommission ist der Auffassung, dass es sich bei den in Teil 2.7 geschilderten Maßnahmen um staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen handelt, da sie gezielt einem Unternehmen zugeführt wurden.

(218) Die Stettiner Werft gehört zu den größten Werften in Europa. In den vergangenen Jahren entfielen über 60 % der Aufträge auf den Bau von Containerschiffen. Die Stettiner Werft steht deshalb in aktivem Wettbewerb mit den Werften in Deutschland und Dänemark. Die kontinuierliche finanzielle Unterstützung der Werft, die es ihr ermöglichte, Verträge abzuschließen, ohne die Risiken in vollem Umfang berücksichtigen oder ausgleichen zu müssen, hatten negative Auswirkungen auf andere europäische Werften, die über Produktionskapazitäten zum Bau von Containerschiffen verfügen.

(219) Mit ihrem Angebot an Mehrzweckschiffen, Chemikalientankern und Ro-Ro-Schiffen (darunter Ro-Pax- und Con-Ro-Schiffe) ist die Stettiner Werft nach Auffassung der Kommission auch in anderen Bereichen der Frachtschiffproduktion präsent und konkurriert hier mit anderen Werften in Europa. Ende 2006 zum Beispiel machten Frachtschiffe und Chemikalientanker 8 % der Aufträge der europäischen Werften aus. In diesen Marktsegmenten sind vor allem deutsche und rumänische Werften vertreten.

(220) Die Kommission ist deshalb der Ansicht, dass die der Stettiner Werft gewährte staatliche Beihilfe den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt hat.

(221) Die Kommission muss schließlich beurteilen, ob die der Stettiner Werft gewährten Beihilfemaßnahmen einen unzulässigen Vorteil darstellten und somit den Wettbewerb verfälschten oder zu verfälschen drohten. Wie die Kommission feststellt, haben die polnischen Behörden die Einstufung der von KPS gewährten Darlehen und der KUKE-Bürgschaften als staatliche Beihilfe infrage gestellt und behauptet, dass sie dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprechen. An der Einstufung der anderen, von dieser Entscheidung betroffenen Maßnahmen als staatliche Beihilfen äußert Polen keine Zweifel.

(222) Die Kommission erläutert nachstehend, weshalb die dauerhafte Nichtbeitreibung öffentlicher Forderungen gegen den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Gläubigers verstößt. Anschließend untersucht die Kommission insbesondere die von Polen infrage gestellten Maßnahmen. Ferner beurteilt die Kommission die Umstände, unter denen die von dieser Entscheidung betroffenen Beihilfemaßnahmen gewährt wurden, sowie deren Auswirkungen auf den Wettbewerb.

([1]) Urteil des Gerichts der Ersten Instanz vom 14.1.2004 in der Rechtssache T-109/01 — Fleuren Compost gegen die Kommission, Randnummer 74.

([2]) Diese Maßnahme ist im Teil A des Anhangs zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens als Maßnahme aufgeführt, die nach dem Beitritt in Kraft getreten ist.

a) ***Nichtbeitreibung öffentlicher Forderungen***

(223) Nach ständiger Rechtsprechung [1] kann die konsequente Nichtbeitreibung öffentlicher Forderungen eine staatliche Beihilfe darstellen, was nachstehend näher erläutert wird. Eine solche Nichtbeitreibung von Forderungen fällt eindeutig in die Zuständigkeit der Kommission gemäß Artikel 88 EG-Vertrag, sofern sie sich auf die Zeit nach dem EU-Beitritt bezieht. Nach Auffassung der Kommission würde kein marktwirtschaftlich handelnder Gläubiger einem andauernden Zahlungsaufschub zustimmen. Polen hat außerdem nicht den Nachweis erbracht, dass das zuständige Finanzamt Maßnahmen ergriffen hätte, um von der Stettiner Werft die öffentlichen Forderungen insbesondere auf dem Wege der Zwangsvollstreckung oder des Insolvenzrechts beizutreiben. Die Nichtbeitreibung der Forderungen steht außerdem im Widerspruch zu der Behauptung der polnischen Behörden, die Stettiner Werft würde seit dem 1. Mai 2004 die öffentlichrechtlichen Forderungen regelmäßig begleichen und in Bezug auf diese Forderungen nicht von Stundungen oder Schuldentilgungsplänen profitieren.

b) ***Maßnahmen, die nach Auffassung Polens nicht dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprechen***

**KUKE-Bürgschaften**

(224) Hinsichtlich der Unterstützung durch die KPS in Form von Betriebskapitaldarlehen kann die Kommission dem Argument Polens nicht folgen, wonach diese Darlehen kein Beihilfeelement enthielten. Wie die Kommission feststellt, war der von KPS berechnete Zinssatz in etwa so hoch wie der Referenzzinssatz. Die Kommission stellt weiter fest, dass sich die Stettiner Werft seit mehreren Jahren in einer überaus schwierigen Finanzlage befand und zur Finanzierung ihrer Produktion kein anderes Fremdkapital mit staatlicher Unterstützung hätte beschaffen können, weder in Form einer Beteiligung von KPS noch in Form von Bürgschaften. Ihr Betriebskapital wurde aus von KUKE vollumfänglich verbürgten Vorschusszahlungen oder aus Darlehen der KPS finanziert. Es kann deshalb nicht davon ausgegangen werden, dass die von KPS berechneten Zinsen das von der Vereinigung getragene Risiko vollständig widergespiegelt hätten. KPS hat zwar Sicherheiten verlangt, doch ist fraglich, ob sie von Wert waren. Es sei daran erinnert, dass KUKE ähnliche Sicherheiten gefordert hat, und angesichts des Verhältnisses von Verbindlichkeiten und Betriebsvermögen der Stettiner Werft ist es sehr wahrscheinlich, dass KPS keine erstrangigen Sicherheiten auf das Betriebsvermögen der Werft bekommen konnte. Polen hat jedenfalls keine näheren Angaben gemacht, anhand derer die Kommission den tatsächlichen Wert der geforderten Sicherheiten hätte beurteilen können.

(225) Die Kommission kann außerdem keinen Unterschied zwischen den Darlehen von KPS und den Darlehen von ARP, dem Eigentümer von KPS, erkennen. Der Argumentation Polens, wonach die von ARP gewährten Darlehen eine staatliche Beihilfe darstellen, während die Darlehen des Tochterunternehmens KPS dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprechen, ist schwer zu folgen.

(226) Die Kommission kann das Argument Polens nicht akzeptieren, dass die Darlehen, die KPS im Rahmen eines Konsortiums mit der Bank Handlowy SA und der Bank Pekao SA (Maßnahmen 3 und 4 in Tabelle 3 in Erwägungsgrund 201) gewährt hat, den Marktbedingungen entsprachen und dass die Beteiligung der KPS an der Finanzierung kein Element einer staatlichen Beihilfe enthielt, da KPS und Banken „in gleicher Weise" am Konsortium beteiligt waren und Kapital bereitgestellt hätten.

(227) Die Kommission weist darauf hin, dass sich die Stettiner Werft in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage befand, als das Konsortium die Darlehen gewährte. Ohne staatliche Beihilfe hätte die Werft keine Finanzmittel zu Marktbedingungen bekommen, weder in Form einer Bürgschaft noch in Form einer Finanzierungsbeteiligung wie im Fall der fraglichen Maßnahmen. Da die Werft außer den Mitteln aus dem Konsortium mit der KPS kein anderes Fremdkapital zur Verfügung hatte, haben die Banken der Werft die Finanzmittel wohl nur mit Blick auf die Beteiligung an den Transaktionen der KPS zur Verfügung gestellt.

(228) Wie die Kommission außerdem feststellt, ist die Höhe der Zinsen, die KPS für das der Stettiner Werft gewährte Darlehen berechnet hat, dem Referenzzinssatz vergleichbar, wie er zum Zeitpunkt der Darlehensvergabe in Polen galt. Entsprechend der Mitteilung der Kommission über die Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze [2] stellt der von der Kommission bekannt gegebene Referenzzinssatz den Ausgangszinssatz dar, der bei Vorliegen eines besonders hohen Risikos (z. B. bei Unternehmen in Schwierigkeiten oder wenn eine von den Banken üblicherweise geforderte Sicherheit nicht geleistet wurde) angehoben werden kann. Im vorliegenden Fall wurde der Zinssatz nicht wegen der schwierigen Lage der Stettiner Werft erhöht.

(229) Abschließend weist die Kommission darauf hin, dass die KPS als Fonds gegründet wurde, der im Einklang mit den staatspolitischen Zielen vom Staat verwaltet wird und dessen Finanzierung der Staat über die ARP vollumfänglich garantiert. Entsprechend der „Strategie für den Werftsektor (Seeschiffswerften) in Polen 2006-2010" wurde KPS „gegründet, um die Finanzierung der Werftproduktion bis zur Übernahme durch einen privaten Investor sicherzustellen". Im Rahmen dieser Strategie, mit der nicht nur wirtschaftliche, sondern auch gesellschaftliche und makroökonomische Ziele [3] verfolgt werden, werden der KPS wie auch der ARP, dem Staat und anderen öffentlichen Institutionen verschiedene Befugnisse eingeräumt. Die finanzielle Verflechtung der KPS mit der ARP und dem Staat liegt auf der Hand. Die KPS fungiert als Vehikel für den Transfer von Betriebsvermögen, das im Staatshaushalt für die polnischen Werften, darunter auch für die Stettiner Werft, vorgesehen ist.

[1] Schlussanträge des Generalanwalts in der Rechtssache C-256/97 — DM Transport, Slg. 1999, I-3915, Rechtssache C-480/98 — Spanien gegen die Kommission („Magefsa"), Slg. 2000, I-8717.

[2] ABl. C 273 vom 9.9.1997, S. 3.

[3] Strategie für den Werftsektor (Seeschiffswerften) in Polen 2006–2010, angenommen im August 2006, S. 7.

(230) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die KPS nicht als privater Investor gehandelt hat, als sie der Stettiner Werft einen Betriebsmittelkredit gewährte.

**KUKE-Bürgschaften**

(231) Polen macht in seiner nach der Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens übermittelten Stellungnahme geltend, dass die der Stettiner Werft von KUKE erteilten Bürgschaften für die Vorschusszahlungen der Schiffseigner keine staatliche Beihilfe darstellen. Diese Aussage kann die Kommission nicht akzeptieren.

(232) Erstens: Die Kommission erinnert daran, dass die von KUKE für die Vorschusszahlungen der Schiffseigner erteilten Bürgschaften staatlich garantierte Bürgschaften sind und über ein gesondertes Konto mit der Bezeichnung „Interes narodowy" abgerechnet werden. Sollten auf diesem Konto nicht genügend Finanzmittel zur Verfügung stehen, kann KUKE beim Staat ein Darlehen aufnehmen oder auf staatliche Darlehensbürgschaften zurückgreifen.

(233) Zweitens: Die Kommission verweist auf ihre Entscheidung vom 18. Juli 2007 in der Sache N 105/07 [1], in der sie das Programm, auf dessen Grundlage KUKE das Programm der staatlich garantierten Exportversicherung realisiert, als von staatlicher Beihilfe freies Programm genehmigt. Der derzeitige Plan umfasst Produktionsgarantien, wie sie der Stettiner Werft seit Jahren erteilt wurden. Die Kommission weist darauf hin, dass der Plan ausdrücklich Unternehmen ausschließt [2], die sich im Sinne der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage befinden. Das wichtigste Merkmal des Plans besteht darin, dass die Bürgschaftsprämien anhand der Risikobewertung festgelegt werden. Für eine Firma der höchsten Risikokategorie z. B. beträgt die Prämie […] % jährlich für eine Bürgschaft unter zwei Jahren Laufzeit und […] % jährlich für eine Bürgschaft von mehr als zwei Jahren Laufzeit. Die Basisprämie liegt bei […] % pro Jahr. Zum Vergleich: KUKE hat die Bürgschaften für die Stettiner Werft erweitert — gegen eine Jahresprämie von 2 % bei einer Bürgschaftssumme unter 35 Mio. PLN und gegen eine Jahresprämie von 1 % bei einer höheren Bürgschaftssumme.

(234) Zweifelsohne kommen die Bürgschaften aus dem vorstehend beschriebenen Programm, die von der Kommission als von Beihilfeelementen freie Maßnahmen genehmigt wurden, für die Stettiner Werft nicht infrage. Die der Stettiner Werft erteilten Bürgschaften sind folglich nicht frei von Beihilfeelementen.

(235) Außerdem ist die von der Stettiner Werft geforderte Bürgschaftsprämie deutlich niedriger als die Basisprämie, die erfolgreiche Unternehmen bezahlen, und um ein Vielfaches niedriger als die Prämie für Unternehmen mit hohem Risiko, die aber mit Blick auf das vorstehend beschriebene Programm förderwürdig sind. Wie die Kommission feststellt, entspricht die von der Stettiner Werft gezahlte Bürgschaftsprämie nicht den marktüblichen Prämien, weshalb die Bürgschaften eine staatliche Beihilfe darstellen.

(236) Drittens: Entsprechend der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften [3] darf ein Kreditnehmer nicht in finanziellen Schwierigkeiten sein, damit eine einzelne Staatsgarantie keine Beihilfe darstellt. Im vorliegenden Fall ist diese Voraussetzung nicht erfüllt. Wenn sich ein Kreditnehmer in finanziellen Schwierigkeiten befindet, kann das Beihilfeelement in der Bürgschaft dieser Mitteilung zufolge dem durch die Bürgschaft abgedeckten Betrag entsprechen.

(237) Abschließend weist die Kommission darauf hin, dass die Stettiner Werft sich nur auf die Bürgschaften von KUKE und auf Staatsgarantien gestützt habe und es ihr nicht gelungen sei, Bürgschaften zu Marktbedingungen zu erlangen. Die Kommission sieht sich dadurch in ihrer Auffassung bestätigt, dass die KUKE-Bürgschaften für die Vorschusszahlungen der Schiffseigner eine staatliche Beihilfe darstellen.

(238) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass die Versicherungsgesellschaft KUKE nicht wie ein Marktteilnehmer unter marktwirtschaftlichen Bedingungen gehandelt hat, als sie der Stettiner Werft Bürgschaften erteilte.

c) ***Beeinträchtigung des Wettbewerbs durch die Gewährung staatlicher Beihilfe an die Stettiner Werft***

(239) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Stettiner Werft, die vollständig von staatlicher Unterstützung abhängig war, wettbewerbswidrige Praktiken angewandt hat. So hat sie Preise festgesetzt, die unter den Produktionskosten lagen, ohne die Folgen solcher Praktiken, nämlich den Marktausschluss, tragen zu müssen.

(240) Wie die Kommission weiter feststellt, waren der Abschluss von Verträgen, die wegen der stetigen Aufwertung des Złoty gegenüber dem Dollar als Leitwährung im Schiffbau Verluste brachten, und die steigenden Preise für Stahlblech lange Zeit das größte Problem der Werft. Diese äußeren Faktoren wurden bereits im Umstrukturierungsplan von 2002 und anschließend in dem neuen Umstrukturierungsplan von 2006 sowie zuletzt während der Privatisierungsbemühungen im Jahr 2008 als die größten Risiken für die Geschäftstätigkeit der Werft ausgemacht.

(241) Obwohl sich die Werftleitung dieser Risiken bewusst war, wurden weiter Verträge abgeschlossen. Maßnahmen, die die Auswirkungen dieser Risiken hätten mildern können, wurden gar nicht oder nur in begrenztem Umfang getroffen. Diese unternehmerische Praxis wurde auch während des beispiellosen wirtschaftlichen Aufschwungs auf dem Schiffsbaumarkt in den Jahren 2004-2008 beibehalten, als die Preise im Schiffbau so hoch waren wie nie zuvor. Auf diese Weise konnte die Werft weiterproduzieren und die Beschäftigtenzahl beibehalten, allerdings um den Preis enormer Verluste in der laufenden Produktion. Wie aus der von Amber im ersten Halbjahr 2008 durchgeführten Due-Diligence-Prüfung, deren Ergebnisse von Polen bestätigt wurden, hervorgeht, ist bei den gegenwärtigen Aufträgen mit Lieferterminen in den Jahren 2008 und 2009 ebenfalls mit beträchtlichen Verlusten aufgrund verlustbringender Verträge zu rechnen, die entweder gar nicht oder ganz offensichtlich nicht ausreichend durch entsprechende Maßnahmen zur Risikobegrenzung abgesichert wurden.

[1] Entscheidung in der Sache N 105/07.

[2] Artikel 3 Absatz 1 Punkt. 1 des Beschlusses 111/2006 des Ausschusses für Exportversicherungspolitik vom 20.12.2006.

[3] ABl. C 71 vom 11.3.2001, S. 14.

(242) Die Kommission ist daher der Ansicht, dass sämtliche Maßnahmen, die der Werft gewährt wurden, den Wettbewerb auf dem Schiffsbaumarkt verfälscht haben oder zu verfälschen drohen.

(243) Zusammenfassend vertritt die Kommission die Auffassung, dass sämtliche Maßnahmen, die der Stettiner Werft gewährt wurden, eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen.

3.2.2. GELEGENHEIT ZUR STELLUNGNAHME FÜR POLEN UND DIE BETEILIGTEN

(244) Mit ihrer Entscheidung vom 1. Juni 2005 hat die Kommission ein förmliches Prüfverfahren zu einer Reihe von Maßnahmen eingeleitet, die, gestützt auf verschiedene Rechtsgrundlagen, sowohl von den örtlichen Behörden als auch von dem staatseigenen Unternehmen ARP gewährt wurden. Dazu gehörten die Schuldenrestrukturierung, die Kapitalbeteiligung und Vertragserfüllungsbürgschaften.

(245) Die Kommission kann zudem das Argument Polens nicht akzeptieren, wonach die Vorschusszahlungen der Schiffseigner als Eigenbeitrag anzusehen sind. Sie hegt daher Zweifel an der Aussage, dass die KUKE-Bürgschaften für die Vorschusszahlungen der Schiffseigner keine staatliche Beihilfe darstellen, und hat angekündigt, die Beschaffenheit dieser Bürgschaften zu prüfen.

(246) Die polnischen Behörden haben in ihrer Stellungnahme zwar die Zuständigkeit der Kommission für die Beurteilung der Vereinbarkeit der in Frage stehenden Maßnahmen angezweifelt, andererseits aber die Schlussfolgerung der Kommission, wonach die Maßnahmen eine neue Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen, sofern sie nach dem Beitritt Polens zur EU gewährt wurden, anerkannt. Eine Ausnahme bildeten die KUKE-Bürgschaften, die angeblich keine Elemente einer staatlichen Beihilfe enthielten. Später hat Polen auch in Bezug auf die Darlehen von KPS behauptet, das es sich dabei nicht um eine staatliche Beihilfe handelt. Die Kommission hat zu diesen Argumenten Polens weiter oben Stellung genommen.

(247) Im Laufe des Prüfverfahrens der Kommission hat die polnische Regierung als Mehrheitsteilhaber der Stettiner Werft ihre Strategie mehrmals maßgeblich geändert, wie aus der vorstehenden Darstellung der Ereignisse ersichtlich ist. Aus der Konsolidierungsstrategie für den Werftsektor wurde zunächst eine Strategie zur Teilprivatisierung und später eine Strategie zur Vollprivatisierung der Werft. Letztere ist im Moment dadurch gefährdet, dass sich auf dem Markt offensichtlich kein Kaufinteressent für die Werft findet.

(248) Wie vorstehend erläutert, stand die Kommission mit den polnischen Behörden als Eigentümer der Stettiner Werft und mit der Stettiner Werft selbst regelmäßig in Verbindung. Die Kommission hat Polen und die Werft stetig darauf hingewiesen, dass alle der Werft aus staatlichen Mitteln gewährten Maßnahmen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen, wenn man berücksichtigt, dass sich die Werft in finanziellen Schwierigkeiten befindet und es praktisch keine Fremdfinanzierung gibt, die frei von Elementen einer staatlichen Beihilfe ist. Die Kommission hat nachdrücklich darauf hingewiesen, dass eine solche staatliche Beihilfe einen Verstoß gegen Artikel 88 Absatz 3 darstellt und ganz offensichtlich mit dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar ist. Sie hat auch wiederholt daran erinnert, dass die der Stettiner Werft von KUKE erteilten Bürgschaften eine staatliche Beihilfe darstellen.

(249) Die Kommission hat im Laufe ihres Prüfverfahrens detaillierte Angaben über die KPS und die Beschaffenheit der der Werft von KPS gewährten Betriebskapitaldarlehen zusammengetragen. Sie hat Polen darauf hingewiesen, dass diese Darlehen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen.

3.3. *VEREINBARKEIT DER BEIHILFE: AUSNAHMEN GEMÄSS ARTIKEL 87 ABSATZ 3 EG-VERTRAG*

(250) Beihilfemaßnahmen dienen in erster Linie dazu, Unternehmen in finanziellen Schwierigkeiten zu unterstützen und ihre Wirtschaftstätigkeit aufrechtzuerhalten. In diesen Fällen kann die Ausnahmeregelung nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags zur Anwendung kommen, wonach staatliche Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige zulässig sind, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, und soweit die entsprechenden Bedingungen erfüllt sind.

(251) Die Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe für Unternehmen ist in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten [1] (nachstehend „Leitlinien“ genannt) geregelt, die das vorangegangene, 1999 angenommene Dokument [2] (nachstehend „Leitlinien von 1999“ genannt) ersetzt haben.

(252) In den Übergangsbestimmungen der Leitlinien ist festgelegt, dass Anmeldungen, die vor dem 10. Oktober 2004 bei der Kommission eingehen, gemäß den zum Zeitpunkt der Anmeldung geltenden Kriterien geprüft werden (Randnummer 103). Im vorliegenden Fall wurde der Kommission ein Teil der Maßnahmen entsprechend den „Übergangsmaßnahmen“ in Anhang IV Punkt 3 des Beitrittsvertrags am 29. April 2004 gemeldet, als die Leitlinien von 1999 galten. Die Leitlinien finden jedoch bei der Prüfung von Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen Anwendung, die ohne Genehmigung der Kommission gewährt wurden (rechtswidrige Beihilfe), wenn die gesamte Beihilfe oder ein Teil der Beihilfe nach dem 1. Oktober 2004 gewährt wurden (Randnummer 104, erster Absatz). Die Kommission ist der Auffassung, dass nahezu alle in Tabelle 3 und Tabelle 4 aufgeführten Maßnahmen nach diesem Zeitpunkt rechtswidrig gewährt wurden und deshalb die Leitlinien von 2004 Anwendung finden.

[1] ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.
[2] ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.

(253) Die Leitlinien gelten für Unternehmen aller Wirtschaftszweige mit Ausnahme der in Randnummer 18 der Leitlinien aufgeführten Unternehmen. Der Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen im Schiffbau [1], der die Rechtsgrundlage für die Bewertung von staatlicher Beihilfe in diesem Wirtschaftszweig bildet, bezieht sich in Randnummer 12 auf die Leitlinien als entsprechende Rechtsgrundlage für die Bewertung von Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.

**Rettungsbeihilfe**

(254) Den Leitlinien zufolge kann eine Rettungsbeihilfe als vorübergehende Unterstützungsmaßnahme für Unternehmen in Schwierigkeiten gewährt werden, bis ein Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan aufgestellt ist, oder auch, um einem ernsten Liquiditätsengpass zu begegnen, der sich durch die Gewährung einer Rettungsbeihilfe beheben lässt.

(255) Die Kommission weist darauf hin, dass die der Stettiner Werft gewährte staatliche Beihilfe im Sinne der Kriterien weder vorübergehend war, weil alle Unterstützungsmaßnahmen länger als die vorgeschriebenen sechs Monate andauerten, noch reversibel, weil Maßnahmen wie Kapitalbeteiligungen, die mit Beihilfen vergleichbar sind, irreversibel gewährt wurden.

(256) Die Kommission kommt deshalb zu dem Schluss, dass die Maßnahmen, die Gegenstand dieser Entscheidung sind, als Rettungsbeihilfe nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.

**Umstrukturierungsbeihilfe**

(257) Laut Definition in Randnummer 17 der Leitlinien stützt sich eine Umstrukturierungsbeihilfe auf einen realistischen, kohärenten und weitreichenden Plan zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität eines Unternehmens innerhalb eines vernünftigen Zeitrahmens. Die Umstrukturierung bezieht sich in der Regel auf folgende Bereiche: Umstrukturierung in allen Unternehmensbereichen, Reorganisation und Rationalisierung der Tätigkeiten des Unternehmens, unter anderem durch Rückzug aus defizitären Geschäftsbereichen, sowie finanzielle Umstrukturierung. Staatlich unterstützte Umstrukturierungsmaßnahmen dürfen sich nicht auf die Deckung früherer Verluste beschränken, ohne nach den Ursachen der Verlustquellen zu suchen, d. h., ohne dass eine tatsächliche Umstrukturierung stattfindet. Den Leitlinien zufolge darf eine Beihilfe nicht über ein erforderliches Mindestmaß hinausgehen, deshalb muss auch ein Teil der Umstrukturierung aus Mitteln finanziert werden, die frei von staatlichen Beihilfeelementen sind. Um nachteilige Auswirkungen der Beihilfe und Wettbewerbsverzerrungen auf ein Mindestmaß zu beschränken, sind Ausgleichsmaßnahmen zu treffen.

(258) Angesichts des wettbewerbsverzerrenden Charakters der Umstrukturierungsbeihilfe kann eine Beihilfe für Unternehmen in Schwierigkeiten nach Auffassung der Kommission die Wirtschaftstätigkeit nur dann fördern, ohne nachteilige Auswirkungen auf den Handel zu haben, die den Interessen der Gemeinschaft zuwiderlaufen, wenn alle in den Leitlinien festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

(259) Die Kommission untersucht im Folgenden, ob diese Bedingungen erfüllt sind.

(260) Um die Vereinbarkeit der Maßnahmen, die eine neue Beihilfe darstellen, bewerten und um insbesondere beurteilen zu können, ob mit der Umstrukturierung die Rentabilität des Unternehmens wiederhergestellt werden und die Beihilfe auf ein nötiges Mindestmaß beschränkt werden kann, muss die Kommission den Umstrukturierungsplan und die Beihilfe als Ganzes berücksichtigen, wozu auch die sogenannte vorübergehende Beihilfe gehört, die vor dem Beitritt in Kraft getreten ist und keine Auswirkungen mehr hat.

3.3.1. FÖRDERUNGSWÜRDIGKEIT DES UNTERNEHMENS

(261) Im Sinne der Leitlinien befindet sich ein Unternehmen in finanziellen Schwierigkeiten und hat Anspruch auf Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe, wenn es nicht in der Lage ist, mit eigenen finanziellen Mitteln oder Fremdmitteln, die ihm von seinen Eigentümern/Anteilseignern oder Gläubigern zur Verfügung gestellt werden, Verluste aufzufangen, die das Unternehmen auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher in den wirtschaftlichen Untergang treiben, wenn der Staat nicht eingreift. In den Leitlinien sind auch typische Symptome wie steigende Verluste oder sinkende Umsätze aufgeführt, an denen sich erkennen lässt, dass ein Unternehmen sich in Schwierigkeiten befindet.

(262) Randnummer 12 der Leitlinien von 1999 enthält die Einschränkung, dass neu gegründete Unternehmen keinen Anspruch auf Umstrukturierungsbeihilfe haben, auch wenn sie sich in finanziellen Schwierigkeiten befinden. Das gilt für Unternehmen, die aus der Abwicklung oder der Übernahme der Vermögenswerte eines anderen Unternehmens hervorgegangen sind. Den Leitlinien zufolge gilt ein Unternehmen grundsätzlich in den ersten drei Jahren nach Aufnahme seiner Geschäftstätigkeit als neu gegründet.

(263) Die polnischen Behörden machen geltend, dass „Stettiner Werft“ nur eine andere Bezeichnung für das Unternehmen ASS ist, das bereits vor der Insolvenz von SSPH und SS existierte und mit diesen beiden Unternehmen zusammengearbeitet hat.

(264) Alles deutet jedoch darauf hin, dass die Stettiner Werft die Verbindlichkeiten von SSPH und SS nicht übernommen hat, die somit bei den beiden Unternehmen verblieben und in das Insolvenzverfahren eingegangen sind. Nach Aussage Polens wurden die Lieferverbindlichkeiten von SSPH in Höhe von 15 Mio. PLN von der Stettiner Werft übernommen. Es wurden dazu aber keine weiteren Angaben gemacht oder Nachweise vorgelegt.

[1] C 317 vom 30.12.2003, S. 12.

(265) Die Stettiner Werft hat ihre Geschäftstätigkeit folglich ohne die Verbindlichkeiten ihrer Vorgängerunternehmen aufgenommen. Die polnischen Behörden haben keine Beweise dafür vorgelegt, dass die Verbindlichkeiten von der Stettiner Werft übernommen wurden. Angesichts der Unternehmensgröße der Stettiner Werft kann die Summe von 15 Mio. PLN, die angeblich übernommen wurde, außerdem nicht zur Untermauerung der Behauptung herangezogen werden, zwischen SSPH bzw. SS und der Stettiner Werft bestünde eine wirtschaftliche Kontinuität. Die Kommission weist ferner darauf hin, dass die laufenden Verträge in den Produktionszyklus übernommen und die Verbindlichkeiten in diesem Rahmen durch Forderungen ausgeglichen werden, so dass sie keine zusätzliche Belastung darstellen. Die Stettiner Werft hat für diese Schiffe zudem neue Verträge abgeschlossen. ([1])

(266) Zweitens stellt die Kommission fest, dass ASS und SS vor der Insolvenz von SSPH gemeinsam im Schiffbau tätig waren (Rahmenvertrag und Mietvertrag vom Januar 2002). Sie weist aber gleichzeitig darauf hin, dass allein aus der Größe der Stettiner Werft nach Juni 2002 — verglichen mit der Größe von ASS vor Juni 2002 — nicht geschlussfolgert werden kann, dass zwischen den beiden Unternehmen eine wirtschaftliche Kontinuität besteht. Laut Gewinn- und Verlustrechnung stiegen die Umsätze von 88 Mio. PLN im Jahr 2001 auf 425 Mio. PLN im Jahr 2002 und 1 100 Mio. PLN im Jahr 2003.

(267) Die Kommission kann deshalb die Behauptung der polnischen Behörden nicht akzeptieren, wonach die Stettiner Werft die Tätigkeit des Unternehmens ASS, das schon lange vor der Insolvenzeröffnung von SSPH existierte, fortführt. Aus ökonomischer Sicht besteht in puncto Geschäftstätigkeit zwischen diesen beiden Unternehmen eine strikte Trennung, was vor allem durch die Tatsache belegt wird, dass keine Verbindlichkeiten übernommen wurden. Die Stettiner Werft ist deshalb ein neues Unternehmen, das keinen Anspruch auf Umstrukturierungsbeihilfe hat.

(268) Gemäß Randnummer 12 der Leitlinien gilt ein Unternehmen in den ersten drei Jahren nach Aufnahme seiner Geschäftstätigkeit als neu gegründet. Im vorliegenden Fall ist die Situation insofern eine besondere, als ein neues Unternehmen aus der Abwicklung eines Vorgängerunternehmens hervorgegangen ist. Gemäß Randnummer 12 der Leitlinien ist ein Unternehmen aber auch in einem solchen Fall von der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe ausgeschlossen. Für die Kommission ist im vorliegenden Fall die Insolvenzeröffnung von SSPH und SS im Juli 2002 ganz entscheidend, da sie die Trennung zwischen dem alten und dem neuen Wirtschaftssubjekt markiert, wodurch das neue Wirtschaftssubjekt vor den Verbindlichkeiten des alten Wirtschaftssubjekts geschützt wurde. Die Kommission ist deshalb der Auffassung, dass die Stettiner Werft in den ersten drei Jahren ab Juli 2002, als sie ihre neue Geschäftstätigkeit ohne belastende Verbindlichkeiten aufnahm, keinen Anspruch auf Beihilfe hatte.

(269) Gemäß Randnummer 12 der Leitlinien kann ein als neu gegründet geltendes Unternehmen drei Jahre nach Aufnahme seiner Geschäftstätigkeit Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe erhalten, wenn es sich um ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien handelt. Nach Ansicht der Kommission hat die Stettiner Werft nach Ablauf der vorgeschriebenen drei Jahre die in den Leitlinien festgelegten Voraussetzungen für die Gewährung einer Beihilfe erfüllt. Insbesondere hat die Stettiner Werft ständig Verluste erwirtschaft und konnte nur durch wiederholtes Eingreifen des Staates vor der Insolvenz bewahrt werden. Die Werft ist somit ab Juli 2005 förderwürdig im Sinne von Randnummer 11 der Leitlinien.

([1]) Schreiben vom 4. Oktober 2005 mit der Stellungnahme Polens zur Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens.

3.3.2. WIEDERHERSTELLUNG DER RENTABILITÄT

(270) Eine Beihilfe kann gemäß Randnummer 34 der Leitlinien nur dann gewährt werden, wenn sie von der Umsetzung eines Umstrukturierungsplans, der die Wiederherstellung der Rentabilität eines Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist ermöglichen muss, abhängig gemacht wird. Wiederherstellung der Rentabilität bedeutet, dass ein Unternehmen nach Abschluss der Umstrukturierung alle seine Kosten selbst decken kann und eine ausreichend hohe Kapitalrendite erzielt, um aus eigener Kraft im Wettbewerb bestehen zu können. Die Laufzeit der Umstrukturierung muss so kurz wie möglich bemessen sein.

(271) Die Kommission stellt erstens fest, dass sie die beiden von der Werftleitung erstellten und vom Staat genehmigten Umstrukturierungspläne von 2002 und 2006 im Zuge des Prüfverfahrens bewertet hat. Nach Einschätzung der Kommission konnte Polen nicht belegen, dass die beiden Pläne eine ausreichende Grundlage für die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität der Werft bilden. Da der Umstrukturierungsplan von 2006 den Plan von 2002 ersetzt hat, erläutert die Kommission ihren Standpunkt in Bezug auf den Umstrukturierungsplan von 2006.

**Umstrukturierungsplan vom September 2006**

(272) Die geplante Strategie der Stettiner Werft, sich auf Marktnischen zu konzentrieren, in denen sie für sich Wettbewerbsvorteile sieht und deren Wettbewerbs- und Marktumfeld als günstig eingeschätzt wird, schien für das Unternehmen tatsächlich die geeignete Strategie zu sein. Die Struktur der Aufträge für die kommenden Jahre, von denen 70 % auf Containerschiffe entfielen, deutete allerdings darauf hin, dass sich die Geschäftstätigkeit der Werft mit dieser Strategie nicht wesentlich ändern würde. Es fehlten auch andere Faktoren wie große Forschungs- und Entwicklungsprojekte oder Vermarktungsaktionen, aus denen hätte geschlussfolgert werden können, dass die Werft in der Lage ist, diese Strategie kurzfristig umzusetzen. Die Kommission war deshalb nicht davon überzeugt, dass die Umsetzung dieser Strategie realistisch ist.

(273) Die geplanten Investitionen in Höhe von 200 Mio. PLN reichten angesichts der maroden Anlagen der Werft und ihres raschen Wertverfalls ganz offensichtlich nicht aus. Während der Buchwert der Vermögenswerte im Jahr 2006 bei 130 Mio. PLN lag, wurde für den Zeitraum 2006-2009 ein Wertverlust von 85 Mio. PLN prognostiziert. Der Nutzen eines Großteils der Investitionen wäre durch die Abschreibungen sofort in Frage gestellt, und der Spielraum für eine tatsächliche Modernisierung wäre begrenzt gewesen.

(274) Die Einschätzung der Kommission, dass das geplante Investitionsvolumen zu gering war, wurde noch dadurch untermauert, dass die Produktivität der Stettiner Werft dem Umstrukturierungsplan von 2006 zufolge im Jahr 2011 das durchschnittliche Produktivitätsniveau der Europäischen Union aus dem Jahr 2000 erreichen wird (wobei die Produktivität der Werft zu diesem Zeitpunkt mit dem Mittel der Europäischen Union von 1992 vergleichbar war), womit die Werft nach Überzeugung der Kommission ohne langfristige staatliche Beihilfe nicht wettbewerbsfähig gewesen wäre.

(275) Die Kommission bezweifelt, dass die geplanten Lohnerhöhungen um jährlich 5 % ausreichen, um die Beschäftigten zum Verbleib in der Werft zu motivieren, denn eines der Hauptprobleme der Werft waren und sind nach wie vor die hohen Fehlzeiten und der Mangel an qualifizierten Mitarbeitern als Folge der Abwanderung zu besser bezahlten Stellen auf anderen europäischen Werften.

(276) Laut Plan sollte der Kapitalertrag (ROCE) ohne die Lohnsteigerungskosten in den Jahren 2007-2011 jährlich durchschnittlich 19 % betragen, was vermutlich dem Kapitalertrag entspricht, der von einem privaten Investor zu erwarten wäre. Angesichts der unvermeidlichen Lohnerhöhungen würde jedoch die Kapitalrendite in diesem Zeitraum etwa 1,45 % betragen, was deutlich unter dem Wert liegt, den ein privater Investor akzeptieren würde.

(277) Die Kommission stellt allgemein fest, dass die geplanten Maßnahmen, abgesehen von den Sachinvestitionen, die von der Werft konkret benannt, beschrieben, berechnet, nach Relevanz geordnet und in einem Zeitplan erfasst wurden, vage und allgemein gehalten und überwiegend als Empfehlung für eine weitere Analyse formuliert waren. Die Kommission konnte die Auswirkungen dieser Maßnahmen somit nicht beurteilen und war deshalb nicht überzeugt, dass die Maßnahmen hinreichend fundiert und weitreichend genug sind, um die strukturellen Probleme der Werft zu lösen.

(278) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die geplante industrielle und organisatorische Umstrukturierung nicht ausreicht, um die langfristige Rentabilität der Werft wiederherzustellen. Der Plan war nicht umfassend genug, und die für 2011 angestrebten Ergebnisse waren nicht zufriedenstellend. Der Werft fehlte es eindeutig an zusätzlichem Kapital zur Modernisierung und Produktivitätssteigerung. Die Kommission bezweifelte, dass die Werft in der Lage sei, auf dem Markt das notwendige Kapital für eine umfassende Umstrukturierung zu beschaffen.

(279) Der tatsächliche Verlauf der Privatisierung der Stettiner Werft bestätigte diese Zweifel. Wie vorstehend beschrieben, hat ARP als Haupteigentümer der Stettiner Werft dreimal versucht, einen privaten Investor für die Übernahme der Werft zu finden. Keiner dieser Versuche — weder das Bemühen um Teilprivatisierung im Jahr 2006 noch die beiden Anläufe im Jahr 2007, die Mehrheitsbeteiligung an der Werft zu veräußern –, war erfolgreich. Nach Einschätzung der Kommission fanden die Privatisierungsbemühungen zu einer Zeit statt, da der Schiffbau einen beispiellosen Aufschwung erlebte und somit optimale Bedingungen für die Veräußerung der Werft gegeben waren. Das Scheitern des Privatisierungsvorhabens lässt sich nur so erklären, dass der Markt kein Vertrauen in die Möglichkeiten der Werft setzte, die langfristige Rentabilität wiederherzustellen. Der Rückzug von Amber aus dem Privatisierungsvorhaben nach der Due-Diligence-Prüfung ist ein weiterer Beweis dafür [1].

(280) Die Kommission hat die erneuten Bemühungen der polnischen Behörden, nach dem Rückzug von Amber einen Investor für die Stettiner Werft zu finden, berücksichtigt. Bis zum Erlass dieser Entscheidung war die Kommission anhand der Fakten jedoch nicht davon zu überzeugen, dass die erneuten Privatisierungsbemühungen in naher Zukunft im Einklang mit den Leitlinien zu einem Erfolg führen würden.

**Umstrukturierungsplan vom Juni 2008**

(281) Die Kommission hat insbesondere den Umstrukturierungsplan des Unternehmens Mostostal vom Juni 2008 bewertet und dabei auch die Präsentation des Plans von Mostostal auf dem Treffen am 24. Juni 2008 berücksichtigt. Nach Auffassung der Kommission stellt dieser Umstrukturierungsplan in vielerlei Hinsicht nur einen Entwurf dar, der weitere Untersuchungen des Investors erfordert. In manchen Punkten weist er jedoch deutliche Mängel auf, so dass die Kommission zu der Überzeugung gelangt ist, dass dieser Plan nicht dazu angetan ist, die Rentabilität der Werft in einer angemessenen Frist wiederherzustellen.

(282) Die Kommission ist insbesondere der Auffassung, dass es der Geschäftsstrategie mit Blick auf den Werftsektor an Glaubwürdigkeit mangelt. Der Plan enthält keine konkreten Angaben außer der Feststellung, dass die Werft weiterhin Schiffe produzieren wird. Der Plan gibt keinen Aufschluss darüber, ob die Werft die erforderlichen Kapazitäten für den Bau von Ro-Pax-Schiffen oder Mehrzweckschiffen besitzt (z. B. hinsichtlich Planung und Know-how), ob sie in der Lage ist, kurz- oder mittelfristig Verträge über den Bau solcher Schiffe abzuschließen (es fehlen z. B. Angaben über Kontakte zu Kunden oder anderen Werften hinsichtlich möglicher Unteraufträge). Er enthält keine Marktprognose für diese Bereiche, anhand deren sich die Wahl der Geschäftsstrategie mit der erwarteten Nachfrage begründen ließe, und keine Prognosen zur Rentabilität dieser Marktsegmente.

[1] Amber kam aufgrund seiner Untersuchungen zu dem Schluss, dass die Rentabilität der Werft nach der von dem Unternehmen geplanten Umstrukturierung nicht wiederhergestellt sein würde.

(283) Wie die Kommission feststellt, räumt Mostostal selbst mangelnde Kenntnisse des Schiffbausektors ein. Im Grunde genommen sei das Unternehmen bestrebt, einen strategischen Partner für die Verwaltung seiner Werfttätigkeit zu finden. Obwohl der Kommission mitgeteilt wurde, dass Mostostal Gespräche mit potenziellen Kooperationspartnern führt, kam es vor der Ausarbeitung des der Kommission übermittelten Umstrukturierungsplans zu keiner Zusammenarbeit. Der mit Ulstein unterzeichneten Absichtserklärung ist lediglich zu entnehmen, dass beide Seiten darüber verhandeln werden, ob und in welcher Form eine Zusammenarbeit möglich ist. Wie aus der überarbeiteten Fassung des Plans, der der Kommission am 7. Juli 2008 übermittelt wurde, und der Absichtserklärung hervorgeht, sucht Ulstein nach Möglichkeiten, um das Produktionsvermögen der Stettiner Werft nicht als Eigentümer, sondern im Rahmen eines Vertragsverhältnisses zu nutzen. Keines dieser Dokumente lässt erkennen, dass Ulstein in puncto Umstrukturierung und Geschäftstätigkeit der Stettiner Werft mit Mostostal kooperieren wird. Das lässt ernsthafte Zweifel an den erwarteten Ergebnissen der Umstrukturierung und den Finanzprognosen zumindest im Bereich der Schiffsproduktion und damit am gesamten Konzept der Diversifizierung der Geschäftstätigkeit aufkommen.

(284) Aus dem Investitionsprogramm der Geschäftsleitung, das Bestandteil des Plans ist, geht nicht hervor, dass die vorgeschlagenen Investitionen notwendig sind, um die Rentabilität der Werft wiederherzustellen. Andererseits weist die Kommission darauf hin, dass etwa 60 % der geplanten Investitionen allein dazu dienen, den Wert des Anlagevermögens der Werft auf dem derzeitigen Niveau zu halten. Dem überarbeiteten Umstrukturierungsplan, der am 7. Juli übermittelt wurde, ist vielmehr zu entnehmen, dass ein unabhängiger Berater an einem Investitionsprogramm für die Werft arbeitet, was zeigt, dass das von Mostostal vorgelegte Investitionsprogramm nicht als verlässliche Grundlage für die von dem Unternehmen erstellten Finanzprognosen und damit für die Wiederherstellung der langfristige Rentabilität der Werft betrachtet werden kann. Nach Ansicht der Kommission konnte deshalb nicht nachgewiesen werden, dass das vorgeschlagene Investitionsprogramm ausreicht, um die Rentabilität wiederherzustellen.

(285) Die Kommission ist außerdem der Auffassung, dass einige wesentliche Umstrukturierungsmaßnahmen wie die organisatorische Umstrukturierung, die Liefer- und Bestandsverwaltung oder die Personalumstrukturierung, recht allgemein gehalten waren und der Plan eher einen Entwurf darstellt, auf dessen Grundlage der Investor weitere Analysen vornehmen sollte. Die Kommission bewertet es zwar positiv, dass im Plan bestimmte Bereiche benannt werden, in denen Umstrukturierungsmaßnahmen notwendig sind, kann aber aufgrund der allgemeinen Darstellungen nicht beurteilen, ob die geplanten Maßnahmen den Problemen der Werft angemessen sind und unter welchen Voraussetzungen und in welchem Zeitrahmen sie umgesetzt werden können.

(286) In dem Plan ist nicht näher erläutert, wie sich die einzelnen Umstrukturierungsmaßnahmen, darunter die Investitionen und verschiedene kostensenkende Maßnahmen sowie die damit einhergehende Produktivitätssteigerung, auf die Finanzprognosen auswirken. Es wird auch nicht untersucht, wie empfindlich diese Prognosen auf verschiedene Risikofaktoren wie die Entwicklung der Märkte, Preise, Materialkosten, Wechselkurse, Löhne usw. reagieren. Da die Annahmen, die den Finanzprognosen zugrunde liegen, nicht ausführlich beschrieben und begründet sind, bewertet die Kommission die vorgelegten Prognosen als nicht zuverlässig und den Umstrukturierungsplan als nicht fundiert genug. Das wiegt umso schwerer, als der Investor selbst einräumt, dass die Investitionen den Finanzprognosen zufolge an der Grenze zur Rentabilität sind.

(287) Wie die Kommission weiter feststellt, macht der Investor die erfolgreiche Umsetzung des Umstrukturierungsplans von weiteren staatlichen Beihilfen abhängig. Trotz dieser zusätzlichen Beihilfe und des Engagements des Investors bleibt die erwartete Eigenkapitalrentabilität zum Ende des Umstrukturierungszeitraums auf relativ niedrigem Niveau, wenn man bedenkt, dass sich mit alternativen Investitionsmöglichkeiten wie etwa Staatsanleihen voraussichtlich eine vergleichbare Rendite bei geringerem Risiko erzielen ließe, wie der Investor selbst feststellt.

(288) Die Kommission kommt deshalb zu dem Schluss, dass die Werft nicht in der Lage sein wird, ihre Rentabilität auf der Grundlage des von Mostostal ausgearbeiteten Umstrukturierungsplans vom Juni 2008 wiederherzustellen.

**Umstrukturierungsplan vom 12. September 2008**

(289) Der Umstrukturierungsplan vom September 2008 ist, wie die Kommission betont, zwar umfangreicher als der Plan vom Juni 2008, doch bleiben ihre Bedenken in Bezug auf seine Solidität und Zuverlässigkeit weitgehend bestehen.

(290) In dem Plan fehlt eine vollständige Marktanalyse für alle geplanten Tätigkeiten der Nachfolgeunternehmen der Stettiner Werft. Die Marktanalyse für die geplante Geschäftstätigkeit von SSN Ulstein und SSN Nowa ist unvollständig und enthält keine Angaben zur geschätzten Nachfrage oder zur Rentabilität der Unternehmen. Für SSN Odra gibt es de facto keinen Geschäftsplan; aus dem Umstrukturierungsplan geht lediglich hervor, dass das Unternehmen bestimmte Schiffstypen bauen kann, ohne jedoch diese Annahmen hinreichend zu begründen.

(291) Wie die Kommission feststellt, soll SSN Odra als Nachfolgeunternehmen der Stettiner Werft in den vollständigen Besitz von Mostostal übergehen, das keine Erfahrungen im Schiffbau besitzt. Das Unternehmen Ulstein, das mit seiner Teilnahme an der Umstrukturierung die nötige Erfahrung und das Know-how auf dem Gebiet des Schiffbaus einbringen soll, beabsichtigt keine finanzielle Beteiligung an SSN Odra.

(292) Wie die Kommission weiter feststellt, sollen laut Plan etwa 40 % der Produktionskapazität von SSN Wspólna für ein Unternehmen eingesetzt werden, das aufgelöst wird (SSN Nowa) oder keinen Geschäftsplan besitzt (SSN Odra). Die übrigen Produktionskapazitäten von SSN Wspólna (9 000-17 000 Tonnen Stahl, was 12-23 % der Produktionskapazität entspricht) sollen außerdem für Unteraufträge für andere Unternehmen genutzt werden. Zu Punkten wie Zielmarkt, Nachfrage und potenzielle Rentabilität finden sich allerdings keine Analysen.

(293) Die Kommission ist deshalb der Auffassung, dass der Umstrukturierungsplan vom 12. September insbesondere in Bezug auf den Werftsektor nach wie vor keine zuverlässige Geschäftsstrategie bietet.

(294) Zur geplanten Vermögensumstrukturierung stellt die Kommission fest, dass weder der geplante Investitionsbedarf der Werft analysiert noch das im Plan enthaltene Investitionsprogramm begründet wird. Nach Auffassung der Kommission sind die geplanten Investitionen in Höhe von […] Mio. PLN für die Verlegung einiger Produktionsanlagen, durch die Grundstücke für den Verkauf freigemacht werden sollen, eher eine Ersatzinvestition als eine tatsächliche Modernisierung.

(295) Die Kosten der geplanten Modernisierung betragen damit lediglich 104 Mio. PLN und würden von SSN Mostostal, SSN Ulstein und SSN Wspólna übernommen. Das Unternehmen SSN Odra, das künftig 50 % der Einnahmen aller Nachfolgeunternehmen der Stettiner Werft erwirtschaften soll, wird keine Investitionen tätigen und kein Anlagevermögen besitzen. Wie die Kommission feststellt, waren in dem von Mostostal im Juni 2008 vorgelegten Plan Investitionen in Höhe von 264 Mio. PLN vorgesehen. Da für einen solchen Einschnitt im Investitionsprogramm (Reduzierung um 40 % gegenüber dem Plan vom Juni) keine Begründung geliefert und der Investitionsbedarf der Unternehmen nicht analysiert wird, fehlt nach Auffassung der Kommission der Beleg dafür, dass sich mit dem geplanten Investitionsprogramm die langfristige Rentabilität der Geschäftstätigkeit wiederherstellen lässt.

(296) Es gibt keine Aussage zu den erwarteten Ergebnissen der Umstrukturierungsmaßnahmen, und aus dem Plan geht nicht hervor, wann die einzelnen Maßnahmen messbare Resultate zeitigen und sich in den Finanzergebnissen niederschlagen. Die Grundlagen für die Finanzprognosen zu den geplanten Einnahmen und Kosten sind in dem Plan ebenfalls nicht erläutert, was Zweifel an diesen Prognosen weckt. Aus der Risikoanalyse geht außerdem hervor, dass SSN Mostostal und insbesondere SSN Odra nach wie vor sehr anfällig für Marktschwankungen sind. Bei einer Abwertung des US-Dollars um 10 % würde der kumulierte Gewinn von SSN Mostostal in den Jahren 2009-2012 um 40 % und der Gewinn von SSN Odra um 83 % sinken (dem Plan zufolge ist in der Analyse für SSN Odra die Kurssicherungspolitik, die die negativen Auswirkungen der Währungsschwankungen teilweise ausgleicht, nicht berücksichtigt). Zudem wird in dem Plan davon ausgegangen, dass bei einem Anstieg der Stahlpreise um 10 % der kumulierte Gewinn bei SSN Mostostal um 40 % und bei SSN Odra um 50 % zurückgeht. Nach Auffassung der Kommission kann deshalb mit dem Plan nicht gewährleistet werden, dass sich die Anfälligkeit der Unternehmen für Kurs- oder Stahlpreisschwankungen bei einer vernünftigen Kurssicherungspolitik in vertretbaren Grenzen hält.

(297) Da aus dem Plan nicht hervorgeht, auf welcher Grundlage die Umsatzergebnisse kalkuliert wurden (Betriebskosten, Schiffspreise, Rentabilität der Produktion der Stahlkonstruktionen usw.), entbehren die geplanten Ergebnisse in Bezug auf die Umsatzrentabilität nach Auffassung der Kommission einer realistischen Grundlage. Außerdem ist die geplante Umsatzrentabilität im Falle von SSN Wspólna und SSN Planungsbüro marginal, was so auch im Umstrukturierungsplan festgestellt wird. Nach Ansicht der Kommission können diese Unternehmen bei derart geringen Gewinnen ohne staatliche Beihilfe auf dem Markt nicht bestehen. Obwohl SSN Wspólna und SSN Planungsbüro entsprechend dem Plan als Dienstleister für die anderen Unternehmen fungieren sollen, was deren geringe geplante Umsatzrentabilität erklären dürfte, sollen diese Firmen, wie die Kommission feststellt, selbstständig sein. Angesichts der geringen geplanten Ergebnisse bestehen Zweifel an der langfristigen Rentabilität des gesamten Projekts.

(298) Aufgrund dessen hegt die Kommission Zweifel an der Zuverlässigkeit der Finanzprognosen und schätzt ein, dass die geplanten Ergebnisse sehr anfällig für Marktschwankungen sind. Daher ist ihrer Ansicht nach nicht erwiesen, dass der Plan eine solide Grundlage darstellt.

(299) Nach Auffassung der Kommission konnte nicht überzeugend vermittelt werden, dass die Werft in der Lage sein wird, auf der Grundlage des Umstrukturierungsplans vom 12. September 2008 wieder Rentabilität herzustellen. Wie die Kommission ferner feststellt, hat sich Ulstein aus der Privatisierung der Stettiner Werft zurückgezogen, weshalb der Umstrukturierungsplan vom 12. September nicht zu den angenommenen Bedingungen umgesetzt werden kann. All das macht deutlich, dass der Plan selbst dann nicht als ausreichend hätte bewertet werden können, wenn Ulstein sich an dem Projekt beteiligen würde oder Mostostal den Umstrukturierungsplan vom 12. September (wie in dem Schreiben vom 22. September 2008 angekündigt) allein hätte umsetzen wollen.

(300) Wegen der gescheiterten Privatisierung ist die Werft nicht in der Lage, genügend Kapital zu Marktbedingungen zu beschaffen, um den Umstrukturierungsplan von 2006 oder die notwendige umfassende Umstrukturierungsstrategie umzusetzen und so die langfristige Rentabilität der Werft wiederherzustellen, ohne ständig staatliche Unterstützung in Anspruch nehmen zu müssen. Damit hat die Werft auch keine Möglichkeit, das für die Umstrukturierung notwendige Fachwissen über Unternehmensführung und Marktverhältnisse zu erlangen.

(301) Die Kommission ist zu dem Schluss gelangt, dass die vorstehend in Abschnitt 2.7 beschriebene Beihilfe für die Stettiner Werft mangels eines durchführbaren und umfassenden Umstrukturierungsplans eine reine Betriebsbeihilfe und keine Umstrukturierungsbeihilfe darstellt und deshalb nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

3.3.3. BESCHRÄNKUNG DER BEIHILFE AUF DAS NOTWENDIGE MINIMUM

(302) Gemäß Randnummer 43 der Leitlinien muss sich die Höhe der Beihilfe auf die für die Umstrukturierung unbedingt notwendigen Mindestkosten beschränken. Die Beihilfeempfänger müssen aus eigenen Mitteln oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen einen erheblichen Beitrag zum Umstrukturierungsplan leisten. An diesem Beitrag wird einerseits sichtbar, dass die Märkte davon überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen lässt, andererseits wird dadurch die staatliche Beihilfe auf das notwendige Minimum beschränkt. Große Unternehmen wie die Stettiner Werft sollten einen Eigenbeitrag von mindestens 50 % der Umstrukturierungskosten leisten.

(303) Wie aus der Beschreibung der Situation der Stettiner Werft hervorgeht, konnte das Unternehmen praktisch keine Fremdmittel für die Umstrukturierung beschaffen.

**Umstrukturierungsplan vom Juni 2006**

(304) Entsprechend dem Umstrukturierungsplan von 2006 belaufen sich die Umstrukturierungskosten einschließlich Betriebskosten auf insgesamt 11 500 Mio. PLN, der vorgeschlagene Eigenbeitrag wird auf 3 600 Mio. PLN beziffert, was 30 % entspricht. Würden die Betriebskosten aus den Kosten und der Finanzierung herausgenommen, beliefen sich die Umstrukturierungskosten auf 374,7 Mio. PLN und der Eigenbeitrag auf 190 Mio. PLN.

(305) Die Kommission äußerte Zweifel, ob die Beschaffung von 190 Mio. PLN auf dem Markt realistisch ist. Es gab keine Anhaltspunkte dafür, dass die Stettiner Werft zu diesem Zeitpunkt in der Lage gewesen wäre, dieses Kapital auf dem Markt zu beschaffen. Der vorgeschlagene Beitrag konnte deshalb nicht als konkret und tatsächlich im Sinne der Leitlinien betrachtet werden. Tatsächlich haben mehrere gescheiterte Versuche von KPS und ARP, zunächst Minderheitsteilhaber zu finden und später 100 % der Werftanteile zu veräußern, gezeigt, dass auf dem Markt kein Interesse an Investitionen in die Stettiner Werft besteht.

(306) Was die Finanzierung der laufenden Geschäftstätigkeit anbelangt, so sollte dem Umstrukturierungsplan von 2006 zufolge die Produktion durch marktübliche Darlehen und Vorschusszahlungen der Schiffseigner ohne KUKE-Bürgschaften finanziert werden. Das wären für den gesamten Umstrukturierungszeitraum 2002-2009 3 200 Mio. PLN, verglichen mit 4 200 Mio. PLN, die mit Bürgschaften von KUKE finanziert werden. Aber auch hier gab es zu diesem Zeitpunkt keine Anzeichen dafür, dass die Stettiner Werft diese Finanzmittel auf dem Markt hätte beschaffen können. Der vorgeschlagene Beitrag in Form von marktüblichen Darlehen und Bürgschaften konnte deshalb nicht als konkret und tatsächlich im Sinne der Leitlinien angesehen werden. Die Kommission ist vielmehr der Auffassung, dass die Werft bis heute nicht in der Lage ist, ohne staatliche Beihilfe die für ihren Betrieb erforderlichen Finanzmittel auf dem Markt zu beschaffen.

(307) Entsprechend dem Umstrukturierungsplan von 2006 sollten außerdem die zusätzlichen Zahlungen der Schiffseigner in Höhe von 628,7 Mio. PLN nach der Neuverhandlung der Verträge als Eigenbeitrag anerkannt werden. Einige Verträge wurden tatsächlich neu verhandelt. Wie die Kommission anmerkt, soll entsprechend den Leitlinien an dem Eigenbeitrag sichtbar werden, dass die Märkte davon überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen lässt. Die Tatsache, dass die Schiffseigner angesichts des Risikos, dass Schiffe nicht vertragsgemäß geliefert werden können, sowie unter Berücksichtigung externer Faktoren wie eines Anstiegs der Stahlpreise bereit sind, einen höheren als den vereinbarten Preis für die in Auftrag gegebenen Schiffe zu zahlen, bedeutet nicht, dass sie von der Wiederherstellung der Rentabilität der Werft und ihrer langfristigen Wettbewerbsfähigkeit überzeugt sind. Zudem haben die Schiffseigner den zusätzlichen Zahlungen nicht zugestimmt, damit die Umstrukturierungskosten der Werft gedeckt werden, sondern nur (und bis zu einem gewissen Grad), um die Produktionskosten der in Auftrag gegebenen Schiffe zu sichern. Aus Sicht der Kommission können die zusätzlichen Zahlungen der Schiffseigner deshalb nicht als Eigenbeitrag im Sinne der Leitlinien anerkannt werden.

**Umstrukturierungsplan vom Juni 2008**

(308) Der Umstrukturierungsplan vom Juni 2008 bringt diesbezüglich keine grundlegende Verbesserung. Zwar verpflichtet sich der Investor, 149,5 Mio. PLN zur teilweisen Finanzierung des Investitionsprogramms bereitzustellen, doch erwartet er auch zusätzliche Mittel vom Staat in Höhe von 588 Mio. PLN sowie Darlehen von ARP in Höhe von 68 Mio. PLN. Darüber hinaus verlangt er zusätzliche Bürgschaften von KUKE zur Deckung des Betriebskapitals.

(309) Die Umstrukturierungskosten, die sich aus den begrenzten Angaben im Umstrukturierungsplan vom Juni 2008 ablesen lassen, entsprechen zumindest der Summe, die notwendig ist, um die Verluste aus den verbindlichen Schiffsverträgen für die Jahre 2008-2009 auszugleichen (588 Mio. PLN) und den Investitionsbedarf für die Jahre 2008-2012 zu finanzieren (264 Mio. PLN).

(310) Die meisten dieser Kosten sollen durch staatliche Beihilfen gedeckt werden. Der einzige geplante Eigenbeitrag des Investors ist letztlich die Kapitalbeteiligung in Höhe von 149,5 Mio. PLN, die 17 % der vorgenannten Umstrukturierungskosten entspricht. Nach der gängigen Praxis ([1]) erkennt die Kommission den zukünftigen Cashflow nicht als Eigenbeitrag im Sinne der Leitlinien an, weil er keinen konkreten und tatsächlichen Beitrag des Unternehmens oder seiner Teilhaber zur Deckung der Umstrukturierungskosten darstellt. Die Kommission muss außerdem den gesamten Umstrukturierungszeitraum ab 2002 berücksichtigen. Angesichts der beträchtlichen staatlichen Beihilfen, die der Werft seitdem gewährt wurden, fällt der Eigenbeitrag, gemessen an den gesamten Umstrukturierungskosten, noch geringer aus. Der Eigenbeitrag kommt also nicht annähernd an die Marke von 50 % der Umstrukturierungskosten heran, wie in den Leitlinien gefordert.

**Umstrukturierungsplan vom 12. September 2008**

(311) Auch der Umstrukturierungsplan vom 12. September 2008 stellt keine Verbesserung dar, wenn es um den geplanten Eigenbeitrag zur Finanzierung der Umstrukturierungskosten geht.

(312) Der Umstrukturierungsplan vom September 2008 enthält genauere Angaben zu den geplanten Umstrukturierungskosten und den Finanzierungsquellen. Die geplanten Umstrukturierungskosten umfassen Investitionskosten (104 Mio. PLN), Kosten der Verlegung von Betriebsvermögen an andere Standorte in der Werft (50 Mio. PLN), Kosten der Personalumstrukturierung (53,4 Mio. PLN), Kosten der Deckung künftiger Verluste aus laufenden unrentablen Verträgen (840 Mio. PLN) sowie die Tilgung der kumulierten Verbindlichkeiten der Werft gegenüber ARP und KPS (197,5 Mio. PLN). ([2])

(313) Die Umstrukturierungskosten haben ein Gesamtvolumen von 1 354 Mrd. PLN.

(314) Der Bedarf an Betriebskapital in Höhe von 227,6 Mio. PLN wird in dem Plan ebenfalls den Umstrukturierungskosten zugerechnet. Nach Auffassung der Kommission gehört der Bedarf an Betriebskapital zur normalen Geschäftstätigkeit eines Unternehmens und nicht zu den Umstrukturierungskosten, weshalb seine Finanzierung gesondert zu untersuchen ist.

(315) Der Eigenbeitrag ist im Plan in folgende Kategorien unterteilt: zusätzliche Zahlungen der Schiffseigner im Ergebnis der Neuverhandlung der Verträge (376 Mio. PLN), Kapitalbeteiligung der Investoren (242 Mio. PLN), Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögenswerten (118 Mio. PLN) sowie Finanzierung des Betriebskapitals (Darlehen und Lieferantendarlehen von Mostostal in Höhe von 170 Mio. PLN).

(316) Nach Ansicht der Kommission stellt die Finanzierung des Betriebskapitals im Schiffbausektor angesichts der langen Produktionszyklen und des hohen Wertes der Endprodukte ein besonderes Problem dar. Dieses Kapital wird zu einem großen Teil aus Fremdmitteln finanziert. Ein Teil des Betriebskapitals stammt aus Vorschusszahlungen der Schiffseigner — meist in Verbindung mit Bürgschaften, die in Polen hauptsächlich von KUKE geleistet werden. Da die Vorschusszahlungen in der Regel nicht mehr als 80 % des Schiffspreises betragen, müssen die Werften auf Darlehen oder Lieferantendarlehen von Zulieferern zurückgreifen. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Finanzierung des Betriebskapitals angesichts der besonderen Situation im Schiffbausektor eher nach strukturellen Lösungen verlangt und nicht Teil einmaliger Umstrukturierungskosten ist. Betriebskapitaldarlehen im Schiffbausektor seien daher nicht als Eigenbeitrag anzusehen, da sie der Finanzierung des laufenden Betriebs und nicht der Finanzierung der Umstrukturierungskosten dienen.

(317) Die Kommission ist deshalb der Ansicht, dass Zuzahlungen der Schiffseigner im Ergebnis der Neuverhandlung der Verträge, durch die sich der Schiffspreis erhöht, nicht als Eigenbeitrag im Sinne der Leitlinien anerkannt werden können.

**Veräußerung von Vermögenswerten**

(318) Nach Auffassung der Kommission wurde kein hinreichender Nachweis erbracht, um die geplanten Einnahmen aus der Veräußerung nicht benötigter Vermögenswerte in Höhe von 118 Mio. PLN als konkrete und tatsächliche Finanzierungsquelle anzusehen.

(319) Erstens: Wie im Entwurf des Privatisierungsvertrags zwischen ARP und KPS, den derzeitigen Eigentümern der Stettiner Werft, sowie Mostostal vorgesehen, soll Mostostal die vorerwähnten Vermögenswerte für mindestens 118 Mio. PLN an ein von ARP und KPS benanntes Unternehmen verkaufen. Diese Annahme ist fragwürdig, da es sich hier um eine Art Staatsgarantie für die Mindesteinnahmen aus der Veräußerung dieser Vermögenswerte an einen vom Staat ausgewählten Käufer zu handeln scheint. Die Kommission hat deshalb Zweifel, ob dieser potenzielle Verkauf von Vermögenswerten frei von Elementen staatlicher Beihilfe ist.

(320) Zweitens: Der Schätzung des Werts der Grundstücke wurden nicht die Immobilienpreise in Gewerbegebieten, sondern in attraktiven Stadtbezirken Stettins mit Wohnungen und Dienstleistungseinrichtungen zugrunde gelegt. Der vorliegenden Schätzung zufolge könnten die Grundstückspreise in Gewerbegebieten sogar nur zehn Prozent der in der Schätzung ausgewiesenen Summe betragen. Hinzu kommt, dass alle auf dem Grundstück befindlichen Gebäude und Anlagen vor dem Verkauf abgerissen werden und das Gelände in sauberem Zustand und verkaufsgerecht übergeben wird. Das verursacht Kosten, zu denen keine Schätzungen vorliegen und zu denen sich auch im Umstrukturierungsplan keine Angaben finden. ([3])

([1]) Vgl. Randnummer 43 der Leitlinien.

([2]) Ein Teil dieser Verbindlichkeiten wurde im Juni 2008 in Aktien umgewandelt (131,5 Mio. PLN; vgl. Tabelle 4, Punkte 16 und 17, in Erwägungsgrund 201), ein Teil ist noch zu tilgen (66 Mio. PLN).

([3]) Die Kommission weist außerdem darauf hin, dass der Wert dieses Grundstücks in einem der Anhänge zum Umstrukturierungsplan vom 12. September 2008, in dem die allgemeinen Grundlagen der Umstrukturierung erläutert werden, zunächst mit […] Mio. PLN angegeben war.

(321) Drittens: Die Kommission äußert Zweifel, ob die Vermögenswerte der Stettiner Werft in der Bilanz richtig bewertet sind und ob sich das auch in dem Preis widerspiegelt, den Mostostal für die Anteile an der Stettiner Werft zahlen soll. Nach Aussage der Kommission ist der Wert des Anlagevermögens der Werft Ende 2007 in der Bilanz mit insgesamt […] Mio. PLN angegeben. Dem Plan zufolge soll die Werft aber ihr Produktionsvermögen für […] Mio. PLN, was ihrem Nennwert entsprechen soll, an die neu gegründeten Unternehmen (SSN Mostostal, SSN Ulstein und SSN Wspólna) verkaufen und die nicht benötigten Vermögenswerte an Dritte zu einem geschätzten Marktpreis von […] Mio. PLN veräußern. Das zeigt, dass entweder der Buchwert des unproduktiven Vermögens zu niedrig angesetzt ist oder zu hohe Einnahmen aus dem Verkauf erwartet werden.

(322) Ende 2007 betrug das Nettovermögen der Stettiner Werft […] Mio. PLN. Seitdem haben ARP und KPS Verbindlichkeiten im Wert von 131,5 Mio. PLN in Aktien umgewandelt; zudem ist eine Kapitalbeteiligung in Höhe von 434 Mio. PLN geplant. Andererseits werden die Verluste aus den laufenden unrentablen Verträgen auf 465 Mio. PLN geschätzt. Wenn es bei den übrigen Faktoren keine Veränderung gibt, hat das Nettovermögen der Werft demnach einen Wert von […] Mio. PLN, sodass Mostostal, sollte das Unternehmen an einem Kauf interessiert sein, die Werft praktisch für umsonst erwirbt. Die Einnahmen aus dem Verkauf der Vermögenswerte soll die Stettiner Werft, d. h. SSN Nowa, zur Umstrukturierung (z. B. zur Personalumstrukturierung) und zur Erhöhung des Betriebskapitals des Unternehmens für die Ausführung der laufenden Schiffbauaufträge verwenden. Nach Auffassung der Kommission erhält die Stettiner Werft im Rahmen der Privatisierung aller Wahrscheinlichkeit nach zusätzliche staatliche Beihilfen, indem Vermögenswerte unter ihrem Marktwert übertragen werden. ([1]) Der Staat finanziert diese Maßnahmen indirekt dadurch, dass er den Preis für die Anteile senkt, wofür sich der Käufer im Gegenzug zu Umstrukturierungsmaßnahmen verpflichtet. Die Kommission kann deshalb den Verkauf von Vermögenswerten, die der Investor unter Marktwert erwirbt, nicht als Eigenbeitrag anerkennen ([2]).

(323) Aufgrund dieser Zweifel ist die Kommission nicht der Ansicht, dass die geplanten Einnahmen aus dem Verkauf nicht benötigter Vermögenswerte in Höhe von 118 Mio. PLN als tatsächliche und konkrete Finanzierungsquelle für die Umstrukturierungskosten angesehen werden können.

**Kapitalbeteiligung von Investoren**

(324) Nach Auffassung der Kommission wurde kein hinreichender Nachweis erbracht, um die geplanten Kapitalbeteiligungen privater Investoren insgesamt als konkret und tatsächlich anzusehen.

(325) Erstens: Dem Umstrukturierungsplan zufolge beläuft sich der finanzielle Beitrag von Ulstein auf insgesamt 114,9 Mio. PLN. In dem Entwurf des Vertrags zwischen Mostostal und Ulstein, der der Kommission in nicht unterzeichneter Form am 5. September übermittelt wurde, verpflichtet sich Ulstein allerdings, das Kapital von SSN Ulstein auf 52,2 Mio. PLN (und nicht 67,3 Mio. PLN, wie im Umstrukturierungsplan ausgewiesen), von SSN Wspólna auf 44,65 Mio. PLN (während im Plan als Anteil von Ulstein 47,5 Mio. PLN angegeben sind) und von SSN Biuro Projektowe auf 0,85 Mio. PLN (statt 0,1 Mio. PLN wie im Plan) zu erhöhen. Damit leistet Ulstein dem Vertrag zufolge einen Beitrag von 98 Mio. PLN, d. h. 16,9 Mio. PLN weniger als im Umstrukturierungsplan ausgewiesen.

(326) Zweitens: Obwohl sich die Investoren entsprechend dem Umstrukturierungsplan mit eigenem Kapital an der Werft beteiligen, wird auch die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass Ulstein Fremdkapital auf dem Markt beschaffen muss. Es wurde kein Nachweis erbracht, dass Ulstein in der Lage ist, solche Mittel zu beschaffen, und deshalb kann diese Finanzierung auch nicht als konkret und tatsächlich anerkannt werden. Auf dem Treffen am 10. September haben Vertreter von Ulstein vielmehr erklärt, dass Ulstein einen Finanzbeitrag in Höhe von 98 Mio. PLN plant (also wie in dem vorgenannten Entwurf des Kooperationsvertrags ausgewiesen), wovon lediglich 30 Mio. PLN als Kapitalbeteiligung vorgesehen sind. Der Restbetrag muss auf dem Markt beschafft werden. Wie Ulstein erklärt hat, werde das Unternehmen von einer Kapitalbeteiligung an der Werft absehen, falls sich diese Mittel nicht beschaffen lassen. ([3]) Keine dieser Aussagen findet sich in dem Plan. Dort heißt es nur, dass unabhängig davon, ob Ulstein das Projekt aus Eigen- oder Fremdkapital finanziert, „sich nichts an den Grundsätzen und den Ergebnissen der laufenden Geschäftstätigkeit des Unternehmens sowie an der Höhe der Eigenbeteiligung der Investoren ändert".

([1]) Diese Situation ist vergleichbar mit dem Fall Automobile Craiova Nr. 46/07. Wie die Kommission hier festgestellt hat, gewährten die rumänischen Behörden im Rahmen der Privatisierung von Automobile Craiova eine staatliche Beihilfe zugunsten des verkauften Unternehmens, indem sie dem Käufer bestimmte Auflagen machten (bezüglich Mindestbeschäftigung und Höhe der zugesagten Investitionen in dem gekauften Unternehmen) und im Gegenzug den Verkaufspreis senkten.

([2]) Die Kommission berücksichtigt, dass SSN Nowa nach der Ausführung der laufenden Aufträge und der Umsetzung der geplanten Umstrukturierungsmaßnahmen aufgelöst werden soll und etwaige, nach diesen Maßnahmen vorhandene und nicht benötigte Barbestände zu gleichen Teilen an Mostostal und den Staat gehen sollen. Nach Ansicht der Kommission kann dadurch allenfalls die Höhe der im Rahmen der Privatisierung gewährten Beihilfe verringert werden, was aber nichts an der Tatsache ändert, dass bei der Übertragung der Vermögenswerte unter Marktwert staatliche Beihilfe im Spiel war und ihr Verkauf deshalb keinen Eigenbeitrag erbracht hat, der frei von Elementen staatlicher Beihilfe ist.

([3]) Wie sich auf dem Treffen am 10. September 2008 herausstellte, war der Umstrukturierungsplan von Mostostal und nicht von Ulstein erstellt worden. Ulstein hatte nicht einmal Kenntnis von dem Planentwurf, der der Kommission am 3. September 2008 übermittelt wurde, und war überrascht zu erfahren, dass seine Kapitalbeteiligung bei 114 Mio. PLN liegen sollte.

(327) Wie die Kommission erklärt, könne sie daher nicht mit ausreichender Sicherheit feststellen, welchen Betrag Ulstein zu investieren in der Lage ist und ob das Unternehmen bereit ist, die Investitionen aus eigenen Mitteln zu tätigen, falls es kein Fremdkapital beschaffen kann. Deshalb kommt die Kommission zu dem Schluss, dass von den 242 Mio. PLN der geplanten Kapitalbeteiligung lediglich 157,2 Mio. PLN als konkret und tatsächlich anzusehen sind. Mit dem im Schreiben vom 22. September angekündigten Rückzug Ulsteins aus dem Privatisierungsvorhaben und der Ankündigung, dass Mostostal den Umstrukturierungsplan vom 12. September allein umsetzen kann, wird die im Plan vorgesehene Finanzierung noch unsicherer.

(328) Selbst wenn nur die vom Investor zu tragenden Umstrukturierungskosten von 1 354 Mrd. PLN betrachtet werden, beträgt der tatsächliche, konkrete und beihilfefreie Eigenbeitrag in Höhe von 157,1 Mio. PLN letztlich nur 12 % der Umstrukturierungskosten. Die Kommission muss außerdem den gesamten Umstrukturierungszeitraum ab 2002 berücksichtigen. Angesichts der beträchtlichen staatlichen Beihilfen, die der Werft seitdem gewährt wurden, fällt der Eigenbeitrag, gemessen an den gesamten Umstrukturierungskosten, noch geringer aus. Der Eigenbeitrag kommt also nicht annähernd an die Marke von 50 % der Umstrukturierungskosten heran, wie in den Leitlinien gefordert.

(329) Nach Aussage der Kommission hat Mostostal nach dem Rückzug Ulsteins aus der Privatisierung und Umstrukturierung der Stettiner Werft am 25. September 2008 ein Schreiben übermittelt, dem ein Schreiben der kasachischen Bank BTA beigefügt war, in dem die Bank ihr mögliches Interesse an dem Projekt Stettiner Werft bekundet. Sie erklärt in dem Schreiben, dieses Projekt eventuell mit 100 Mio. Dollar finanzieren zu wollen, und ersucht Mostostal um Zusendung des Umstrukturierungsplans, sobald er von der Europäischen Kommission genehmigt ist. Wie die Kommission feststellt, ist das Schreiben der Bank auf den 26. Juni 2008 datiert und kann sich deshalb nicht auf den Umstrukturierungsplan vom September 2008 beziehen, sondern eher auf den nicht mehr gültigen Plan vom Juni. Deshalb ist die Kommission auch der Ansicht, dass dieses Schreiben kein Beleg für eine konkrete und tatsächliche Finanzierung des Plans vom 12. September 2008 sein kann. Selbst wenn diese Finanzierung als konkret und tatsächlich anerkannt werden sollte und nur die geplanten Umstrukturierungskosten untersucht würden, läge der Eigenbeitrag bei maximal 17 % der Umstrukturierungskosten ([1]), wäre also deutlich niedriger als in den Leitlinien gefordert.

(330) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Werft im Grunde gar nicht in der Lage war, einen Eigenbeitrag im Sinne der Leitlinien zu beschaffen, und dass dieser Beitrag mit Sicherheit nicht hoch war. Außerdem wird mit dem von Mostostal vorgelegten Umstrukturierungsplan kein ausreichender Eigenbeitrag garantiert. Mit dem Eigenbeitrag muss die staatliche Beihilfe auf das notwendige Minimum beschränkt werden können, und wenn ein solcher Beitrag fehlt, ist nach Ansicht der Kommission die geforderte Beschränkung der Beihilfe auf das notwendige Minimum nicht gegeben. Vielmehr basiert der Umstrukturierungsplan von Mostostal auf der Annahme, dass eine zusätzliche staatliche Beihilfe gewährt wird, und die Umsetzung des Plans wird von dieser zusätzlichen Beihilfe abhängig gemacht.

(331) Die Kommission gelangt deshalb zu dem Schluss, dass die Maßgabe, die Beihilfe auf das notwendige Minimum zu beschränken und einen tatsächlichen Eigenbeitrag zu leisten, der frei von staatlicher Beihilfe ist, nicht erfüllt ist.

### 3.3.4. VERMEIDUNG ÜBERMÄSSIGER WETTBEWERBSVERZERRUNG

(332) Die Kommission verweist auf den ursprünglichen Vertrag mit Polen über die Schließung der Helling Wulkan 1. Angesichts der Umstände, die nach der Unterzeichnung dieses Vertrags eingetreten sind, und unter Berücksichtigung der vorstehenden Schlussfolgerungen bezüglich der ersten beiden Voraussetzungen in den Leitlinien ist die Beurteilung, ob die von Polen vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen ausreichend waren, gegenstandslos.

### 3.3.5. SCHLUSSFOLGERUNG

(333) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die angemeldete Beihilfe zugunsten der Stettiner Werft als mit dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar anzusehen und zurückzuzahlen ist.

## 4. **UMSETZUNG**

(334) Das Beihilfeelement, das in den Maßnahmen zugunsten der Stettiner Werft, die in den Erwägungsgründen 187-201 beschrieben wurden, enthalten ist, muss zurückgezahlt werden. Dieses Beihilfeelement, also der Vorteil, der dem Beihilfeempfänger gewährt wurde, ist die Differenz zwischen den Bedingungen, die er auf dem Markt hätte erlangen können, und den Bedingungen, zu denen die Beihilfemaßnahmen gewährt wurden.

(335) Zur Berechnung des Subventionsäquivalents, insbesondere einer in mehreren Tranchen gezahlten Beihilfe sowie der Beihilfeelemente zinsgünstiger Darlehen, werden anstelle des Marktzinssatzes die von der Kommission festgesetzten Referenz- und Abzinsungssätze verwendet. ([2]) Im Falle von Unternehmen in Schwierigkeiten wie der Stettiner Werft geht die Kommission davon aus, dass der Referenzzinssatz um mindestens 400 Basispunkte angehoben werden muss, damit das hohe Marktrisiko, das der Transaktion innewohnt, Berücksichtigung findet,

([1]) Bei einem angenommen Wechselkurs von 1 US-Dollar = 2,3 PLN.

([2]) Mitteilung der Kommission über die Methode der Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze (ABl. C 273 vom 9.9.1997, S. 3).

und um weitere 200 Basispunkte bei fehlenden oder schwachen Sicherheiten seitens des Begünstigten. Wie vorstehend erläutert, ist der Wert der von der Werft geleisteten Sicherheiten angesichts des Verhältnisses zwischen den Aktiva und Passiva des Unternehmens fraglich. Ist ein Unternehmen in Schwierigkeiten nicht in der Lage, sich die Finanzmittel auf dem Markt zu beschaffen, so kann das Beihilfeelement sogar 100 % des Nennwerts der bereitgestellten Finanzmittel betragen. ([1])

(336) Nach Ansicht der Kommission war die Stettiner Werft in dem untersuchten Zeitraum, in dem ihr die in den Erwägungsgründen 187-201 beschriebenen Beihilfemaßnahmen gewährt wurden, in ernsten finanziellen Schwierigkeiten (wie in den Erwägungsgründen 45-57 dargelegt) und nicht in der Lage, zu Marktbedingungen Finanzmittel zu beschaffen. Die Werft hat fortlaufend Verluste erwirtschaftet und konnte in dem Untersuchungszeitraum auf dem Markt keine Finanzmittel beschaffen. Ein marktwirtschaftlich handelnder privater Investor wäre unter diesen Bedingungen nicht bereit, der Werft angesichts des hohen Risikos Finanzmittel zur Verfügung zu stellen. Zusammenfassend stellt die Kommission fest, dass keine Bank bereit gewesen wäre, der Werft ein Darlehen oder eine Bürgschaft zu gewähren, auch nicht bei hohen Zinsen bzw. einer hohen Bürgschaftsprämie.

***Berechnung des Beihilfeelements für bestimmte Maßnahmenkategorien***

**Darlehen**

(337) Da die Stettiner Werft auf dem Markt weder Darlehen noch Bürgschaften erhalten hätte, stellen alle Darlehen und Bürgschaften, die ihr in dem untersuchten Zeitraum gewährt wurden, automatisch eine Beihilfe dar. Deshalb müssen alle noch gültigen Bürgschaften unverzüglich beendet und alle Darlehen umgehend getilgt werden.

(338) Zur Herstellung der Ausgangslage genügt es allerdings nicht, dass die Werft alle ihr gewährten Darlehen tilgt, da sie bis zur Tilgung über Finanzmittel verfügt, die sie normalerweise auf dem Markt nicht erhalten hätte. Um die Ausganglage wiederherzustellen, muss der dem Wert dieses Vorteils entsprechende Betrag, der sich nur mithilfe des Zinssatzes für Risikodarlehen berechnen lässt, ebenfalls erstattet werden. Deshalb muss die Kommission die Stettiner Werft anweisen, dass sie die Differenz zwischen den von ihr tatsächlich gezahlten Zinsen und den für ein Risikodarlehen theoretisch angemessenen Zinsen für die Zeit von der Darlehensgewährung bis zur Tilgung erstattet. Zur Berechnung des Zinssatzes für Risikodarlehen verweist die Kommission auf ihre Mitteilung über die Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze, in der festgelegt ist, dass die Risikoprämie mehr als 400 Basispunkte über dem Referenzsatz liegen kann, wenn keine Geschäftsbank dieses Darlehen gewähren würde, was hier der Fall ist. Die Kommission hat in mehreren Entscheidungen festgestellt, dass eine Prämie von 600 Basispunkten über dem Referenzsatz dem Minimum entspricht, mit dem die Risikosituation angemessen berücksichtigt ist. ([2]) In Bezug auf die Darlehen im vorliegenden Fall hält die Kommission dies für das Minimum.

**Bürgschaften für Vorschusszahlungen**

(339) Bei Bürgschaften verfährt die Kommission nach derselben Methode: Sie muss die Erstattung des in der Bürgschaft enthaltenen Subventionsäquivalents für den Zeitraum ab Gewährung der Bürgschaft bis zu deren Auslaufen anordnen.

(340) Gestützt auf ihre Mitteilung über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften ([3]) stellt die Kommission fest, dass im Falle von Bürgschaften das Subventionsäquivalent dem dank der Bürgschaft niedrigeren Darlehenszinssatz (der Zinssatz für ein verbürgtes Darlehen liegt unter dem Marktzinssatz) oder dem Betrag entspricht, der sich aus dem mit der Bürgschaftssumme verbundenen Risikofaktor abzüglich der gezahlten Bürgschaftsprämien ergibt.

(341) In Bezug auf Bürgschaften für Vorschusszahlungen stellt die Kommission allerdings fest, dass die von KUKE verbürgten Vorschusszahlungen eine Form des Kaufvertrags und keinen Darlehensvertrag darstellen und auf Vorschusszahlungen keine Zinsen erhoben werden. Zur Berechnung des Beihilfeelements, das der Begünstigte erhalten hat, sollten deshalb nach Ansicht der Kommission die von der Werft gezahlten Prämien mit den marktüblichen Prämien verglichen werden. Als Referenzwert für diese Berechnung könnten der Kommission zufolge die Prämien dienen, die im Rahmen des beihilfefreien Systems erhoben werden, auf dessen Grundlage KUKE sein Programm staatlich verbürgter Exportversicherungen realisiert und das von der Kommission mit der Entscheidung vom 18. Juli 2007 genehmigt wurde. Diese Prämien sind ebenfalls um mindestens 400 Basispunkte zu erhöhen, da die Werft keine Bürgschaft im Rahmen dieses Programms erhalten hätte. Die Bürgschaften, die der Werft erteilt wurden, waren demnach mit einem weit höheren Risiko belastet.

(342) Da die Werft, wie vorstehend erläutert, wegen ihrer überaus unsicheren Finanzlage keine Bürgschaft zu Marktbedingungen erhalten hätte, müssen die mit KUKE geschlossenen Bürgschaftsverträge unverzüglich aufgelöst werden, um der durch die betreffende Beihilfe verursachten Wettbewerbsverzerrung ein Ende zu setzen.

([1]) Vgl. z. B. die Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften (2000/C 71/07) (ABl. C 71 vom 11.3.2000, S. 14). In Randnummer 3.2 der Mitteilung heißt es: Ist es bei Übernahme der Garantie sehr wahrscheinlich, dass der Kreditnehmer seinen Verpflichtungen nicht wird nachkommen können, z. B. weil er in finanziellen Schwierigkeiten ist, so kann der Wert der Garantie genauso hoch sein wie der Betrag, der durch die Garantie effektiv gedeckt ist.

([2]) Erwägungsgrund 68 der Entscheidung der Kommission 2005/827/EG vom 16. Juni 2004 über die Maßnahmen, die Spanien zugunsten von Siderúrgica Añón SA durchgeführt hat (ABl. L 311 vom 26.11.2005, S. 22); Erwägungsgrund 42 der Entscheidung der Kommission 2003/284/EG vom 11. Dezember 2002 über die Beihilfe, die Spanien zugunsten von Sniace SA gewährt hat (ABl. L 108 vom 30.4.2003, S. 35).

([3]) Ebenda.

**Nichtbeitreibung von Forderungen**

(343) Die dauerhafte Nichtbeitreibung von Forderungen durch öffentliche Behörden stellt ebenfalls eine staatliche Beihilfe dar und muss berücksichtigt werden ([1]). Dies ist mit einem revolvierenden Darlehen vergleichbar, das zu Vorzugsbedingungen gewährt wurde, und deshalb entspricht das Beihilfeelement der Differenz zwischen dem Marktzins (den z. B. ein Unternehmen mit ähnlichem Rating, in ähnlicher finanzieller und wirtschaftlicher Lage und mit einer ähnlichen Sicherheit gezahlt hätte) und den Zinsen, die von der Genehmigungsbehörde erhoben werden.

(344) Nach Ansicht der Kommission hätte ein marktwirtschaftlich handelnder Gläubiger angesichts der dauerhaft überaus unsicheren Finanzlage der Werft seine Forderungen unverzüglich bei Fälligkeit geltend gemacht. Deshalb kommt die Tatsache, dass die polnischen Behörden es unterlassen haben, die Forderungen unverzüglich beizutreiben, einer Beihilfegewährung gleich, und das Fälligkeitsdatum aller nicht getilgten Verbindlichkeiten wäre das Datum der Beihilfegewährung. Das Beihilfeelement bestünde in der Differenz zwischen dem Marktzins (den z. B. ein Unternehmen mit ähnlichem Rating, in ähnlicher finanzieller und wirtschaftlicher Lage und mit einer ähnlichen Sicherheit gezahlt hätte) und den von den Behörden erhobenen Zinsen.

(345) Da jeder private marktwirtschaftlich handelnde Kapitalgeber von der Werft unverzüglich die Tilgung seiner Forderungen verlangt hätte, müssen der aus der Zinsvergünstigung resultierende Beihilfebetrag zurückgezahlt und die eingegangenen Verbindlichkeiten umgehend abgegolten werden.

**Kapitalbeteiligung**

(346) Nach Auffassung der Kommission liegt eine nicht erstattungsfähige Beihilfe vor, wenn der Staat oder staatlich kontrollierte Behörden wie ARP und KPS einem Unternehmen in finanziellen Schwierigkeiten Kapital zuführen, das voraussichtlich nicht zurückgezahlt wird. ([2]) Um die durch die Kapitalbeteiligung an der Werft verursachte Wettbewerbsverzerrung aufzuheben, müsste die Werft den gesamten Betrag der Kapitalbeteiligung zurückzahlen.

**Umsetzung der Entscheidung**

(347) Mit Schreiben vom 3. November 2008 hat Polen sich verpflichtet, diese Entscheidung durch den Verkauf von Vermögenswerten der Werft zu Marktpreisen im Rahmen einer offenen, transparenten, bedingungslosen und diskriminierungsfreien Ausschreibung (die entsprechend den Sonderbedingungen durchgeführt wird, die erstmals im Schreiben der Kommission vom 27. Oktober 2008 erläutert wurden) umzusetzen und die Stettiner Werft anschließend abzuwickeln. Sämtliche aus dieser Entscheidung resultierenden Verpflichtungen zur Beihilfeerstattung müssen von Polen im Rahmen der Abwicklung der Stettiner Werft umgehend registriert werden. Wie die Kommission Polen mit Schreiben vom 6. November 2008 mitgeteilt hat, ist, sofern diese Bedingungen erfüllt sind, der Verkauf der Vermögenswerte der Werft nicht mit der Gewährung einer neuen Beihilfe an den bzw. die Käufer verbunden. Die Vermögenswerte können frei von Zahlungsverpflichtungen aufgrund der rechtswidrigen und mit dem Gemeinsamen Markt nicht zu vereinbarenden staatlichen Beihilfe, die der Werft in der Vergangenheit gewährt wurde, auf den bzw. die Käufer übertragen werden, sofern zwischen den Beihilfeempfängern und der Geschäftstätigkeit der Käufer kein wirtschaftlicher Zusammenhang besteht. ([3]) Die Kommission wird die Einhaltung der Bedingungen, die in ihrem Schreiben vom 27. Oktober 2008 niedergelegt sind und von den polnischen Behörden akzeptiert wurden, aufmerksam überwachen, um beurteilen zu können, ob diese Entscheidung korrekt umgesetzt wurde.

(348) Polen hat sich zur Einhaltung nachstehender Bedingungen verpflichtet.

(349) Die Vermögenswerte (ohne Verbindlichkeiten) werden im Rahmen einer offenen, transparenten, diskriminierungsfreien und bedingungslosen Ausschreibung privatisiert. Die Stettiner Werft wird mit ihren verbleibenden Vermögenswerten und Verbindlichkeiten abgewickelt.

(350) Das Vermögen muss zum Marktpreis (an den Höchstbietenden) veräußert werden. Die Vermögensteile sollten einzeln oder zu mehreren kleinen Paketen zum Verkauf angeboten werden, die so zusammengestellt sind, dass sie den höchstmöglichen Gewinn erzielen. Solche Pakete dürfen nicht aus organisierten Unternehmensteilen oder Teilen der Geschäftstätigkeit bestehen. Trotz der Zusammenstellung von Paketen muss gewährleistet sein, dass potenzielle Käufer auch ein kombiniertes Angebot für den gleichzeitigen Kauf mehrerer Vermögensteile oder -pakete abgeben können.

(351) Die Ausschreibung muss diskriminierungsfrei sein, das heißt, sie muss für alle potenziellen Käufergruppen ohne Diskriminierung hinsichtlich des Zwecks der geplanten Investition zugänglich sein.

(352) Mit der Ausschreibung dürfen keine Bedingungen verknüpft sein (wie z. B. die Weiterbeschäftigung der Arbeitnehmer, die Beibehaltung der Geschäftstätigkeit oder die Übernahme der laufenden Bauverträge für Schiffe). Im Interesse des Gläubigers der Werft ist für die Entscheidung über den Zuschlag allein die Höhe der Einnahmen ausschlaggebend.

(353) Öffentliche und private Gläubiger der Werft einschließlich der Kunden der Werft müssen bezüglich der Einnahmen aus dem Verkauf der Vermögenswerte gleichgestellt sein und dieselben Rechte erhalten wie in einem Insolvenzverfahren.

([1]) Vgl. z. B. die Entscheidung der Kommission vom 23. Oktober 2007 über die staatliche Beihilfe C 23/06, die Polen dem Stahlproduzenten Technologie-Buczek SA gewährt hat (unveröffentlicht).

([2]) Vgl. z. B. die Entscheidung 2005/652/EG der Kommission vom 20. Oktober 2004 über die staatliche Beihilfe C 38/03, die Spanien gewährt hat (weitere Umstrukturierungsbeihilfe für staatseigene spanische Werften) (ABl. L 240 vom 16.9.2005, S. 45).

([3]) Vgl. Rechtssache C-277/00, Deutschland gegen die Kommission („SMI“) [2004] ECR I-3925 und die verbundenen Rechtssachen C-328/99 und C-99/00, Italien und SMI 2 Multimedia Spa gegen die Kommission [2003] ECR I-4035.

(354) Im Rahmen des Verkaufs der Vermögenswerte darf keine neue staatliche Beihilfe gewährt werden, etwa in Form von Abschreibungen oder als Rückzahlung öffentlich-rechtlicher Verbindlichkeiten bzw. Rückzahlung an Privatgläubiger durch den Staat, als Kapitalbeteiligung, Darlehen, Bürgschaften oder in Form von anderen Maßnahmen. Sämtliche öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten, die in der für den Abschluss des Verkaufs erforderlichen Zeit auflaufen, sind als zur Insolvenzmasse gehörig anzumelden.

(355) Der Verkauf ist von einem unabhängigen Verwalter durchzuführen, der ähnliche Rechte und Pflichten wie ein Konkursverwalter hat. Es muss gewährleistet sein, dass die Gläubiger den Verkaufsvorgang überwachen können, der Verkauf unter Marktbedingungen abläuft und die Rangfolge und die Rechte der Gläubiger hinsichtlich der Verkaufserlöse respektiert werden. Außerdem bestimmen Polen und die Kommission gemeinsam einen Treuhänder, der der Kommission helfen soll zu prüfen, ob der Verkauf und die Erstattung der Beihilfe entsprechend den vorstehend beschriebenen Bedingungen verlaufen. Dazu wird der Treuhänder der Kommission regelmäßig detaillierte Berichte über die einzelnen Phasen des Verfahrens vorlegen.

(356) Nach Aussage Polens sind zur Umsetzung dieser Entscheidung legislative Maßnahmen notwendig. Deshalb ist es in diesem Fall aus Sicht der Kommission gerechtfertigt, für die Umsetzung der Entscheidung eine längere Frist als üblich zu bemessen, zumal es um eine Vielzahl von Einzelbeihilfen geht, die unter diese Entscheidung fallen und die in unterschiedlicher Form und für verschiedene Zeiträume gewährt wurden. Die Kommission erwartet deshalb, dass Polen diese Entscheidung binnen sieben Monaten nach ihrer Notifikation umsetzt —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in den Erwägungsgründen 187-201 (Abschnitt 2.9) beschriebene staatliche Beihilfe, die Polen unter Verletzung des Artikels 88 Absatz 3 EG-Vertrag zugunsten der Stettiner Werft gewährt hat, ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

Sämtliche Bürgschaften für Vorschusszahlungen, die Polen der Stettiner Werft unter Verstoß gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag vom 1. Juli 2007 bis zum Zeitpunkt dieser Entscheidung erteilt hat, sind ebenfalls mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

*Artikel 2*

In Bezug auf die in den Erwägungsgründen 187-201 beschriebenen Darlehen von verschiedenen öffentlichen Kapitalgebern erhält Polen die Beihilfe in Höhe der Differenz zwischen den von der Stettiner Werft tatsächlich gezahlten Zinsen und dem Zinssatz, den der Begünstigte für ein Darlehen zu Marktbedingungen hätte zahlen müssen, für den Zeitraum von der Gewährung des Darlehens bis zu dessen Tilgung zurück. Zum Zeitpunkt dieser Entscheidung noch nicht getilgte Darlehen sind unverzüglich abzulösen.

*Artikel 3*

In Bezug auf die in den Erwägungsgründen 187-201 beschriebenen Bürgschaften für Vorschusszahlungen, die von der Exportkreditversicherungsgesellschaft KUKE erteilt wurden, erhält Polen die Beihilfe in Höhe der Differenz zwischen der von dem Begünstigten gezahlten Bürgschaftsprämie und der Prämie, die der Begünstigte für eine Bürgschaft zu Marktbedingungen hätte zahlen müssen, für den Zeitraum von der Erteilung der Bürgschaft bis zu deren Erlöschen zurück. Zum Zeitpunkt dieser Entscheidung noch gültige Bürgschaften sind unverzüglich aufzulösen.

*Artikel 4*

Artikel 3 findet mit den nötigen Abänderungen auch auf die Bürgschaften für Vorschusszahlungen Anwendung, die Polen der Stettiner Werft unter Verletzung des Artikels 88 Absatz 3 EG-Vertrag im Zeitraum vom 1. Juli 2007 bis zum Datum dieser Entscheidung erteilt hat.

*Artikel 5*

In Bezug auf die in den Erwägungsgründen 187-201 beschriebenen, nicht vollstreckten Verbindlichkeiten gegenüber öffentlichen Kapitalgebern erhält Polen die Beihilfe in Höhe der Differenz zwischen den von der Stettiner Werft tatsächlich gezahlten Zinsen und dem Zinssatz, den der Begünstigte für einen Aufschub in der Abgeltung dieser Verbindlichkeiten an einen marktwirtschaftlich handelnden Gläubiger hätte zahlen müssen, für den Zeitraum von der Gewährung der Beihilfe bis zu ihrer Rückzahlung zurück. Sämtliche nicht abgegoltenen Verbindlichkeiten gegenüber der öffentlichen Hand sind unverzüglich abzugelten.

*Artikel 6*

In Bezug auf die in den Erwägungsgründen 187-201 beschriebenen Kapitalbeteiligungen verschiedener öffentlicher Kapitalgeber erhält Polen die Beihilfe in Höhe der gesamten Kapitalbeteiligung zurück.

*Artikel 7*

(1) Polen fordert die in den Artikeln 2 bis 6 genannte Beihilfe vom Begünstigten zurück. Die Beihilfe wird entsprechend den in den Erwägungsgründen 334-347 aufgeführten Leitlinien erstattet.

(2) Der Rückforderungsbetrag umfasst Zinsen, die von dem Zeitpunkt, ab dem die Beihilfe dem Begünstigten zur Verfügung stand, bis zu deren tatsächlicher Rückzahlung berechnet werden.

(3) Die Zinsen werden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission [1] und gemäß der Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission [2] zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 nach der Zinseszinsformel berechnet.

(4) Polen stellt mit dem Tag des Erlasses dieser Entscheidung alle ausstehenden Zahlungen für die in Artikel 1 genannte Beihilfe ein.

[1] ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1.
[2] ABl. L 82 vom 25.3.2008, S. 1.

*Artikel 8*

(1) Die in Artikel 1 genannte Beihilfe wird sofort und tatsächlich zurückgefordert.

(2) Polen stellt sicher, dass diese Entscheidung binnen sieben Monaten nach ihrer Notifikation umgesetzt wird.

*Artikel 9*

(1) Polen übermittelt der Kommission binnen zwei Monaten nach Notifikation dieser Entscheidung die folgenden Informationen:

a) Gesamtbetrag (Hauptforderung und Zinsen), der vom Begünstigten zurückzufordern ist,

b) ausführliche Beschreibung der Maßnahmen, die ergriffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um dieser Entscheidung nachzukommen,

c) Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass an den Begünstigten eine Rückzahlungsanordnung ergangen ist,

d) Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass sämtliche noch bestehenden Bürgschaftsverträge über Vorschusszahlungen aufgelöst wurden.

(2) Polen unterrichtet die Kommission laufend über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieser Entscheidung, bis die Rückzahlung der in Artikel 1 genannten Beihilfe abgeschlossen ist.

Auf Anfrage der Kommission legt Polen unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die ergriffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um dieser Entscheidung nachzukommen.

Ferner übermittelt Polen ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die vom Begünstigten bereits zurückgezahlt wurden.

Diese Entscheidung ist an die Republik Polen gerichtet.

Brüssel, den 6. November 2008

*Für die Kommission*

Neelie KROES

*Mitglied der Kommission*

*ANHANG*

**ANGABEN ZUR UMSETZUNG DIESER ENTSCHEIDUNG**

1. **Berechnung des zurückzufordernden Betrags**

1.1 Detaillierte Angaben zu den Beträgen der rechtswidrig zur Verfügung gestellten Beihilfe:

| Datum (*) | Betrag der Beihilfe (**) | Währung |
|---|---|---|
| | | |
| | | |
| | | |

(*) Zeitpunkt, zu dem die Beihilfe (die Teilbeträge) dem Begünstigten zur Verfügung gestellt wurde.
(**) Betrag der dem Begünstigten zur Verfügung gestellten Beihilfe (als Bruttosubventionsäquivalent).

Bemerkungen:

1.2 Detaillierte Darstellung der Berechnung der auf die zurückzufordernde Beihilfe anwendbaren Zinsen.

2. **Maßnahmen, die zur Rückforderung der Beihilfe vorgesehen sind und ergriffen wurden**

2.1 Detaillierte Beschreibung der vorgesehenen und bereits ergriffenen Maßnahmen zur sofortigen und tatsächlichen Rückzahlung der Beihilfe. Gegebenenfalls ist die rechtliche Grundlage der ergriffenen oder vorgesehenen Maßnahmen anzuführen.

2.2 Erstellung eines Zeitplans für die Rückforderung der Beihilfe. Wann wird die Beihilfe zur Gänze zurückgezahlt sein?

3. **Bereits erfolgte Rückzahlungen**

3.1 Detaillierte Angaben zu den vom Empfänger zurückgezahlten Beträgen der Beihilfe:

| Datum (*) | Betrag der zurückgezahlten Beihilfe | Währung |
|---|---|---|
| | | |
| | | |
| | | |

(*) Zeitpunkt, zu dem die Beihilfe zurückgezahlt wurde.

3.2 Nachweise für die Rückzahlung der unter Nummer 3.1 angeführten Beihilfebeträge.