IV

(Actos adoptados, antes del 1 de diciembre de 2009, en aplicación del Tratado CE, del Tratado UE y del Tratado Euratom)

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 6 de noviembre de 2008

relativa a la ayuda estatal C 19/05 (ex N 203/05) concedida por Polonia al Astillero Szczecin

[notificada con el número C(2008) 6770]

(El texto en lengua polaca es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2010/3/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones [1], de conformidad con las disposiciones citadas del Tratado y del Acuerdo,

Considerando lo siguiente:

1. **PROCEDIMIENTO**

(1) De conformidad con las disposiciones del anexo IV, punto 3, del Tratado de Adhesión por las que se rige el procedimiento de medidas transitorias, Polonia notificó, mediante carta de 27 de abril de 2004, registrada el 28 de abril de 2004, medidas de reestructuración a favor de Stocznia Szczecińska Nowa Sp.z o.o. (Nuevos Astilleros Szczecin, SL, en lo sucesivo «Astilleros Szczecin»). El asunto se registró con el número PL 31/2004.

(2) Mediante carta de 19 de mayo de 2004, la Comisión solicitó a las autoridades polacas algunos documentos que faltaban. Estos documentos fueron facilitados el 16 de junio de 2004. La Comisión solicitó información complementaria mediante cartas de 12 de agosto de 2004, 18 de noviembre de 2004 y 4 de marzo de 2005, a las que las autoridades polacas respondieron, respectivamente, mediante cartas de 24 de septiembre de 2004, registrada ese mismo día; de 28 de enero de 2005, registrada el 2 de febrero de 2005; de 30 de marzo de 2005, registrada el 1 de abril de 2005; y de 18 de abril de 2005, registrada el 20 de abril de 2005. Se celebraron reuniones con las autoridades polacas en las fechas siguientes: 9 de noviembre de 2004, 17 de noviembre de 2004 y 3 de marzo de 2005.

(3) Mediante carta de 22 de abril de 2005, registrada ese mismo día, las autoridades polacas aceptaron que la Comisión tratase la notificación de 27 de abril de 2004 del asunto PL 31/2004 también como notificación con arreglo al artículo 88, apartado 2, del Tratado CE con respecto a cualesquiera medidas que fueran consideradas nueva ayuda. Se asignó un nuevo número al asunto: N 203/2005.

(4) El 1 de junio de 2005, la Comisión adoptó la decisión de incoar el procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE en relación con la ayuda de reestructuración destinada al Astillero Szczecin, notificada por las autoridades polacas, que se publicó en el Diario Oficial [2], e invitó a las autoridades polacas y a los terceros interesados a que presentaran sus observaciones.

(5) Mediante carta de 24 de junio de 2005, las autoridades polacas indicaron la existencia de información confidencial en la Decisión y solicitaron que se eliminara de su versión pública. La Comisión respondió mediante carta de 15 de julio de 2005. Las autoridades polacas solicitaron la ampliación del plazo para presentar observaciones a la decisión de incoación mediante cartas de 30 de junio de 2005, registrada el 1 de julio de 2005; 26 de julio, registrada el 27 de julio de 2005; y 30 de agosto de 2005, registrada el 1 de septiembre de 2005. La

[1] DO C 23 de 1.2.2007, p. 20.

[2] DO C 222 de 2.9.2005, p. 7.

Comisión respondió mediante cartas de 12 de julio, 2 de agosto y 9 de septiembre de 2005, respectivamente. Mediante carta de 4 de octubre de 2005, registrada el 7 de octubre de 2005, las autoridades polacas presentaron observaciones a la decisión de incoación del procedimiento de investigación formal. En esta carta, las autoridades polacas presentaron también un plan de reestructuración para el período 2002-2004, fechado en diciembre de 2002 y modificado en octubre de 2003 (en lo sucesivo denominado «el plan de reestructuración de 2003»). Mediante carta de 10 de octubre de 2005, registrada ese mismo día, un representante legal del Astillero Szczecin informó de que se habían incorporado en el escrito de las autoridades polacas la opinión y las observaciones de la empresa.

(6) Los terceros interesados que figuran a continuación presentaron observaciones: Związek Pracodawców Forum Okrętowe (Asociación de Industrias Marítimas de Polonia) por carta de 6 de octubre de 2005, registrada ese mismo día; Towimor S.A. por carta de 6 de octubre de 2005, registrada ese mismo día; H. Cegielski – Poznan S.A. por carta de 6 de octubre de 2005, registrada ese mismo día; Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. por carta de 6 de octubre de 2005, registrada ese mismo día; Peter Dohle Shiffahrts-KG por carta de 5 de octubre de 2005, registrada el 6 de octubre de 2005; Odjefjell ASA, por carta de 6 de octubre de 2005, registrada el 11 de octubre de 2005; los sindicatos del Astillero Szczecin («Solidarność», «Solidarność 80» y «Stoczniowiec») por carta de 7 de octubre de 2005, registrada el 10 de octubre de 2005; el alcalde de la ciudad de Szczecin por carta de 5 de octubre, registrada el 11 de octubre de 2005; Lubmor Sp. z o.o. por carta de 6 de octubre de 2005, registrada el 11 de octubre de 2005 y Business Club Szczecin por carta de 12 de octubre de 2005, registrada ese mismo día. La Comisión remitió estas observaciones a las autoridades polacas mediante carta de 27 de octubre de 2005, a la que estas respondieron por carta de 21 de noviembre de 2005.

(7) La Comisión solicitó los servicios de un consultor externo para evaluar el plan de reestructuración de 2003. El consultor entregó su informe a la Comisión en marzo de 2006.

(8) Mediante carta de 13 de enero de 2006, la Comisión solicitó a las autoridades polacas información adicional sobre el proceso de reestructuración del Astillero Szczecin. Estas respondieron mediante carta de 20 de febrero de 2006, registrada ese mismo día. El 22 de febrero de 2006, se celebró una reunión entre las autoridades polacas, representantes del astillero y los servicios de la Comisión. A raíz de este encuentro, la Comisión solicitó a las autoridades polacas información adicional mediante cartas de 8 de marzo de 2006, 30 de marzo de 2006, 12 de abril de 2006 y 28 de abril de 2006. Las autoridades polacas respondieron mediante cartas de 13 de marzo de 2006, registrada ese mismo día; 29 de marzo de 2006, registrada el 30 de marzo de 2006; 6 de abril de 2006, registrada el 10 de abril de 2006; 19 de abril de 2006, registrada el 20 de abril de 2006; y 26 de mayo de 2006, registrada el 30 de mayo de 2006. Mediante carta de 23 de junio de 2006, registrada el 26 de junio de 2006, el asesor del astillero consultó a la Comisión sobre un proyecto de plan de reestructuración denominado «Plan de desarrollo del Astillero Szczecin para el período 2006-2011».

(9) El 12 de julio de 2006, se celebró una reunión entre las autoridades polacas, representantes del astillero y los servicios de la Comisión. Las autoridades polacas remitieron información en relación con el proceso de reestructuración del Astillero Szczecin mediante carta de 13 de julio de 2006, registrada el 17 de julio de 2006. Por carta de 17 de julio de 2006, la Comisión solicitó a las autoridades polacas información complementaria. Estas respondieron mediante carta de 1 de septiembre de 2006, registrada ese mismo día. El 4 de septiembre de 2006, las autoridades polacas enviaron un plan de reestructuración modificado para el Astillero Szczecin denominado «Plan de desarrollo del Astillero Szczecin Nowa Sp. z o.o. para el período 2006-2011» (en lo sucesivo, «el plan de reestructuración de 2006».

(10) Mediante cartas de 26 de septiembre de 2006, registrada el 27 de septiembre; y 21 de noviembre de 2006, registrada el 27 de noviembre de 2006, las autoridades polacas facilitaron información complementaria en relación con el asunto.

(11) El 7 de diciembre de 2006 se celebró una reunión entre la Comisaria Neelie Kroes y Piotr Woźniak, Ministro de Economía polaco. El ministro Woźniak afirmó que Polonia estaba decidida a volver a poner en marcha el proceso de privatización del Astillero Szczecin mediante un procedimiento abierto y transparente que culminaría antes de junio de 2007. Las autoridades polacas confirmaron estas declaraciones mediante carta de 27 de diciembre de 2006, registrada el 4 de enero de 2007, remitiéndose a la decisión del Consejo de Ministros de Polonia, de 19 de diciembre de 2006, por la que se aceptó un documento titulado «Información sobre la situación en el sector de la construcción naval». Las autoridades polacas solicitaron a la Comisión que iniciase conversaciones sobre la cuestión de las medidas compensatorias. Los servicios de la Comisión visitaron el astillero el 18 de diciembre de 2006, en presencia de su consultor externo, con objeto de conocer los hechos y datos necesarios para evaluar las medidas compensatorias. El consultor externo presentó su informe de evaluación de la capacidad actual del astillero el 16 de enero de 2007.

(12) A la carta de 27 de diciembre de 2006 la Comisión respondió mediante carta de 29 de enero de 2007, en la que, entre otras cosas, solicitaba a las autoridades polacas que presentaran una propuesta de medidas compensatorias para el Astillero Szczecin antes de que finalizase febrero de 2007.

(13) Mediante carta de 28 de febrero de 2007, registrada ese mismo día, las autoridades polacas presentaron algunas explicaciones en relación con el proceso de privatización del Astillero Szczecin y una propuesta de medidas compensatorias. Las autoridades polacas propusieron el cierre de una de las tres gradas del astillero a partir de marzo de 2010.

(14) En este contexto, el 15 de marzo de 2007, se celebró una reunión de carácter técnico entre los servicios de la Comisión, las autoridades polacas y los representantes del astillero, en la que se abordó esencialmente la cuestión de las medidas compensatorias, aunque también se habló del proceso de reestructuración en curso. La Comisión y las autoridades polacas acordaron que la Comisión tratase las cuestiones de índole técnica directamente con el Astillero Szczecin con vistas a reunir todos los datos necesarios para evaluar la propuesta de medidas compensatorias presentada por las autoridades polacas.

(15) Tras la reunión, la Comisión solicitó una serie de datos al Astillero Szczecin mediante cartas de 29 de marzo de 2007, 27 de abril de 2007 y 30 de mayo de 2007. La empresa respondió por cartas de 18 de abril de 2007, registrada el 27 de abril de 2007; 8 de mayo de 2007, registrada el 10 de mayo de 2007; y 4 de junio de 2007, registrada el 5 de junio de 2006. El 8 de junio tuvo lugar una reunión entre los servicios de la Comisión, las autoridades polacas y representantes del astillero. El Astillero Szczecin facilitó información complementaria por carta de 15 de junio de 2007, registrada ese mismo día.

(16) Por último, mediante carta de 31 de julio de 2007 los servicios de la Comisión informaron a las autoridades polacas de que, con carácter preliminar, consideraban que el cierre de la grada Wulkan 1 era una medida compensatoria suficiente con algunas condiciones. En su respuesta de 24 de agosto de 2007, registrada el 28 de agosto de 2007, las autoridades polacas confirmaban su intención de llevar a la práctica las reducciones de capacidad descritas en la carta de la Comisión.

(17) Las autoridades polacas facilitaron información sobre el proceso de privatización y reestructuración del Astillero Szczecin mediante cartas de 5 de enero de 2007, registrada el mismo día; y 9 de enero de 2007, registrada el 11 de enero de 2007. La Comisión respondió por carta de 29 de enero de 2007. En una carta de 28 de febrero de 2007, registrada ese mismo día, las autoridades polacas se comprometieron a elegir un inversor para el astillero y a firmar el acuerdo de privatización antes de que finalizase junio de 2007.

(18) La Comisión solicitó nuevas aclaraciones sobre el proceso de privatización del Astillero Szczecin mediante cartas de 29 de mayo de 2007, 28 de junio de 2007 y 30 de julio de 2007. Las autoridades polacas facilitaron información al respecto por carta de 1 de junio de 2007, registrada el 4 de junio de 2007, en la que figuraba la lista de empresas a las que se había enviado una invitación para presentar ofertas relativas a la adquisición del Astillero Szczecin. Mediante cartas de 25 de junio de 2007, registrada ese mismo día; y 11 de julio de 2007, registrada ese mismo día; se remitió información complementaria.

(19) Por carta de 1 de agosto de 2007, registrada el 6 de agosto de 2007, las autoridades polacas enviaron el primer proyecto de memorando informativo del astillero. Mediante carta de 13 de agosto de 2007, la Comisión presentó observaciones al memorando informativo. Por carta de 21 de agosto de 2007, registrada el 27 de agosto de 2007, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que la situación financiera del astillero se había deteriorado sensiblemente y, por lo tanto, sus propietarios públicos se planteaban inyectar capital para sostenerlo. Las autoridades polacas anunciaron también que se actualizaría en consecuencia el memorando informativo.

(20) Mediante carta de 4 de septiembre de 2007, la Comisión solicitó aclaraciones. Las autoridades polacas respondieron por cartas de 7 de septiembre de 2007, registrada el 10 de septiembre de 2007; y 11 de septiembre de 2007, en las que las autoridades polacas facilitaron la nueva versión del memorando informativo e informaron a la Comisión de que se habían remitido invitaciones a presentar ofertas a 221 inversores potenciales.

(21) Mediante carta de 12 de septiembre de 2007, la Comisión solicitó información adicional. La Comisión presentó observaciones a propósito del memorando informativo y solicitó aclaraciones mediante cartas de 14 de septiembre de 2007 y 3 de octubre de 2007. Las autoridades polacas respondieron mediante carta de 12 de octubre de 2007, registrada el 16 de octubre de 2007, en la que informaban de que seis inversores potenciales habían solicitado una copia del memorando informativo del astillero. Mediante carta de 23 de octubre de 2007, registrada el mismo día, las autoridades polacas remitieron un calendario de privatización actualizado, previendo el inicio de las negociaciones con los inversores potenciales en enero de 2008.

(22) Mediante carta de 30 de noviembre de 2007, la Comisión solicitó que, antes de finales de febrero de 2008, se presentara un proyecto de plan de reestructuración elaborado por el nuevo propietario del astillero. Las autoridades polacas facilitaron información complementaria sobre el proceso de privatización mediante cartas de 11 de diciembre de 2007, registrada el 13 de diciembre de 2007; y 19 de diciembre de 2007, registrada el 20 de diciembre de 2007. En la carta de 21 de diciembre de 2007, registrada ese mismo día, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que el 20 de diciembre de 2007 Amber Sp. z o.o. (filial al 100 % de un operador siderúrgico polaco, Zlomrex, en lo sucesivo, «Amber») fue el único licitador que presentó una oferta vinculante de compra de acciones del Astillero Szczecin.

(23) El 10 de enero de 2008 tuvo lugar una reunión entre las autoridades polacas y la Comisión. Tras la reunión, la Comisión solicitó a las autoridades polacas que facilitasen información adicional sobre el proceso de privatización mediante cartas de 17 de enero de 2008, 30 de enero de 2008, 28 de febrero de 2008, 18 de marzo de 2008 y 2 de abril de 2008. Las autoridades polacas respondieron a las solicitudes de la Comisión mediante cartas de 23 de enero de 2008, registrada el 24 de enero de 2008; 25 de enero de 2008, registrada el 28 de enero de 2008; y 30 de enero de 2008, registrada el 31 de enero de 2008. Mediante carta de 8 de febrero de 2008, registrada ese mismo día, Polonia envió una copia de la oferta de Amber.

(24) Mediante carta de 14 de febrero de 2008, registrada el 19 de febrero de 2008, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que no era posible respetar el plazo para la privatización del astillero antes de finales de febrero de 2008, se comprometieron a finalizar el proceso de privatización y acordaron el plan de reestructuración del astillero antes del verano de 2008.

(25) Por carta de 29 de febrero de 2008, registrada el 3 de marzo de 2008, las autoridades polacas enviaron dos documentos de la empresa Amber: «Aclaraciones adicionales, líneas maestras del programa de reestructuración y compromisos declarados en relación con la adquisición del Astillero Szczecin suscritos por Amber» de 29 de febrero de 2008 y «Primera versión del plan de reestructuración del Astillero Szczecin que incluye el plan de negocio de la empresa para 2008-2012 teniendo en cuenta la información obtenida en el curso del proceso de diligencia debida llevado a cabo en el astillero».

(26) Mediante carta de 28 de marzo de 2008, registrada ese mismo día, las autoridades polacas informaron de que el período de exclusividad para negociar con Amber se había ampliado hasta el 15 de abril de 2008. A raíz de la invitación cursada por las autoridades polacas por carta de 4 de abril de 2008, registrada el 7 de abril de 2008, el 10 de abril de 2008 tuvo lugar una reunión entre las autoridades polacas, representantes del Astillero Szczecin, Amber y los servicios de la Comisión.

(27) Por correo electrónico de 9 de abril de 2008, registrado el 24 de abril de 2008, el asesor de Amber envió estimaciones financieras preliminares en relación con el astillero. Además, Amber facilitó información en la reunión de 10 de abril de 2008, que fue registrada el 18 de abril de 2008.

(28) Las autoridades polacas enviaron información sobre el avance de las negociaciones con Amber por cartas de 7 de abril de 2008, registrada el 18 de abril de 2008; 23 de abril de 2008, registrada ese mismo día; 25 de abril de 2008, registrada ese mismo día; 28 de abril de 2008, registrada el 29 de abril de 2008; y 29 de abril de 2008, registrada el 5 de mayo de 2008. La Comisión solicitó información por carta de 30 de abril de 2008. El 8 de mayo de 2008, se celebró una reunión entre las autoridades polacas y la Comisión.

(29) La Comisión presentó observaciones a propósito de la evolución del proceso de privatización mediante cartas de 21 y 30 de abril de 2008.

(30) Por último, mediante carta de 12 de mayo de 2008, registrada ese mismo día, las autoridades polacas comunicaron a la Comisión que Amber se retiraba del proceso de privatización.

(31) Las autoridades polacas informaron también a la Comisión de que estaban tomando medidas para relanzar el proceso de privatización con vistas a firmar los acuerdos de privatización antes de finales de noviembre de 2008. Desde el 3 de junio de 2008, Polonia ha venido enviando a la Comisión informes diarios sobre las medidas adoptadas por varios accionistas en este renovado proceso de privatización. La Comisión se reunió con las autoridades polacas el 13 de junio de 2008.

(32) El 20 de junio de 2008, los servicios de la Comisión se reunieron con las autoridades polacas, a petición de estas últimas, y con la empresa noruega Ulstein y, el 24 de junio de 2008, con las autoridades polacas y la empresa polaca Mostostal Chojnice, que fueron presentadas a la Comisión como compradoras potenciales del Astillero Szczecin. Mediante carta de 26 de junio de 2008, registrada ese mismo día, las autoridades polacas remitieron un proyecto de plan de reestructuración para el Astillero Szczecin elaborado por Mostostal Chojnice. El 7 de julio de 2008 se envió información complementaria, registrada el 8 de julio de 2008.

(33) Mediante carta de 14 de julio de 2008, las autoridades polacas se comprometieron a presentar a la Comisión antes del 12 de septiembre de 2008 un plan de reestructuración completo.

(34) El 16 de julio de 2008, la Comisión aceptó provisionalmente la evaluación y las conclusiones presentadas en un proyecto de decisión final por la que se da por concluido el procedimiento de investigación formal considerando que la ayuda estatal concedida al Astillero Szczecin es incompatible con el mercado común y ha de ser recuperada. A la luz de la carta de las autoridades polacas de 14 de julio de 2008, la Comisión decidió posponer la adopción de esta decisión con objeto de estar en condiciones de determinar si el nuevo plan de reestructuración, que debía ser remitido por las autoridades polacas antes del 12 de septiembre de 2008, mejoraba sensiblemente la situación y permitía que la ayuda fuese considerada compatible con el mercado común.

(35) Posteriormente, las autoridades polacas han venido informando semanalmente a la Comisión de la evolución del proceso de privatización (cartas de 28 de julio, 4 de agosto, 12 de agosto, 21 de agosto, 25 de agosto, 1 de septiembre, 8 de septiembre, 16 de septiembre y 23 de septiembre de 2008, registradas esos mismos días).

(36) Mediante carta de 18 de julio de 2008, registrada el 21 de julio de 2008, las autoridades polacas propusieron una ronda de consultas con los servicios de la Comisión sobre el plan de reestructuración, con el fin de preparar su versión definitiva, teniendo en cuenta las observaciones de los servicios de la Comisión. La Comisión aceptó el calendario de la consulta por carta de 31 de julio de 2008.

(37) La Comisión no recibió informalmente un proyecto de plan de reestructuración para el Astillero Szczecin hasta el 3 de septiembre de 2008. A continuación, el 4 de septiembre de 2008 se celebró un primer encuentro entre las autoridades polacas y los servicios de la Comisión, en presencia de Mostostal. El 8 de septiembre de 2008, la Comisión recibió una versión corregida del plan y el 10 de septiembre de 2008 se organizó otra reunión con las autoridades polacas, Mostostal y el coinversor potencial, Ulstein.

(38) Mediante carta de 12 de septiembre de 2008, registrada ese mismo día, las autoridades polacas remitieron el plan de reestructuración definitivo del Astillero Szczecin elaborado por Mostostal en cooperación con la empresa noruega de construcción naval Ulstein.

(39) Mediante carta de 16 de septiembre de 2008, registrada el 17 de septiembre de 2008, las autoridades polacas remitieron el borrador del acuerdo de reestructuración entre Mostostal y los propietarios públicos del Astillero Szczecin: la Agencia de Desarrollo Industrial y la Corporación de Astilleros de Polonia.

(40) Mediante carta de 22 de septiembre de 2008, registrada ese mismo día, Ulstein informó a la Comisión de que se retiraba del proceso de privatización y no participaría en la reestructuración del Astillero Szczecin.

(41) Mediante carta de 22 de septiembre de 2008, registrada el 25 de septiembre de 2008, Mostostal informó a la Comisión de que, a la vista de la decisión de Ulstein, estaba dispuesta a llevar a cabo en solitario la totalidad del plan de reestructuración del Astillero Szczecin. El 30 de septiembre de 2008, se celebró una reunión entre las autoridades polacas, los servicios de la Comisión y la empresa Mostostal.

(42) Por carta de 27 de octubre de 2008, la Comisión indicó a las autoridades polacas las condiciones generales para la ejecución de la presente Decisión. Mediante carta de 3 de noviembre de 2008, registrada el 4 de noviembre de 2008, las autoridades polacas se comprometieron a observar plenamente estas condiciones. La Comisión aceptó este compromiso de las autoridades polacas por carta de 6 de noviembre de 2008.

(43) Mediante carta de 14 de junio de 2007, la Comisión solicitó a las autoridades polacas que le facilitasen información sobre la ayuda estatal recibida por el Astillero Szczecin con posterioridad a la incoación del procedimiento de investigación formal. Estas respondieron mediante carta de 11 de julio de 2007, registrada ese mismo día. Mediante carta de 13 de noviembre de 2007, la Comisión solicitó aclaraciones adicionales. Las autoridades polacas respondieron mediante carta de 9 de enero de 2008, registrada ese mismo día. Las autoridades polacas facilitaron información adicional en relación con la ayuda estatal concedida al astillero mediante carta de 9 de enero de 2008, registrada el 10 de enero de 2008. Las autoridades polacas informaron a la Comisión de las medidas adicionales concedidas al Astillero Szczecin mediante cartas de 6 de diciembre de 2007, registrada ese mismo día; 9 de enero de 2008, registrada el 10 de enero de 2008; 12 de febrero de 2008, registrada el 13 de febrero de 2008; 26 de junio de 2008, registrada el 27 de junio 2008; y 12 de septiembre de 2008, registrada ese mismo día.

2. **DESCRIPCIÓN**

2.1. *LA EMPRESA*

(44) El beneficiario de la ayuda está situado en la región de Pomerania Occidental, al noroeste de Polonia. La Comisión señala que las empresas situadas en esta región reúnen las condiciones para recibir, con arreglo a las normas relativas a las ayudas estatales, ayudas procedentes de los Fondos Estructurales en el marco del objetivo de convergencia [1] y del Fondo de Cohesión [2]. En particular, las empresas establecidas en esta región son beneficiarias potenciales de ayudas procedentes del Programa Operativo Regional para la región de Pomerania Occidental al amparo de los ejes prioritarios de apoyo a las medidas destinadas a las pequeñas y medianas empresas, la innovación y la transferencia de tecnología (orientadas a la creación a largo plazo de puestos de trabajo) y a las infraestructuras sociales y educativas, centradas en la formación profesional y el aprendizaje permanente. Las empresas situadas en esta región también pueden acogerse al Programa Operativo para la Economía Innovadora.

(45) El Astillero Szczecin fue fundado el 25 de junio de 2002 con el fin de absorber las actividades de Stocznia Szczecinska Porta Holding S.A. (en lo sucesivo, «SSPH») y de su filial principal en el sector de la construcción naval, el Astillero Szczecin (en lo sucesivo, «SS»), que solicitaron el concurso de acreedores el 29 de julio de 2002. El Astillero Szczecin fue creado como estructura vacía (*empty shell*), exenta de las deudas de SSPH y SS derivadas de sus actividades anteriores.

(46) La nueva empresa de construcción naval fue absorbida por la empresa pública Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. (Agencia de Desarrollo Industrial S.A., en lo sucesivo, «ARP») y el Tesoro Público con el fin de finalizar las actividades en curso y de reanudar las actividades de construcción naval, al tiempo que se llevaba a cabo la necesaria reestructuración. Formalmente, la empresa que absorbió las actividades anteriores de construcción naval era una filial de SSPH, creada ya en 1989, Allround Ship Services Sp. z o.o. (en lo sucesivo, «ASS»). En realidad, ya en 2001, al enfrentarse a una difícil situación financiera, la empresa de titularidad pública al 100 % SSPH decidió concentrar las actividades de construcción naval en ASS, que se consideraba más fácil de reestructurar que SS. En enero de 2002, ASS, originalmente una pequeña filial que realizaba trabajos de pintura, celebró con SSPH un convenio marco para la construcción de cascos y, a tal efecto, alquiló los activos de producción de SSPH. Unas semanas antes de que SSPH solicitara el concurso de acreedores, vendió ASS a ARP por 1 zloty polaco (PLN). A continuación ASS fue rebautizada como Stocznia Szczecińska Nowa (Astillero Szczecin, el beneficiario de la ayuda).

(47) En ese momento el Astillero Szczecin no absorbió los activos de SSPH y SS sino que se los alquiló al administrador concursal hasta julio de 2004. El 20 de julio de 2004, el Astillero Szczecin firmó con los administradores de SSPH y SS el convenio por el que adquiría estos activos. El Astillero Szczecin no asumió las deudas de SSPH ni de SS, sino que estas dos empresas siguieron siendo responsables de unas deudas sujetas al procedimiento concursal. El Astillero Szczecin asumió una parte de los trabajos en curso celebrando nuevos convenios con los propietarios de los buques.

(48) ASS absorbió los empleados de SSPH y SS, pero fue reduciendo paulatinamente la plantilla de 8 071 trabajadores en 2001 a 5 322 a finales de 2006. En 2007, la empresa empleaba a una media de 4 700 personas.

---

[1] Artículo 5, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) nº 1083/2006 del Consejo, de 11 de julio de 2006, por el que se establecen las disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión y se deroga el Reglamento (CE) nº 1260/1999 (DO L 210 31.7.2006, p. 25).

[2] Decisión 2006/596/CE de la Comisión, de 4 de agosto de 2006, por la que se establece la lista de los Estados miembros que pueden recibir financiación del Fondo de Cohesión durante el período 2007-2013 (DO L 243 de 6.9.2006, p. 47).

(49) El volumen de producción aumentó de 158 000 CGT en 2003 a 213 000 CGT en 2005, mientras que en 2006 la producción descendió a 167 000 CGT. En agosto de 2007, en la cartera de pedidos figuraban 30 buques por un valor total de 1 134 millones EUR. En términos de magnitud de la cartera de pedidos, SSN ocupa el puesto 32º a escala mundial y el 6º en Europa.

(50) Los principales clientes del astillero se encuentran en Alemania, Países Bajos, Rusia e Italia. Sus principales competidores en Europa son los astilleros españoles, alemanes y croatas.

(51) En la actualidad el 80 % del Astillero Szczecin está en manos de Korporacja Polskie Stocznie S.A. (Corporación de Astilleros de Polonia S.A., en lo sucesivo, «KPS») y el 18 % es propiedad de ARP. El Tesoro Público controla un 2 % del capital en acciones. ARP es una sociedad por acciones de titularidad pública constituida por ley y propiedad al 100 % del Tesoro Público. ARP desarrolla actividades que le son confiadas por ley. Entre otras cosas, participa en procesos de reestructuración de la titularidad en empresas públicas, gestiona paquetes de acciones y participaciones del Tesoro Público en nombre de las instituciones públicas y concede créditos y avales para la reestructuración de empresas públicas. ARP posee el 100 % del capital en acciones de KPS, que fue creada con el fin de garantizar la financiación de las empresas del sector de la construcción naval en Polonia.

(52) El Astillero Szczecin construye buques, como portacontenedores, buques destinados al transporte de productos químicos, ro-ro y multipropósito. El 1 % de la actividad de la empresa consiste en la fabricación de estructuras metálicas y diversos servicios afines a la construcción naval.

(53) Entre las principales instalaciones de producción del Astillero Szczecin se encuentran tres gradas: Wulkan Nowy, Odra Nowa y Wulkan 1.

(54) Inmediatamente después de su creación en 2002, el Astillero Szczecin comenzó a desarrollar actividades de reestructuración. Elaboró el plan de reestructuración de 2003 que, en primer lugar, fue aprobado por sus accionistas el 19 de diciembre de 2002 y fue modificado posteriormente en octubre de 2003. Algunas de las razones principales de la insolvencia de la anterior empresa de construcción naval de Szczecin son las siguientes: problemas tecnológicos, errores de diseño, escasa productividad, costes elevados y factores externos tales como el elevado tipo de cambio del zloty polaco y la competencia asiática. Estos problemas condujeron a que los mercados financieros perdieran la motivación para financiar actividades de construcción de buques, lo que, a su vez, provocó retrasos en las entregas y la acumulación de penalizaciones y deudas.

(55) La estrategia de reestructuración pretendía lograr la rentabilidad permanente, centrándose en el mercado de buques portacontenedores, y convertir a la empresa en un gran productor de buques para el transporte de productos químicos, buques ro-ro y con-ro, así como de buques para fines específicos. El plan de reestructuración también incluía la posibilidad de encontrar un inversor estratégico. Era necesario modificar el plan de reestructuración inicial de 2003 debido a las dificultades financieras de las empresas que cooperaban, a los trabajadores y a las actividades que se encontraban integradas en el Astillero Szczecin.

(56) La situación financiera del Astillero Szczecin se fue deteriorando de manera gradual.

Cuadro 1

Producción del Astillero Szczecin

(en millones PLN)

	2002	2003	2004	2005	2006	30.9.2007
Volumen de negocios	424,88	1 114,44	1 303,46	1 416,04	1 199,8	655,87
Resultado de explotación	– 6,16	– 39,64	– 119,80	– 11,44	– 194,24	– 134,36
Capital propio	65,01	62,01	112,83	247,96	149,43	81,96

Fuente: Memorando informativo de 2006, presentado por las autoridades polacas el 12 de octubre de 2007 y «Plan de negocio del Astillero Szczecin para 2008-2012 teniendo en cuenta la información obtenida en el transcurso del proceso de diligencia debida llevado a cabo en el astillero», remitido por carta de 29 de febrero de 2008.

(57) Los factores que provocaron esta difícil situación financiera eran externos, tales como la depreciación del dólar (la divisa en la que el astillero percibía sus ingresos) y la apreciación del zloty (la divisa de los costes del astillero), el aumento de los precios del acero y las dificultades para acceder a la financiación tras la solicitud de concurso de acreedores de SSPH. En cuanto a las razones internas que explican las dificultades, se ha reconocido que las instalaciones del astillero se encontraban en malas condiciones y requerían mejoras sustanciales. Desde 2006, la empresa ha debido hacer frente a graves problemas laborales: un elevado absentismo, la rotación de los empleados y la partida de trabajadores cualificados a otros astilleros, especialmente con dirección a Alemania y Noruega, países en los que se ofrecían salarios notablemente superiores.

2.2. *DECISIÓN DE INCOAR EL PROCEDIMIENTO CONTEMPLADO EN EL ARTÍCULO 88, APARTADO 2, DEL TRATADO CE*

(58) En su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión llegó a la conclusión, en primer lugar, de que las medidas notificadas a la Comisión en el marco del anexo IV, punto 3, del Tratado de Adhesión constituyen nueva ayuda porque aún no se habían concedido en el momento de la adhesión. La Comisión enumeró estas medidas en la parte B del anexo a dicha decisión.

(59) La Comisión concluyó también que una serie de medidas incluidas en la parte A del anexo a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal se habían concedido al Astillero Szczecin antes del 1 de mayo de 2004, no eran aplicables con posterioridad a la adhesión con arreglo a lo dispuesto en el anexo IV, apartado 3, del Tratado de Adhesión y, por lo tanto, no se evaluarían al amparo del procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2. Por consiguiente, la presente Decisión no abarca estas medidas. No obstante, se han de tener en cuenta en la evaluación de la compatibilidad con el mercado común de las medidas concedidas tras la adhesión.

(60) Esencialmente, por lo que respecta a las medidas enumeradas en la parte B del anexo a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión alegó que la decisión legalmente vinculante sobre estas medidas no se había adoptado antes de la adhesión, si bien se reconoció que se habían dado algunos pasos preliminares hacia tal decisión legalmente vinculante.

(61) La primera de estas medidas es una inyección de capital por parte de ARP. El plan de reestructuración de 2003 contemplaba una inyección de capital de 241 752 900 PLN, aunque solo una parte de la misma (180 millones PLN) se efectuó antes de la adhesión de Polonia a la UE. ARP no estaba en condiciones, sin embargo, de llevar a cabo la totalidad de la inyección de capital de 241 752 900 PLN por razones presupuestarias. En opinión de las autoridades polacas, el resto de la inyección de capital (61 752 652 PLN) se decidió el 21 de diciembre de 2004.

(62) La segunda y la tercera de estas medidas de ayuda son garantías de ARP para la construcción de buques (cada una corresponde a una ayuda por un importe de 1 935 000 PLN). Estas garantías se refieren a buques cuya construcción fue encargada en 2002. Las garantías para los buques posteriores debían constituirse tan pronto como se entregaran los anteriores. Por tanto, las garantías para los buques 7º y 8º debían constituirse en el momento en que se entregaran los buques 4º y 5º (en 2005).

(63) El último conjunto de medidas que, según la información de que se dispone, no se concedió antes de la adhesión, es el otorgado al Astillero Szczecin por parte de la Ciudad de Szczecin en forma de condonaciones y aplazamientos de pago del impuesto sobre bienes inmuebles. En total, estas medidas representan 12 500 000 PLN. Según los datos facilitados por las autoridades polacas [1], a día de hoy estas medidas aún no se han hecho efectivas al astillero.

(64) La Comisión decidió incoar el procedimiento de investigación formal debido a las dudas que se detallan a continuación en cuanto a la compatibilidad de las ayudas de reestructuración con el mercado común.

(65) En primer lugar, la Comisión albergaba dudas en cuanto a la elegibilidad del Astillero Szczecin para recibir ayudas de reestructuración. Daba la impresión de que la empresa había sido creada para continuar con la actividad de su predecesora, que había solicitado el concurso de acreedores, sin asumir, sin embargo, sus deudas. La Comisión consideró, por tanto, que el Astillero Szczecin era una nueva empresa en el sentido de las Directrices comunitarias aplicables.

(66) En segundo lugar, la Comisión tenía dudas de que las actividades de reestructuración ya realizadas y en curso fueran a lograr la rentabilidad a largo plazo del Astillero Szczecin. La reestructuración llevada a cabo por el astillero consistía principalmente en la reducción de la deuda y la mejora de la liquidez, con el fin de garantizar la continuidad de la producción. Entre los presuntos costes de las verdaderas actividades de reestructuración se incluyen los costes de adquisición de los activos productivos al administrador concursal de SSPH y SS. La Comisión constató que, incluso al término del período de reestructuración, el nivel de producción previsto seguiría siendo relativamente bajo en relación con el de astilleros europeos competidores.

(67) En tercer lugar, y teniendo en cuenta la información disponible, la Comisión albergaba dudas de que se hubieran adoptado las medidas compensatorias adecuadas, ya que, en la práctica, en el astillero no se había logrado una verdadera reducción de la capacidad de producción.

(68) En cuarto lugar, la Comisión dudaba de que algunos de los presuntos costes de reestructuración, como, por ejemplo, los de adquisición de los activos productivos, fueran a ser considerados elegibles por estar relacionados verdaderamente con la reestructuración.

(69) Por último, la Comisión albergaba dudas de que la contribución propia del beneficiario al plan de reestructuración a partir de sus propios recursos o de financiación externa en condiciones de mercado fuera significativa. La Comisión dudaba especialmente de que el uso del beneficio acumulado constituyera contribución propia. Además, la Comisión señaló que el 78 % de la supuesta contribución propia estaba constituido por anticipos de armadores garantizados por KUKE, la Agencia polaca de Crédito a la Exportación. Habida cuenta de que el Astillero Szczecin era una empresa que atravesaba por dificultades financieras, la Comisión no tenía la certeza de que las primas de garantía reflejasen adecuadamente el riesgo implícito ni de que los avales exigidos fueran suficientes. Por ello, la Comisión no estaba segura de que la contribución propia propuesta estuviera exenta de ayuda estatal.

2.3. *OBSERVACIONES DE LOS TERCEROS INTERESADOS*

2.3.1. OBSERVACIONES DE LAS AUTORIDADES POLACAS

(70) A raíz de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, las autoridades polacas remitieron sus observaciones a propósito de la decisión. El beneficiario de la ayuda no presentó alegaciones propias, sino que suscribió lo indicado por las autoridades polacas.

[1] Carta de 9 de enero de 2008.

(71) Las autoridades polacas abordaron varias cuestiones. El principal asunto controvertido era el de determinar si algunas medidas de ayuda habían sido ejecutadas antes de la adhesión de Polonia a la Unión Europea, es decir, antes del 1 de mayo de 2004, y si no eran aplicables tras la adhesión. Estas medidas no pueden ser evaluadas por la Comisión, ya que solo las medidas que no hubieran sido otorgadas antes de la adhesión son evaluadas por la Comisión en calidad de ayudas notificadas o de ayudas ilegales en aplicación del procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE.

(72) Las autoridades polacas se mostraron en desacuerdo con la conclusión de la Comisión de que las medidas presentadas en la parte B del anexo a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal constituían nueva ayuda. Las autoridades polacas aseguran que todas las medidas incluidas en ese cuadro habían sido concedidas antes de la adhesión de Polonia y, por lo tanto, no se había previsto o concedido ninguna nueva ayuda al Astillero Szczecin.

Inyección de capital en el astillero (parte B del anexo a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, medida 61)

(73) En primer lugar, las autoridades polacas arguyen que el Astillero Szczecin albergaba expectativas legítimas de que la ayuda contemplada en el plan de reestructuración de 2003 fuera compatible con la normativa en materia de ayudas estatales. Las autoridades polacas hacen referencia especialmente a dos documentos: «Situación del sector polaco de la construcción naval, acciones recomendadas y mecanismos de apoyo a este sector» (adoptado por el Consejo de Ministros el 16 de julio de 2002) *y* «Estrategia a medio plazo de constitución de avales y garantías del Tesoro Público» (adoptado por el Consejo de Ministros de 10 de junio de 2003). Las autoridades polacas sostienen que estas y otras acciones similares adoptadas por las autoridades centrales, regionales y municipales formaban parte de un amplio programa destinado a salvar el sector de la construcción naval.

(74) En segundo lugar, las autoridades polacas alegan que, al exigir la promulgación de un «acto legalmente vinculante», la Comisión aplica criterios del Derecho comunitario a acontecimientos y al Derecho nacional anteriores a la adhesión. Polonia sostiene que antes de la adhesión era de aplicación la normativa polaca en materia de ayudas estatales y que esta normativa «no contemplaba una decisión formal relativa a la concesión de ayuda destinada al beneficiario en ningún momento del procedimiento». La normativa polaca no requería más que la aprobación del plan de reestructuración y de las medidas de ayuda de dicho plan por parte del presidente de la Oficina de Defensa de la Competencia y los Consumidores, que evidentemente se concedió. Las autoridades polacas alegan que «es incuestionable que cada medida incluida en el plan de reestructuración finalmente aprobado se pactaba entre SSN y la autoridad pertinente que concedía la ayuda». En otro orden de cosas, Polonia estima que el Derecho comunitario no era aplicable a hechos anteriores a la adhesión y que el asunto Fleuren [1], al que la Comisión se refirió en su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, difería en lo fundamental del presente asunto.

(75) En tercer lugar, se alega que la aprobación del plan de reestructuración por parte del Consejo de Supervisión del Astillero Szczecin ha de ser considerada un acto de concesión de ayuda. En respuesta a la duda que albergaba la Comisión de que el Consejo de Supervisión fuera el órgano facultado para adoptar decisiones con repercusiones financieras vinculantes para los accionistas, se indica que el Consejo de Supervisión representa los intereses de los accionistas porque es un órgano designado por ellos. Los miembros del Consejo de Supervisión actúan siguiendo instrucciones de los accionistas (ARP y el Tesoro Público) y sus actos generaron un compromiso de ARP y el Tesoro Público de conceder la ayuda.

(76) En cuarto lugar, las autoridades polacas alegan que la aprobación del plan de reestructuración de 2003 por parte del equipo del ARP para el sector de la construcción naval reforzaba las expectativas legítimas porque los miembros de dicho equipo eran todos representantes en el Consejo de Supervisión. Las autoridades polacas reconocieron que las verdaderas decisiones han de ser adoptadas por el Consejo de Administración y la Junta General de Accionistas de ARP.

(77) Por último, las autoridades polacas alegan que la ayuda fue concedida antes de la adhesión porque el compromiso del Estado se expresó en el plan de reestructuración de 2003 y, por tanto, era conocido antes de la adhesión.

Garantías (parte B del anexo a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, medidas 62 y 63)

(78) Las autoridades polacas recuerdan el sistema de prórroga por el que se constituye una nueva garantía cuando expira una anterior y esgrimen el argumento de que este sistema, y, por tanto, todas las garantías cubiertas por él, fue aprobado por el Consejo de Supervisión como parte del plan de reestructuración de 2003. Las autoridades polacas citan los criterios para evaluar si una garantía es aplicable tras la adhesión o no y consideran estos criterios decisivos para determinar si se concedió ayuda.

(79) Las autoridades polacas no se refieren al argumento esgrimido por la Comisión según el cual ARP no ha llevado a cabo las mismas fases procedimentales en el caso de las dos garantías impugnadas que en el de las garantías concedidas anteriormente. Las autoridades polacas no cuestionan la interpretación de los hechos que hace la Comisión según la cual los contratos de construcción naval celebrados en 2002 incluían una cláusula que autorizaba al comprador a renunciar unilateralmente si el astillero no garantizaba la construcción de los buques en un plazo determinado.

Condonación y aplazamiento de pago (parte B del anexo a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, medidas 64 a 68)

(80) Las autoridades polacas alegan que antes de la adhesión de Polonia a la UE se conocía el compromiso financiero exacto del Estado en relación con estas medidas. Las autoridades polacas confirman que la autoridad que concede la ayuda no pudo emitir decisiones finales sobre el aplazamiento y la condonación *ex ante*.

[1] Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14 de enero de 2004 en el asunto T-109/01, Fleuren Kompost/Comisión.

Elegibilidad

(81) En respuesta a las dudas que albergaba la Comisión a propósito de si el astillero, como empresa creada tras la insolvencia de la empresa anterior que realizaba actividades de construcción naval en Szczecin, reúne las condiciones para recibir ayudas de reestructuración, las autoridades polacas estiman que el beneficiario de la ayuda existía con un nombre diferente (ASS) antes de la insolvencia de la entidad anterior y operaba en el sector de la construcción naval.

Otros aspectos de la decisión

(82) Las autoridades polacas también presentaron observaciones en relación con otros aspectos de la decisión de la Comisión. En particular, estiman que la reestructuración del Astillero Szczecin afectaba a muchos ámbitos de su actividad y pretendía mejorar sustancialmente su rendimiento. El astillero adoptó una estrategia más coherente, llevó a cabo una reestructuración de la plantilla, aumentó la productividad, desarrolló una gestión más eficaz y mejoró su situación financiera. La empresa preveía entrar en beneficios a partir de 2005.

(83) Las autoridades polacas afirman también que el Astillero Szczecin puso en práctica medidas compensatorias suficientes, ya que solo adquirió la parte de los terrenos y las estructuras que anteriormente eran propiedad de SSPH y que están directamente relacionadas con la capacidad del astillero para construir buques.

(84) Las autoridades polacas alegan que la contribución propia propuesta es insuficiente. En particular, los beneficios futuros con los que el astillero tiene la intención de financiar parte de los costes de reestructuración no pueden ser considerados recursos públicos y, por tanto, constituyen contribución propia. Las autoridades polacas alegan que los anticipos garantizados por la Agencia polaca de Seguro de Crédito a la Exportación (KUKE) que financia la explotación del astillero, también debería ser considerada contribución propia. Las autoridades polacas describen las condiciones en las que KUKE constituye estas garantías (las primas y el tipo de aval necesario) y subraya que la Agencia no se ha visto obligada a realizar pago alguno a ningún armador en concepto de las garantías constituidas.

(85) Las autoridades polacas señalan que la adopción de las medidas de reestructuración mejoraron la situación financiera del astillero y se ha podido demostrar su rentabilidad.

2.3.2. OBSERVACIONES DE OTROS TERCEROS INTERESADOS

(86) La Asociación polaca de Empresarios de la Construcción Naval, Forum Okrętowe, explicó las razones que se escondían tras las dificultades del astillero y manifestó su opinión de que solo este sobrevivió gracias a la correcta aplicación del plan de reestructuración y a las ayudas públicas recibidas a tal efecto.

(87) La empresa Towimor S.A., que suministraba al astillero grúas de cubierta y equipos de anclaje y amarre, informó de que la única razón de que el astillero restableciese su capacidad de construcción naval y sobreviviese a las crisis en el período 2002-2004 fue el hecho de que ARP hubiera adoptado una posición de liderazgo en el proceso de reestructuración. La empresa Towimor subrayó que el plan de reestructuración se llevó a cabo con éxito y que se han introducido mejoras a largo plazo.

(88) Lubmor Sp. z o.o., empresa que suministra equipos de interior para los buques, subrayó la importancia del Astillero Szczecin tanto para sí misma como para otras empresas que cooperan con el astillero.

(89) Otro proveedor, H. Cegielski, que fabrica principalmente motores para buques, hizo hincapié en que la exitosa reestructuración del Astillero Szczecin salvó a todo el sector de la construcción naval en el período 2002-2004 y que los resultados financieros del astillero, en constante mejora, muestran que las medidas de reestructuración condujeron a mejoras a largo plazo.

(90) Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., cliente del Astillero Szczecin, subrayó los amplios conocimientos técnicos especializados del astillero en varios segmentos del sector de la construcción naval y la calidad de los buques que habían sido construidos para esta empresa. Este armador señaló que el Astillero Szczecin había construido para él ocho buques multipropósito con elevados niveles de especificación y calidad. El interesado manifestó su esperanza de que la Comisión autorizase las ayudas concedidas al astillero. Otros clientes del astillero, como Peter Dohle Schiffahrts-KG y Odfjell, manifestaron opiniones similares.

(91) El sindicato Solidaridad subrayó la importancia del astillero para el empleo y la situación económica de la región en su conjunto. El sindicato expresó su confianza en que la Comisión finalizase lo antes posible la investigación y autorizase las ayudas recibidas por el astillero.

(92) El alcalde de Szczecin subrayó la importancia del astillero para la región y señaló que, aunque con un cierto retraso, la reestructuración llevada a cabo produjo los resultados esperados y el astillero pudo competir en el mercado con otros astilleros en una perspectiva a largo plazo.

(93) Business Club Szczecin, asociación patronal para el desarrollo de Szczecin y Pomerania Occidental, manifestó su apoyo a la reestructuración del Astillero Szczecin. Esta asociación describe las dificultades a las que debió hacer frente la región a raíz de la insolvencia de SSPH en 2002 y afirmó que el apoyo dado por las autoridades polacas al astillero hizo posible que superase la crisis.

2.4. *EVOLUCIÓN POSTERIOR A LA DECISIÓN DE LA COMISIÓN DE INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL*

(94) A continuación se resume todo lo relacionado con la investigación de la Comisión y los acontecimientos de relevancia.

(95) En respuesta a la decisión de la Comisión de incoar el procedimiento de investigación formal, en el otoño de 2005 las autoridades polacas ofrecieron dos tipos de explicaciones: en primer lugar, cuestionaron la competencia de la Comisión para actuar con respecto a las medidas consideradas nueva ayuda en la decisión de la Comisión y, en segundo lugar, alegaron que, aun en el supuesto de que las medidas constituyesen nueva ayuda, son compatibles con el mercado común en calidad de ayuda de reestructuración.

(96) En apoyo de sus alegaciones en relación con la compatibilidad de las ayudas con el mercado común, las autoridades polacas facilitaron a la Comisión el plan de reestructuración de 2003. La Comisión lo analizó y recurrió a la ayuda de un consultor externo. La Comisión concluyó que el plan de reestructuración de 2003 no cumplía ninguna de las condiciones para la autorización de ayuda de reestructuración contempladas en las Directrices vigentes.

(97) En diciembre de 2005, la Comisión supo por fuentes públicas [1] que se había creado un grupo de capital de titularidad pública, KPS, con vistas a integrar los tres grandes astilleros polacos de Gdynia, Gdansk y Szczecin en una sola entidad (en lo sucesivo, «el plan de consolidación»). La tarea principal de KPS consistía en garantizar la financiación de la actividad productiva de estos astilleros. Las autoridades polacas no informaron a la Comisión del plan de consolidación en ninguna fase del procedimiento, ni antes ni después de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

(98) A instancias de la Comisión, las autoridades polacas aclararon a principios de 2006 que, si bien era cierto que se había contemplado anteriormente el plan de consolidación, se había descartado su ejecución y que en breve se adoptaría una nueva estrategia para reestructurar el sector polaco de la construcción naval. Las autoridades polacas aclararon que la función de KPS era ofrecer financiación para la actividad productiva de los astilleros polacos, principalmente en forma de créditos a corto plazo.

(99) En la reunión celebrada el 22 de febrero de 2006 entre las autoridades polacas y los servicios de la Comisión, la Comisión informó a Polonia de que, de la información que obraba en su poder, no podía concluir que el plan de reestructuración bastase para restablecer la rentabilidad a largo plazo del astillero. La Comisión subrayó que el plan de reestructuración de 2003 era más bien un plan de puesta en marcha, que adoptaba esencialmente medidas financieras para reanudar la explotación del astillero tras el concurso de acreedores de SSPH y no un plan de reestructuración que garantizase el restablecimiento de la rentabilidad a largo plazo. En particular, las inversiones previstas eran insuficientes a la vista del mal estado de los equipos y las instalaciones del astillero. Las autoridades polacas y el astillero sostenían que este ya había vuelto a ser rentable. No obstante, la parte polaca confirmó que el astillero necesita una inversión sustancial para su modernización de al menos 200 millones PLN y que, por este motivo, se vendería a un inversor privado en torno a 2008-2009. En la reunión las autoridades polacas confirmaron que se remitiría a la Comisión un nuevo plan de reestructuración o una modificación del plan de 2003.

(100) Tras la reunión, las autoridades polacas se comprometieron [2] a presentar a la Comisión un plan de reestructuración modificado antes del 22 de mayo de 2006.

(101) El 26 de junio de 2006, la Comisión recibió un primer borrador del plan de reestructuración denominado «Plan de desarrollo para el astillero Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. para el período 2006-2011» elaborado con ayuda de la consultora Deloitte Advisory.

(102) La Comisión manifestó serias dudas con relación a este borrador en su visita sobre el terreno realizada el 13 de junio de 2006 y por escrito el 17 de julio de 2006, al señalar que este primer borrador no era lo suficientemente ambicioso para garantizar que el astillero volviera a ser rentable a largo plazo. La Comisión subrayó que la reestructuración tenía que financiarse en su mayor parte mediante fondos propios libres de ayudas públicas, lo que no se contemplaba en el borrador, y que era preciso aplicar medidas compensatorias significativas. Habiendo constatado el recurso permanente a las garantías constituidas por la entidad pública KUKE, la Comisión advirtió al astillero y a las autoridades polacas de que estas garantías eran constitutivas de ayuda estatal. La Comisión instó a Polonia a revisar el borrador del plan de reestructuración y a presentar una versión definitiva del mismo antes de finales de agosto de 2006.

(103) A pesar de las advertencias, el plan de reestructuración de 2006, remitido finalmente por las autoridades polacas en septiembre de ese año, con una demora de dos meses, no difería sustancialmente del primer proyecto. A continuación se recogen las principales críticas manifestadas a propósito del plan de reestructuración de 2006.

(104) En septiembre de 2006, las autoridades polacas informaron de que el 31 de agosto de 2006 la Junta General de Accionistas del Astillero Szczecin decidió realizar una ampliación de capital por importe de 95 millones PLN y preparar antes del 15 de octubre de 2006 ofertas para los inversores potenciales interesados en adquirir las acciones recién emitidas. A 31 de diciembre de 2006 solo dos empresas habían manifestado interés en comprar acciones del Astillero Szczecin: una empresa polaca dedicada al comercio de acero, Złomrex, e ISD Polska, una filial del fabricante de acero ucraniano Donbas.

[1] Actas del Consejo de Ministros de 25 de enero de 2005 y 5 de octubre de 2005, publicados en su página web.

[2] Carta de 13 de marzo de 2006.

(105) En la reunión celebrada el 7 de diciembre de 2006 (y por escrito, mediante carta de 29 de enero de 2007), la Comisión explicó a las autoridades polacas que el plan de reestructuración de 2006 no cumplía ninguna de las condiciones para la autorización de ayuda de reestructuración con arreglo a las Directrices vigentes. En el transcurso de esta reunión, las autoridades polacas se comprometieron a privatizar el astillero con el fin de mejorar las perspectivas de restablecimiento de la viabilidad y garantizar una contribución propia suficiente para la reestructuración. El compromiso de privatizar el astillero antes del 30 de junio de 2007 fue confirmado posteriormente en la carta de las autoridades polacas de 5 de enero de 2007. Mientras se redactaban los documentos de privatización, las autoridades polacas solicitaron a la Comisión que se pronunciase sobre las medidas compensatorias necesarias para el Astillero Szczecin, con el fin de informar a los posibles inversores.

(106) A raíz de un acuerdo celebrado entre la Comisaria Neelie Kroes y el Ministro Piotr Woźniak en diciembre de 2006, la Comisión entabló un intenso debate con las autoridades polacas y el Astillero Szczecin con objeto de determinar las medidas compensatorias necesarias. Polonia presentó una propuesta de medidas compensatorias en relación con el Astillero Szczecin y se comprometió a cerrar la grada Wulkan1 tras la ejecución de los contratos ya firmados, es decir, en marzo de 2010.

(107) La Comisión solicitó una serie de datos al Astillero Szczecin. Por último, los servicios de la Comisión informaron a las autoridades polacas, mediante carta de 31 de julio de 2007, de que, con carácter preliminar, consideraban que el cierre de la grada Wulkan 1 era una medida compensatoria suficiente a condición de que la instalación fuera inhabilitada de forma irreversible para realizar operaciones de ensamblado y botadura y de que se produjera el cierre el 1 de junio de 2009 o antes, si la construcción del buque 587-IV/09, el último ensamblado en esa grada, finalizaba antes. Además, en 2009 la grada Wulkan 1 solo puede ser utilizada para el ensamblado del buque 587-IV/09. Más adelante se describen las razones de esta conclusión. Las autoridades polacas confirmaron su intención de llevar a cabo las reducciones de capacidad descritas en la carta de la Comisión.

(108) En febrero de 2007, la dirección del astillero envió ofertas a 57 inversores potenciales para que adquirieran una participación mayoritaria en el Astillero Szczecin. En ese momento, el astillero había estado negociando con Złomrex durante varios meses, pero finalmente no se adoptó decisión alguna.

(109) En otoño de 2007 comenzó un nuevo intento de privatización. Se consultó a la Comisión a propósito de un proyecto de memorando informativo en agosto y septiembre de 2007. En septiembre, el asesor de privatización de KPS y ARP envió invitaciones a presentar ofertas a 221 inversores potenciales.

(110) Seis inversores potenciales expresaron interés en adquirir acciones del astillero y solicitaron un ejemplar del memorando informativo. El plazo para la presentación de ofertas por parte de los inversores potenciales se prorrogó varias veces.

(111) Al constatar retrasos en el proceso de privatización, la Comisión instó a las autoridades polacas a culminarlo sin más demora mediante carta de 3 de octubre de 2007. Por carta de 23 de octubre de 2007, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que la privatización no estaría completa como se había previsto antes de finales de 2007. En su lugar, las autoridades polacas se comprometieron a iniciar las negociaciones con determinados inversores a partir de enero de 2008. La Comisión reiteró su preocupación por la demora mediante carta de 30 de noviembre de 2007 y especificó que esperaba que el nuevo propietario del Astillero Szczecin presentase el primer borrador de un nuevo plan de reestructuración antes de que finalizase febrero de 2008. Posteriormente, la Comisión repitió esta solicitud en numerosas ocasiones. La Comisión insistió repetidamente en que se respetase estrictamente el calendario de privatización.

(112) A raíz de haber finalizado el procedimiento de diligencia debida, Amber, el único inversor potencial interesado en adquirir el Astillero Szczecin, presentó el 20 de diciembre de 2007 una oferta condicional que fue objeto de evaluación por parte del asesor de privatización de KPS y ARP.

(113) A partir del 20 de marzo de 2008, se concedió a Amber la exclusividad de negociación, que le fue prorrogada en varias ocasiones, y acabó definitivamente el 12 de mayo de 2008.

(114) El 29 de febrero de 2008, las autoridades polacas remitieron a la Comisión el primer borrador del plan de reestructuración del Astillero Szczecin elaborado por Amber [1]. Por correo electrónico de 9 de abril de 2008, la empresa Amber facilitó estimaciones financieras actualizadas. La Comisión presentó observaciones verbalmente a propósito de este borrador en una reunión entre los servicios de la Comisión, las autoridades polacas, el astillero y Amber, celebrada en Varsovia el 10 de abril de 2008, y comentarios por escrito mediante carta de 21 de abril de 2008.

(115) En una reunión con las autoridades polacas celebrada el 12 de mayo de 2008, Amber anunció que se retiraba del proceso de privatización del Astillero Szczecin. Polonia informó a la Comisión de este hecho ese mismo día. En su explicación al Tesoro Público, Amber indicó que la razón principal de su renuncia era el hecho de que, tras un análisis en profundidad de diligencia debida en relación con la situación del astillero, llegó a la conclusión de que este ni siquiera lograría ser rentable tras la ejecución de las medidas de reestructuración, que incluyen inversiones significativas. Al ser Amber el único licitador, su retirada implicaba que el proceso de privatización puesto en marcha en 2007 había tocado a su fin.

[1] «Primera versión del plan de reestructuración del Astillero Szczecin que incluye el plan de negocio para el Astillero Szczecin para 2008-2012 teniendo en cuenta la información obtenida en el curso del proceso de debida diligencia llevado a cabo en el astillero» y «Aclaraciones adicionales, líneas maestras del programa de reestructuración y compromisos declarados en relación con la adquisición del Astillero Szczecin suscritos por Amber» de 29 de febrero de 2008.

(116) El 26 de mayo de 2008, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que se volvía a poner en marcha el proceso de privatización. En posteriores informes diarios, las autoridades polacas informaron a la Comisión de las actividades por ellas desarrolladas con vistas a encontrar un comprador para el Astillero Szczecin. Polonia envió a la Comisión varias cartas en las que inversores potenciales manifiestan su interés en que se les informe del proceso de privatización en marcha y en recibir el memorando informativo cuando esté disponible.

(117) En la reunión de 13 de junio de 2008, las autoridades polacas informaron a la Comisión de la intención de varias empresas de presentarle planes de reestructuración antes del 26 de junio de 2008. Posteriormente, la Comisión se reunió, a petición y en presencia de las autoridades polacas, con dos inversores potenciales que manifestaron interés en adquirir el Astillero Szczecin, la compañía noruega Ulstein y la polaca Mostostal Chojnice. En estas reuniones, las dos empresas presentaron a la Comisión sus estrategias de reestructuración.

(118) Posteriormente, las autoridades polacas presentaron a la Comisión un borrador de plan de reestructuración elaborado por Mostostal Chojnice, fechado en junio de 2008 y titulado «Borrador de programa de reestructuración del Astillero Szczecin para el período 2008-2010 en fase de preparación» (en lo sucesivo, «el plan de reestructuración de junio de 2008»). El 7 de julio, Polonia informó a la Comisión de que Mostostal Chojnice y Ulstein habían firmado una declaración de intenciones con vistas a una posible cooperación en caso de que Mostostal se convirtiera en propietaria del Astillero Szczecin. En relación con esta declaración de intenciones, las autoridades polacas enviaron a la Comisión un plan de reestructuración actualizado, elaborado por Mostostal.

(119) Mediante carta de 14 de julio de 2008, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que continuaba el proceso de privatización del Astillero Szczecin y solicitaron un plazo adicional para que los inversores potenciales ultimasen el plan de reestructuración. Las autoridades polacas se comprometieron a remitir, como fecha límite el 12 de septiembre de 2008, un plan de reestructuración completo del Astillero Szczecin.

(120) La Comisión expresó su acuerdo con el plazo establecido para el envío del plan de reestructuración completo.

(121) El 12 de septiembre de 2008, las autoridades polacas remitieron un plan de reestructuración definitivo para el astillero denominado «Programa de reestructuración del Astillero Szczecin para el período 2008-2012» (en lo sucesivo, «el plan de reestructuración de 12 de septiembre de 2008»).

(122) El 22 de septiembre, Ulstein informó a la Comisión de que se retiraba del proceso de privatización. En este contexto, la Comisión considera que ya no tiene validez el plan de septiembre de 2008, puesto que partía de la base de una cooperación entre Ulstein y Mostostal. No obstante, este plan se describirá y evaluará más adelante, ya que, entre otras cosas, en su carta de 22 de septiembre Mostostal anunció que aplicaría el plan en solitario.

(123) En la reunión de 30 de septiembre de 2008, Mostostal informó a la Comisión de que seguía teniendo la intención de cooperar con Ulstein en el proceso de reestructuración del Astillero Szczecin. Mostostal presentó un proyecto de acuerdo con Ulstein, ni firmado ni rubricado, sobre la base del cual las dos empresas establecerían una relación preferencial proveedor-cliente. Ulstein subcontrataría al Astillero Szczecin, en condiciones de mercado, la fabricación de cascos y posteriormente de buques completos de tipo *offshore* para el grupo Ulstein. También en condiciones de mercado, Ulstein compartiría con Mostostal sus conocimientos técnicos especializados y experiencia en el sector de la construcción naval. Este nuevo acuerdo de cooperación no contempla contribución financiera alguna por parte de Ulstein a la realización del plan de reestructuración de 12 de septiembre de 2008.

2.5. *PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE SEPTIEMBRE DE 2006*

(124) El plan de reestructuración modificado abarca el período 2006-2011. Fue elaborado en colaboración con la consultora Deloitte y tiene por objeto completar la reestructuración en curso desde 2002 sobre la base de un plan presentado a la Comisión en octubre de 2005, que fue considerado insuficiente para garantizar que la empresa recuperase la rentabilidad a largo plazo. Con arreglo al plan de reestructuración modificado, el astillero debería volver a ser rentable en 2009.

Cambio de estrategia

(125) Uno de los pilares esenciales del nuevo plan de reestructuración es la reorientación del Astillero Szczecin hacia la construcción de buques de tecnología más avanzada. Esta reorientación se basa en las consideraciones siguientes: mayor valor añadido, competencia de precios creciente en los segmentos de tecnología menos avanzada, incapacidad técnica del Astillero Szczecin para construir buques portacontenedores de gran tamaño para los que existe una demanda creciente en la actualidad y conocimientos técnicos especializados del Astillero Szczecin, especialmente por lo que respecta a los buques muy especializados de acero inoxidable dúplex para transportar productos químicos.

(126) Aunque la cartera actual de pedidos (para entrega en 2008-2009) está compuesta principalmente por buques portacontenedores (70 %), el astillero ya fabrica buques para el transporte de productos químicos y tipo con-ro de gama alta (30 %). El plan parte de la base de que, para 2010, el astillero ampliará su oferta de productos en tres segmentos de mercado: buques para el transporte de productos químicos, buques tipo ro-ro (incluidos con-ro y ro-pax) y buques multipropósito de tecnología avanzada.

Reestructuración industrial y operativa

(127) La ejecución de la nueva estrategia ha de ir acompañada de campañas de mercadotecnia y ventas, así como de cambios de carácter organizativo y tecnológico en el astillero. Se calcula que los costes totales de las inversiones e iniciativas previstas ascienden a 203 900 000 PLN. Las inversiones e iniciativas se han de llevar a la práctica en el período 2006-2009.

(128) Para resolver el problema del elevado absentismo y la fuga de trabajadores cualificados, el plan contempla aumentos salariales. En consecuencia, en 2011 el salario medio será un 28 % superior al de 2006.

(129) El plan prevé una nueva reducción de la plantilla hasta los 4 298 trabajadores antes de 2011, lo que supone un recorte aproximado del 20 % con relación a 2006 (5 322) y un descenso total del 53 %, si se compara con la situación de 2001 (8 071). No obstante, en el plan no queda claro si esta reducción se realizará mediante despidos o transfiriendo trabajadores a filiales.

(130) Otras medidas concebidas para motivar a los trabajadores cualificados se formulan de forma muy somera: Se desarrollará una nueva política de recursos humanos, se definirá el nivel óptimo de empleo, se revisará el sistema de evaluación actual y se desarrollará un plan de motivación. Con relación a los cargos intermedios se han previsto proyectos similares.

(131) El plan consta de medidas relativas a la optimización de la política financiera, tales como el plan para introducir disposiciones contractuales que reduzcan el riesgo de exposición a la fluctuación del precio de los materiales y los tipos de cambio (cobertura natural) y plan para negociar con los bancos con objeto de obtener contratos a largo plazo. Nada indica que se hayan negociado con éxito contratos a largo plazo con bancos privados.

Cifras que se pretenden alcanzar al término de la reestructuración y estimaciones financieras

(132) Se espera que al término del período de reestructuración en 2011 la producción del astillero alcance 211 682 CGT frente a las 213 044 CGT de 2005.

(133) La reducción de la plantilla lleva consigo un incremento de la productividad de 34 CGT/empleado en 2003 a 49,3 CGT/empleado en 2011. En términos de horas hombre/CGT, la productividad en 2003 fue de 47. La productividad prevista para 2011 es de 34 horas hombre/CGT.

(134) El plan prevé que el rendimiento del capital empleado (ROCE), sin tener en cuenta los costes de los incrementos salariales, sería por término medio del 19 % anual en el período 2007-2011, que es supuestamente el nivel de rendimiento esperado por un inversor privado. La previsión que tiene en cuenta el aumento salarial es del 1,45 % anual.

(135) El plan incluye además un análisis de sensibilidad sobre los cambios en los supuestos relativos al tipo de cambio, costes laborales y precios del acero. El plan analiza los factores siguientes: la apreciación del zloty entre un 5 % y un 10 % a lo largo del período de reestructuración 2006-2011 (siendo el tipo de base de 3,26 PLN/USD), un incremento salarial del 7,5 % anual (siendo la hipótesis de base del 5 % anual) y un aumento de los precios del acero del 20 %.

Financiación de las operaciones en curso

(136) El plan parte de la base de que el actual modelo de financiación de las operaciones con anticipos de los armadores garantizados por KUKE, garantías del Tesoro Público y créditos del Estado se sustituirá por anticipos de los armadores garantizados por KUKE y créditos en condiciones comerciales.

(137) En el plan se menciona la financiación en forma de garantías adicionales del Tesoro Público para créditos por un importe de 35 millones USD para 2006 y 2007 y de 25 millones USD para 2008 y 2009. El plan también prevé sustituir las garantías de KUKE por otras obtenidas en el mercado y la consecución de créditos en condiciones comerciales. El plan de reestructuración de 2006 solo identificaba un contrato de garantía con éxito. El plan preveía seguir utilizando las garantías de KUKE con una límite medio anual de 200 millones USD.

Costes de reestructuración

(138) El plan indica que los costes de reestructuración ascienden a 374 700 000 PLN y que los costes de funcionamiento durante el período de reestructuración alcanzan 11 120 millones PLN. Estas dos cifras se refieren al período 2002-2009. Se estima que los costes de las iniciativas y las inversiones previstas ascienden a 203 900 000 PLN. La reestructuración financiera se considera acabada, salvo una condonación de 20 700 000 PLN.

Contribución propia, otras fuentes de financiación

(139) La reestructuración se ha de financiar con fondos externos por un importe de 190 millones PLN, de los que 95 millones PLN procederán de una ampliación del capital en acciones del astillero mediante la emisión de nuevas acciones que serán adquiridas por un inversor privado. En una Junta General Extraordinaria de Accionistas se aprobó una resolución relativa a la ampliación del capital en acciones. En septiembre de 2006, la suscripción de nuevas acciones por valor de 95 millones PLN se traduciría en la adquisición de una participación del 21 % del Astillero Szczecin, quedando el resto del capital en manos del Estado.

(140) La cuantía de 95 millones PLN restante tenía que proceder de un crédito de inversión a largo plazo, también de una fuente privada. Según la estimación financiera, se preveía que la ampliación de capital y el crédito de inversión a largo plazo se realizaran a lo largo del período 2006-2009.

(141) Por otra parte, como contribución propia el plan cuenta con 165,9 millones PLN de créditos comerciales, sobre los que no se ofrece más información.

(142) En el plan se indica que los pagos adicionales por importe de 628,7 millones PLN efectuados por los armadores tras la renegociación de los contratos se han de considerar contribución propia.

(143) El plan cuenta también con la financiación de las operaciones en curso mediante créditos comerciales y anticipos de los armadores garantizados por KUKE, cuyo valor total a lo largo del período de reestructuración 2002-2009 debería se de 3 200 millones PLN.

(144) El plan contempla además que el flujo de tesorería futuro de399 millones PLN se destine en parte a inversiones (14,5 millones PLN) y en parte a la actividad operativa. No obstante, el plan reconoce explícitamente que ello no constituye fondos propios en el sentido de lo dispuesto en las Directrices comunitarias vigentes.

Medidas compensatorias

(145) Con arreglo al plan de reestructuración, el Astillero Szczecin ha aplicado medidas compensatorias en forma de la reducción de capacidad que se deriva del hecho de que el astillero no se quedó con una parte significativa de los activos y de los trabajadores de SSPH tras su suspensión de pagos. En 2001, es decir, antes de su quiebra, SSPH tenía supuestamente una capacidad anual máxima de producción de 345 600 CGT y en el período 1995-1999 la capacidad máxima de producción ascendió a 322 000 CGT (en este período la producción media anual alcanzó las 244 000 CGT). El plan de reestructuración mantiene que la capacidad actual del Astillero Szczecin asciende a 255 720 CGT. Por tanto, según el plan, la reducción de la capacidad asciende a casi 100 000 CGT.

2.6. *PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE JUNIO DE 2008*

(146) Mostostal es una empresa establecida en Polonia, propiedad al 100 % del grupo KEM, que fabrica estructuras de acero de varios tipos (puentes, grúas, edificios, etc.). Anteriormente propiedad del Tesoro Público, la empresa fue privatizada en 1992 y desde 2003 pertenece al grupo industrial de propiedad familiar KEM. KEM se dedica a la transformación y comercialización de chatarra de acero y la venta mayorista de productos metalúrgicos, como los fabricados por Mostostal. El volumen de negocios de KEM en 2007 fue de 700 millones PLN (207 millones EUR), de los cuales 100 millones PLN (30 millones EUR) fueron generados por Mostostal.

(147) La estrategia básica de negocio es la diversificación del astillero en la fabricación de estructuras de acero y la construcción naval. Ello aliviaría la dependencia del astillero de las fluctuaciones en el mercado de la construcción naval. La reestructuración del producto se llevaría a cabo en dos fases. En la primera fase, hasta principios de 2009, el astillero completará su actual cartera de pedidos de buques e iniciará la fabricación de estructuras de acero. En la segunda fase, se irá intensificando la fabricación de estructuras de acero con el objetivo último de ocupar el 50 % de las capacidades de producción, quedando el 50 % restante para la construcción naval.

(148) Por lo que respecta a la actividad en el ámbito de la construcción naval, Mostostal basa su plan en una asociación con el constructor naval noruego Ulstein. El 7 de julio ambas empresas firmaron una declaración de intenciones por la que acordaban negociar un posible acuerdo de cooperación. La cooperación consistiría principalmente en que Ulstein usaría una parte de la capacidad productiva del Astillero Szczecin.

(149) En cuanto a la división de estructuras de acero, Mostostal tiene la intención de usar las instalaciones de producción del Astillero Szczecin para ampliar su propia producción y de aprovechar el acceso al transporte por vía marítima. El plan se basa en hipótesis optimistas por lo que se refiere a la evolución del mercado polaco de construcción de estructuras de acero, especialmente por las cuantiosas inversiones previstas en infraestructuras en Polonia. En cuanto a la división de construcción naval, el plan prevé la construcción de buques del tipo ro-pax y multipropósito, alegando que en estos segmentos los precios «presentan una tendencia al alza independientemente de la evolución de los mercados de construcción naval».

(150) El plan prevé la reestructuración de activos consistente en la segregación de un 30 % aproximadamente de la superficie de producción actual para actividades distintas de las esenciales, incluido su arrendamiento a un tercero. Una de las gradas, Wulkan 1, debería ser excluida de las actividades de construcción naval y ser empleada para la fabricación de estructuras de acero para fines distintos de la construcción de buques. Esta exclusión de la grada figura en el plan como medida compensatoria.

(151) El plan prevé inversiones por importe de 264 millones PLN que se realizarán en el período 2008-2012 e inversiones adicionales de 90 millones PLN en el período 2013-1018. El plan presenta una lista de las inversiones y del ahorro estimado en términos de horas-hombre y costes de funcionamiento. No obstante, el plan también muestra que el 12 de junio de 2008 el astillero celebró un acuerdo con un consultor externo para elaborar su proyecto de modernización, incluida la definición de las inversiones necesarias.

(152) Por lo que se refiere a la plantilla, el plan contempla un incremento del 14 % en el número de empleados hasta alcanzar los 5 010 en 2012.

(153) El plan parte del supuesto de que la financiación de la construcción naval se garantizará mediante anticipos del 80-90 % del precio de venta.

(154) De acuerdo con el plan, el éxito de la reestructuración depende de que el astillero reciba ayudas públicas adicionales. El plan prevé varias inyecciones de capital y la conversión de créditos en acciones, que ha de conceder el Tesoro Público u organismos públicos dependientes de él, por un total de 588 millones PLN. Ello incluye la inyección de capital por parte de ARP de 145 millones PLN decidida en junio de 2008. Además, el plan prevé recibir un crédito de ARP por un importe de 32 millones USD (68 millones PLN). Por último, el plan contempla la concesión de otros anticipos de los armadores garantizados por KUKE, de un valor nominal de 431 millones PLN.

(155) El inversor declara su deseo de inyectar capital en el astillero por importe de 149,5 millones PLN, con objeto de financiar el programa de inversiones para el período 2008-2012. La parte que resta del programa de inversiones para este período se financiará a partir del flujo de tesorería del astillero.

(156) Por último, el plan presenta proyecciones financieras para el período de reestructuración 2008-2012 que muestran que la empresa volverá ser rentable a partir de 2010. El plan enumera de forma general y sin justificación una serie de hipótesis sobre las que se elaboraron las proyecciones financieras, pero no incluye el modelo financiero empleado para las estimaciones. Según el plan, la rentabilidad del capital que se ha de lograr en 2012 debería rondar el 26 %, si bien el propio plan reconoce que esta rentabilidad aparentemente elevada se debe al hecho de que el capital propio sigue siendo escaso como consecuencia de las pérdidas acumuladas de años anteriores. Una visión más realista, sin tener en cuenta las pérdidas acumuladas de años anteriores, estima que la rentabilidad del capital debería alcanzar el 7,6 % en 2011 y el 9,8 % en 2012, lo que, según el plan, se encuentra en el límite de la rentabilidad de la inversión prevista.

(157) El balance general previsto muestra que el valor de los activos fijos debería pasar de unos 100 millones PLN en 2008 a 200 millones PLN en 2012.

2.7. *PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE SEPTIEMBRE DE 2008*

(158) El plan de reestructuración de 12 de septiembre de 2008 se basa en hipótesis similares a las del plan de junio de 2008. La diversificación de las actividades sigue siendo la idea estratégica más importante y se parte de la base de que el éxito de la reestructuración dependerá de la cooperación entre Mostostal y Ulstein, combinando su experiencia en el sector de la fabricación de estructuras de acero y en el de la construcción naval. Comparada con la versión de junio, el plan de reestructuración modificado es más elaborado por lo que respecta a la descripción de determinadas medidas de reestructuración y a la aplicación práctica de la diversificación de actividades prevista, lo que se refleja en la reestructuración organizativa y corporativa planificada (véase el cuadro 2 que figura a continuación).

(159) El plan parte de la hipótesis de que el astillero actual, que ahora recibe el nombre de SSN Nowa, culminará la construcción de los buques deficitarios de su actual cartera de pedidos y posteriormente será liquidado. Los activos del astillero serán vendidos a tres nuevas empresas: SSN Mostostal (propiedad al 100 % de Mostostal), SSN Ulstein (propiedad al 100 % de Ulstein) y SSN Wspólna (propiedad de Mostostal y Ulstein, al 50 %). Además, la actual oficina de diseño se convertirá en una empresa separada que recibirá el nombre de SSN Biuro Projektowe. El plan prevé que en 2010 Mostostal creará otra empresa, SSN Odra, que continuará la actividad actual de construcción naval del Astillero Szczecin y construirá buques de tipo ro-pax, ro-ro y con-ro, además de buques para el transporte de productos químicos.

Cuadro 2

Reestructuración corporativa del Astillero Szczecin prevista en el plan de reestructuración de 12 de septiembre de 2008

	Propietario	Actividad	Inyecciones de capital (en millones PLN)	Volumen de negocios (en millones PLN)	Plantilla	Programa de inversiones (en millones PLN)
SSN Nowa	100 % Mostostal	Construcción naval – realización de los contratos vigentes	434 (ayuda estatal)	En 2009: 680 En 2010: 1 000 Posteriormente: 0	4 011 en 2009: objetivo - 0	Inexistente
SSN Mostostal	100 % Mostostal	Estructuras de acero	80	148 (10 %)	297 en 2009: objetivo – 352	59
SSN Ulstein	100 % Ulstein	Construcción naval – buques tipo *offshore*	67,3	155 (11 %)	150	10
SSN Wspólna	50 % Mostostal, 50 % Ulstein	Prefabricados de acero	95	370-400 (28 %)	1 062 en 2009: objetivo – 663	34,5
SSN Biuro Projektowe	50 % Mostostal, 50 % Ulstein	Diseño	0,2	9 (0,6 %)	150	0,5
SSN Odra	100 % Mostostal	Construcción naval – buques tipo ro-pax, ro-ro y para productos químicos	0,2	600-700 (49 %)	835 en 2010: objetivo – 500	Inexistente
Total			434 por parte del Estado y 242,7 de inversores	1 412	1 815	104

(160) El plan parte de la hipótesis de que SSN Nowa y SSN Odra, las empresas que supuestamente continúan la actividad de construcción naval actual del astillero, no dispondrán de activos y subcontratarán la producción de acero a SSN Wspólna y utilizarán las capacidades de SSN Mostostal o SSN Ulstein para el ensamblado y la dotación de los buques. El plan no describe cómo se realizará en la práctica este reparto de capacidades o en qué condiciones se pondrán a disposición de SSN Nowa y posteriormente de SSN Odra.

Estrategia de mercado

(161) Las dos empresas, SSN Ulstein y SSN Mostostal, se introducirán en nuevos mercados con los que el Astillero Szczecin no está familiarizado. No obstante, el plan no analiza estos mercados.

(162) El plan aclara que, aunque en la actualidad Ulstein subcontrata la construcción de cascos, tiene la intención de controlar también la fase inicial de producción, por lo que, mediante la adquisición de las capacidades productivas del Astillero Szczecin, conseguiría una integración vertical en el proceso de producción. SSN Ulstein parte de la hipótesis de una curva de crecimiento razonable y tiene la intención de construir en un principio cascos y posteriormente buques de tipo *offshore* semiequipados y totalmente equipados. El plan no ofrece detalles sobre el volumen de producción previsto, los precios estimados de los cascos/buques, los costes, la rentabilidad, etc.

(163) Las razones de Mostostal para invertir en el Astillero Szczecin siguen siendo las mismas del plan de reestructuración de junio de 2008. El objetivo que persigue el inversor es ampliar su capacidad de producción de estructuras de acero y obtener un acceso directo a las instalaciones de transporte marítimo, lo que reducirá sus costes de transporte al permitir el transporte de estructuras ensambladas de mayor tamaño. No se ofrecieron detalles sobre el volumen de producción previsto, los precios estimados, costes, márgenes, etc.

(164) El plan no contempla la reestructuración de SSN Nowa, ya que parte de la base de que, como consecuencia de la entrega de buques con pérdidas de la actual cartera de pedidos, entrará en liquidación. El plan incluye un análisis de mercado del sector de la construcción naval en el que, sin embargo, se hace referencia en gran medida a segmentos de mercado en los que el astillero no tiene intención de operar en el futuro.

(165) El plan no incluye un plan de negocio para SSN Odra. Por lo que se refiere a su estrategia, el plan parte de la hipótesis de que SSN Odra obtendrá contratos rentables de una empresa pública, Polska Żegluga Morska, para la construcción de buques de pasajeros ro-pax. Además, aunque SSN Odra se podría plantear la posibilidad de construir una versión militar de estos buques, a este respecto no se ha facilitado información adicional.

(166) Por último, se supone que SSN Wspólna presta esencialmente servicios a las otras empresas. El plan parte de la base de que la capacidad de transformación de acero de SSN Wspólna ascenderá a 74 000 toneladas. SSN Ulstein necesitará entre 15 y 20 000 toneladas y SSN Mostostal, entre 12 y 15 000 toneladas. El plan prevé que se suministrarán unas 30 000 toneladas de acero para las actividades de construcción naval distintas de la actividad de SSN Ulstein. Por otra parte, el plan sugiere que la capacidad restante de SSN Wspólna (entre 9 y 17 000 toneladas, es decir, entre el 12 % y el 23 % de la capacidad) se emplee en la subcontratación para otras empresas. No obstante, el plan no describe el mercado meta, la demanda o la rentabilidad que se puede alcanzar.

(167) Además de la reestructuración organizativa, el plan prevé la reestructuración de los activos, la reestructuración financiera y una reducción significativa de la plantilla.

(168) El plan prevé inversiones en SSN Ulstein, SSN Mostostal y SSN Wspólna por un importe total de 104 millones PLN. Además, SSN Nowa invertirá […] [1] millones PLN para la reubicación de determinados activos de producción con vistas a liberar la parcela de terreno cuya venta ha de generar efectivo para la reestructuración.

(169) Por lo que respecta al cierre previsto de una de las gradas, el plan de 12 de septiembre (como el plan de junio) señala que la grada Wulkan 1 no se utilizaría para construcción naval sino para construir estructuras de acero por parte de SSN Mostostal.

(170) El plan prevé una reducción de casi el 60 % de la plantilla hasta los 1 815 trabajadores.

(171) Las estimaciones financieras prevén que SSN Ulstein inicie su actividad en 2009 y a partir de 2010 obtenga beneficios. SSN Mostostal y SSN Wspólna deberán empezar sus actividades en 2009 y obtener beneficios desde el principio. SSN Odra comenzará su actividad de construcción naval en 2010 y, según las previsiones financieras, debería obtener beneficios inmediatamente.

(172) El rendimiento sobre las ventas previsto en el caso de SSN Ulstein asciende al 6 % y el plan lo considera suficiente. En el caso de SSN Odra, el rendimiento sobre las ventas del primer año de producción asciende al 11 % (ello se debe a la coincidencia en un año de dos contratos de alta rentabilidad) y posteriormente desciende al 7-8 % en los años siguientes. SSN Mostostal parte de la hipótesis de que en el período 2009-2011 obtendrá un rendimiento sobre las ventas del 6-9 % y del 11 % en 2012. El rendimiento sobre las ventas de SSN Wspólna y SSN Biuro Projektowe será muy reducido: del 0,4 % en todo el período en el caso de SSN Wspólna y del 1,6 % en el de SSN Biuro Projektowe. Según el plan, un rendimiento sobre las ventas tan bajo en estas dos empresas se debe a los reducidos márgenes que aplican y se justifica porque se trata de empresas de servicios que, en gran medida, emplean materiales que les son facilitados por empresas principales.

[1] Algunas partes de este texto se han eliminado para no desvelar información confidencial; se indican mediante puntos suspensivos entre corchetes.

(173) SSN Nowa ha de finalizar la construcción de los buques no rentables de su actual cartera de pedidos, lo que implica que seguirá arrastrando pérdidas a lo largo de todo el período hasta su declaración de concurso de acreedores. Por este motivo, la aplicación del plan depende de la concesión de una ayuda estatal adicional por importe de 430 millones PLN destinada a cubrir las pérdidas futuras de SSN Nowa. En comparación con el plan de junio, que preveía una inyección de capital por parte del Estado de 588 millones PLN y la concesión de un crédito de 68 millones PLN, el importe requerido de ayuda estatal parece ser inferior. No obstante, la Comisión señala que, entre tanto, en agosto de 2008 se ejecutó una operación de intercambio de deuda por capital en acciones por parte de organismos públicos (ARP y KPS) por importe de 130 millones PLN.

2.8. *MEDIDAS COMPENSATORIAS*

(174) A raíz de un acuerdo celebrado en diciembre de 2006 entre las autoridades polacas y los servicios de la Comisión, esta inició un intenso proceso de conversaciones con las autoridades polacas y el Astillero Szczecin con vistas a determinar las medidas compensatorias necesarias.

(175) En cooperación con su consultor externo y el astillero, la Comisión definió la metodología que se describe más adelante para evaluar la reducción de la capacidad de producción propuesta por Polonia en calidad de medida compensatoria.

(176) Con el fin de velar por la existencia de medidas compensatorias, la reducción de la capacidad de producción ha de ser suficiente para garantizar que la capacidad futura del astillero una vez reestructurado sea inferior a la actual.

(177) En primer lugar, la Comisión evaluó la capacidad técnica actual del astillero, partiendo de la hipótesis de que el ensamblado de buques en las gradas constituye uno de los estrangulamientos del proceso productivo del astillero, que no puede ser superado con facilidad recurriendo a la externalización. De conformidad con la metodología empleada por la Comisión, que no ha sido cuestionada por las autoridades polacas, la capacidad de producción se calcula utilizando la duración de las operaciones de ensamblado en la grada y una cartera típica de buques (ya que los buques varían por su valor de CGT pero su ensamblado podría tener la misma duración).

(178) La capacidad de producción actual tiene en cuenta el tiempo que se necesita realmente para realizar el ensamblado de un (determinado tipo de) buque en una grada. Este lapso de tiempo debería reflejar todas las deficiencias que caracterizan actualmente el proceso de producción, es decir, baja productividad, estrangulamientos, activos obsoletos. El único factor que puede influir en la duración de ensamblado es el hecho de que el astillero experimente limitaciones financieras como consecuencia de su complicada situación financiera. El acceso irregular o la ausencia de acceso a capital circulante podría perturbar notablemente el proceso productivo. Dado que este es un factor externo, inherente a todas las empresas que atraviesan dificultades financieras y no relacionado con la ineficiencia de la propia empresa, la Comisión aceptó que el rendimiento real del astillero pueda ajustarse suponiendo un acceso sin problemas al capital circulante.

(179) La estimación de la capacidad de producción futura tiene en cuenta el tiempo probable que se necesite para el ensamblado de un (determinado tipo de) buque en la grada de construcción, partiendo de la hipótesis de que la productividad del astillero es comparable a unos parámetros establecidos por otros astilleros europeos competidores. Dicho de otro modo, se han de tener en cuenta los efectos de la necesaria modernización de las instalaciones y de la optimización de las condiciones de trabajo (organización, finanzas, suministros, mano de obra).

(180) Esta modernización es inevitable si el astillero quiere restablecer su rentabilidad a largo plazo. El incremento de la productividad que conlleva hará posible, por una parte, que el astillero reduzca los insumos y, por otra, que produzca con mayor rapidez. A medida que mejoren diversos aspectos de la producción, se incrementará la capacidad de producción, entendida como la posibilidad de producir un determinado volumen. A este respecto, conviene señalar que el cierre de determinadas instalaciones, tales como el cierre propuesto de una de las gradas del Astillero Szczecin, puede verse compensado por el aumento de la capacidad de producción del resto de las gradas. Si se quiere que las medidas compensatorias sigan teniendo sentido, la reducción de la capacidad de producción ha de ser tal que la capacidad del astillero al término de la reestructuración, es decir, tras las inversiones y la mejora de la productividad, sea inferior a su capacidad actual. Solo así se podrán conseguir los dos objetivos de lograr la rentabilidad a largo plazo, lo que requiere un aumento de la productividad, y de minimizar en la medida de lo posible los efectos adversos sobre las condiciones comerciales.

(181) Tanto para el cálculo de la capacidad actual como de la futura, y con el fin de velar por la coherencia, se deberá emplear la misma selección de productos, es decir, los mismos tipos de buques. En su caso, se podría emplear en su lugar un «buque tipo» (es decir, el valor medio de CGT, teniendo en cuenta la cartera de pedidos del astillero).

(182) Sobre la base de la información facilitada por el Astillero Szczecin, su capacidad de producción actual operando con limitaciones financieras se calculaba entre 177 000 CGT y 202 000 CGT, dependiendo de si en la cartera de pedidos se incluían buques para el transporte de productos químicos. La capacidad de producción del astillero sin limitaciones financieras es de 208 000 CGT (9,15 buques) con una cartera en la que se incluyen buques para productos químicos y de 208 000 CGT (10,7 buques) sin tales buques.

(183) El astillero afirma que la inversión prevista en el plan de reestructuración de 2006 no influirá en la duración del período de ensamblado sino que se traducirá en la reducción de costes. Además, el astillero explicó que, si bien algunas de las inversiones podían reducir el período de ensamblado, este efecto se vería compensado por un cambio significativo del método de producción, consistente en el ensamblado previo. El astillero explicó también que sería necesario realizar inversiones en las propias gradas para reducir considerablemente el período de ensamblado. El astillero cuantificó estas inversiones en 200 millones EUR, importe que está claramente fuera de su alcance.

(184) En relación con la capacidad de producción futura del astillero, si no se llevaran a cabo cierre de instalaciones, esta sería idéntica a la actual sin limitaciones financieras, es decir, 208 000 CGT con una cartera de buques para productos químicos y de 238 000 CGT, sin tales buques.

(185) Tras el cierre de la grada más pequeña (Wulkan 1), la capacidad del astillero sería de entre 149 000 CGT (6,25 buques) para la cartera con menor nivel de CGT (con buques para el transporte de productos químicos) y 178 000 CGT (7,8 buques) para la cartera con mayor nivel de CGT (sin buques para productos químicos).

(186) Partiendo de estos datos, la Comisión concluyó que la reducción de la capacidad de producción a raíz del cierre de la grada más pequeña conduciría a una reducción de la capacidad de entre el 25 % y el 46 %, dependiendo de la selección de productos de la que se parta. Sobre esa base y habida cuenta de que como mínimo el cierre de otra grada implicaría que la reducción de la capacidad sería del 59 %, los servicios de la Comisión concluyeron con carácter preliminar que el cierre de la grada más pequeña, Wulkan 1, sería una medida compensatoria suficiente.

2.9. *MEDIDAS DE AYUDA*

(187) La Comisión adoptó la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal en relación con las medidas de ayuda descritas en la parte B del anexo a dicha decisión. Entre tales medidas se incluía una inyección de capital, dos garantías de ejecución que ha de conceder ARP y varios aplazamientos y condonaciones del pago de impuestos sobre bienes inmuebles por parte de la Ciudad de Szczecin. El valor nominal de estas medidas ascendió a 126 524 652 PLN.

(188) Las autoridades polacas informaron a la Comisión de que no se habían concedido las dos garantías de ejecución que se recogen en calidad de medidas 62 y 63 en la parte B del anexo a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal [1]. Por otra parte, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que se había pospuesto la condonación del impuesto sobre bienes inmuebles que se recoge en calidad de medidas 64 y 68 en la parte B del anexo a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal [2].

(189) En el cuadro 3 figuran las medidas concedidas entre el 1 de mayo de 2004, fecha de la adhesión de Polonia a la Unión Europea, y el 30 de junio de 2007. Las autoridades polacas notificaron estas medidas mediante carta de 11 de julio de 2007. Su valor nominal asciende a 259 560 990 PLN. La medida 1 corresponde a la medida 61 de la parte B del anexo a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

(190) En el cuadro 3 se incluyen los créditos de KPS empleados para financiar las necesidades de capital circulante del astillero. En sus cartas de 11 de julio de 2007 y 9 de enero de 2008, las autoridades polacas alegan que estos créditos no constituyen ayuda estatal porque el interés aplicado correspondía a la evaluación de riesgo del proyecto específico al que se destinaban los créditos.

(191) Para los créditos concedidos en 2005-2007, KPS aplicó un tipo de interés ligeramente superior al 6 %. En el período en el que KPS concedió los créditos al astillero el tipo de referencia para Polonia oscilaba entre el 5,56 % y el 6,24 %. Por otra parte, KPS aplicaba una tasa única de entre el 0,1 % y el 0,4 %. Según las autoridades polacas, KPS necesitaba garantías en forma de aceptación de una ejecución, de un acuerdo sobre la cesión de deudas, de una orden de pago incondicional, de una obligación no denominada o de activos gravados con aval [3].

(192) KPS fue creada en 2004 como filial al 100 % de ARP y funcionaba como fondo de capital riesgo de su matriz. Su función principal consistía en servir de instrumento para la consolidación de los tres astilleros principales de Polonia, proyecto que se abandonó en 2006. De acuerdo con la información facilitada por las autoridades polacas en 2006 [4], KPS debía ser financiada mediante una inyección de capital de ARP, una contribución material (participaciones en terceras empresas) facilitada por ARP y un crédito bancario rotatorio garantizado por ARP, que estuviera concebido específicamente para contribuir a la financiación de los astilleros. Según la información que figura en la página web del Gobierno, KPS también debía apoyar las actividades de construcción naval en Polonia mediante la emisión de obligaciones plenamente garantizadas por ARP. En realidad, el documento «Estrategia para el sector de la construcción naval (astilleros para la construcción de buques) en Polonia 2006-2010» [5] confirma que KPS debería generar recursos a partir de una emisión de instrumentos de deuda por un importe de unos 100 millones USD, garantizados con los activos destinados para la reestructuración del sector de la construcción naval en forma de fondos transferidos por el Tesoro Público a ARP.

[1] Carta de 11 de julio de 2007.

[2] Carta de 9 de enero de 2008.

[3] Carta de 9 de enero de 2008, p. 15.

[4] Carta de 17 de febrero de 2006.

[5] Estrategia para el sector de la construcción naval (astilleros para la construcción de buques) en Polonia 2006-2010, aprobada en agosto de 2006, p. 30.

(193) En el cuadro 4 figuran las medidas concedidas por ARP y KPS entre el 30 de junio de 2007 y el 15 de febrero de 2008 y notificadas a la Comisión después del 11 de julio de 2007, mediante cartas de 6 de diciembre de 2007 y 12 de febrero de 2008. En este cuadro también figuran los créditos adicionales de ARP y KPS de los que la Comisión tuvo noticia por el memorando informativo del Astillero Szczecin de junio de 2008 ([1]), por el plan de reestructuración de Mostostal, presentado en junio de 2008 ([2]) y por el plan de reestructuración presentado en septiembre de 2008. El valor nominal de estas medidas asciende a 417 531 254 PLN.

(194) En el cuadro 5 figuran las deudas públicas no ejecutadas en forma de atrasos en el pago de impuestos sobre bienes inmuebles para el período que media entre julio de 2003 y diciembre de 2004 por importe de 12 402 000 PLN. Esta medida corresponde a las medidas 64-68 de la parte B del anexo a la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

(195) Habida cuenta de la precaria situación financiera del astillero, la Comisión no puede descartar que se hayan concedido al Astillero Szczecin otras ayudas estatales de naturaleza similar.

(196) Por último, el Astillero Szczecin se benefició de las garantías de producción de KUKE (en lo sucesivo denominadas «garantías de anticipos» o «garantías KUKE»). En la práctica, toda la producción de buques desde el 1 de mayo de 2004 se financió merced a estas garantías. En total, en el período que va del 1 de mayo de 2004 al 30 de mayo de 2008 el Astillero Szczecin recibió garantías por un valor de 1 928 869 694 PLN ([3]). Mediante carta de 11 de julio de 2007, las autoridades polacas comunicaron que KUKE seguiría concediendo garantías al Astillero Szczecin hasta finales de 2008. De conformidad con el plan de reestructuración presentado el 12 de septiembre de 2008, el 26 de junio se concedieron al astillero otras 10 garantías de KUKE por un importe total de 429 578 282 PLN.

(197) Es característica común de este sector que los astilleros no suelen disponer internamente del suficiente capital circulante para la construcción de buques y dependen de la financiación externa, ya sea mediante préstamos (los denominados créditos a la producción) ya sea mediante anticipos de los armadores que prefinancian la producción. Por regla general, los armadores pagan el 80 % del precio por adelantado en plazos, coincidiendo con algunas fases decisivas de la construcción del buque, y abonan el 20 % restante en el momento de la entrega. Por consiguiente, la participación de los armadores en la financiación de la construcción es esencial. Lo que se pretendía con las garantías de anticipos concedidas al Astillero por KUKE era garantizar los anticipos de los armadores frente al riesgo de incumplimiento de la entrega por parte del astillero.

(198) Según la información facilitada por las autoridades polacas, las garantías de KUKE fueron facilitadas al Astillero Szczecin de la siguiente forma: en primer lugar, se firmó un contrato con el armador por el que el astillero se comprometía a demostrar en un determinado plazo que la financiación de la producción estaba garantizada por KUKE. KUKE adoptó una decisión por la que se comprometía a garantizar la financiación de la totalidad del buque mediante la constitución de una garantía de anticipos. En posteriores acuerdos individuales, KUKE activó la garantía para cada uno de los anticipos (por lo general, 4). En su caso, el riesgo asumido por KUKE con respecto a la posibilidad de que el astillero incumpliese el compromiso de entrega era del 80 % del precio de compra correspondiente a la totalidad de los anticipos abonados por el armador con anterioridad a la entrega. Este riesgo se conoce cuando KUKE adopta una decisión por la que se garantiza la prefinanciación del buque por parte del armador. La garantía expira el día en que se entrega el buque.

(199) Las actividades de KUKE, en su calidad de agencia polaca de crédito a la exportación, son variadas ([4]) y esencialmente se dividen en la parte comercial del negocio y la parte ejecutada en nombre del Tesoro Público y garantizada por el Tesoro Público. La actividad desarrollada en nombre del Tesoro Público se lleva a cabo en una cuenta bancaria separada «Interes Narodowy». Las garantías concedidas al Astillero Szczecin se encuadran entre las actividades garantizadas por el Tesoro Público.

(200) Según las informaciones facilitadas por las autoridades polacas, KUKE concedió al Astillero Szczecin garantías de los anticipos abonados por los armadores, aunque el astillero debía abonar primas cuyo total dependía del valor de las garantías. La tasa asciende al 2 % anual en el caso de las garantías que no excedan de 35 millones PLN y del 1 % anual para aquellas garantías superiores a 35 millones PLN. Como aval, KUKE exigía la cesión de la titularidad del buque, el buque en construcción y los materiales.

(201) De los cuadros 3-5 y de lo indicado anteriormente se deduce que, desde el 1 de mayo de 2004, el Astillero Szczecin se ha beneficiado de medidas por un valor nominal total de 3 047 943 120,5 PLN (unos 896 millones EUR).

([1]) Anexo 1 de la carta de las autoridades polacas de 6 junio de 2008.
([2]) Carta de 26 de junio de 2008.
([3]) Las autoridades polacas facilitaron la lista de estas garantías en el anexo 11 del plan de reestructuración de Mostostal, presentado el 26 de junio de 2008.
([4]) Véase también la Decisión de la Comisión de julio de 2007 en el asunto N 195/07. Programa de garantías para los contratos de exportación, resumen sucinto en DO C 214 de 13.9.2007, p. 3.

Cuadro 3

Ayudas estatales concedidas al Astillero Szczecin entre el 1 de mayo de 2004 y el 30 de junio de 2007, datos facilitados por las autoridades polacas

Nº	Organis-mo que concede la ayuda	Medida de Ayuda	Base jurídica	Número de la decisión o del acuerdo	Fecha de concesión	Fecha de entrada en vigor	Intereses	Período para el que se concedió la ayuda	Valor nominal (en PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ARP	Inyección de capital	Ley de 15.9.2000, relativa al código de las empresas comerciales (BO nº 94, 1037, modificado)	Rep. A nº 4528/2004	21.12.2004	20.6.2005	Sin objeto	Ayuda única	61 752 652,83
2.	KPS	Crédito	Ley de 23.4.1964, del Código Civil (BO nº 16, 93, modificado)	Acuerdo nº 1.10.2005	13.10.2005	14.10.2005	1M WIBOR + 2 %	13.4.2006	20 000 000,00
3.	KPS	Crédito	Ley de 23.4.1964, del Código Civil (BO nº 16, 93, modificado)	Acuerdo nº 1.2.2006	(anexos: 27.4.2006, 24.8.2006, 26.9.2006, 27.11.2006, 21.12.2006, 31.1.2007)	21.2.2006 27.4.2006 27.9.2006 16.2.2007 21.2.2007 30.3.2007 1.5.2007 31.5.2007	Datos no disponibles	31.8.2009	68 405 400,00 (18 000 000,00 USD)
4.	KPS	Crédito	Ley de 23.4.1964, del Código Civil (BO nº 16, 93, modificado)	Acuerdo de 12.1.2007	12.1.2007	3.4.2007 5.4.2007 16.4.2007 26.4.2007 30.4.2007 16.5.2007 31.5.2007	Datos no disponibles	31.1.2009	82 902 937,50 (21 375 000,00 USD)
5.	KPS	Crédito	Ley de 23.4.1964, del Código Civil (BO nº 16, 93, modificado)	Acuerdo nº 1.2.2007	9.2.2007 (anexos: 29.3.2007, 4.4.2007)	9.2.2007	WIBOR 1M + 2,25 %	27.4.2007	12 200 000,00
6.	KPS	Crédito	Ley de 23.4.1964, del Código Civil (BO nº 16, 93, modificado)	Acuerdo nº 2.2.2007	12.2.2007	12.2.2007	WIBOR 1M + 2,25 %	12.8.2007	14 300 000,00
								Total	259 560 990,33

Cuadro 4

Ayudas estatales adicionales concedidas al Astillero Szczecin entre el 30 de junio de 2007 y el 12 de septiembre de 2008, datos facilitados por las autoridades polacas

Nº	Organis-mo que concede la ayuda	Medida de Ayuda	Base jurídica	Fecha de concesión	Valor nominal (enPLN)
1	2	3	4	5	6
7.	KPS	Inyección de capital	Acuerdo	7.8.2007	9 999 954,69
8.	KPS	Inyección de capital		7.8.2007	33 999 919,80
9.	ARP	Inyección de capital	Acuerdo entre el Astillero Szczecin y ARP sobre la concesión de ayuda estatal en forma de inyección de capital	19.9.2008	86 000 151,93
10.	ARP	Crédito	Lay de 30.8.1996 sobre la comercialización y la privatización (BO 02.171.1397, modificado)	5.12.2007	49 000 000,00
11.	ARP	Crédito	Acuerdo OPP/3/08	6.2.2008	41 000 000,00
12.	KPS	Crédito	Acuerdo 1.11.2007	23.11.2007	9 000 000,00
13.	KPS	Crédito	Acuerdo 1.3.2008	5.3.2008	20 000 000,00
14.	ARP	Crédito	Acuerdo OPP/5/08	30.9.2009	32 250 000,00
15.	KPS	Crédito		12.8.2007	4 709 380,37
16.	ARP	Intercambio de deuda por obligaciones	Rep. A. Nº 6603/2008, 8014/2008	20.6.2008	110 999 077,11
17.	KPS	Intercambio de deuda por obligaciones	Rep. A. Nº 6603/2008, 8014/2008	20.6.2008	20 572 770,24
				Total	417 531 254,1

Cuadro 5

Deudas públicas no ejecutadas después del 1 de mayo de 2004

Nº	Organismo que concede la ayuda	Medida de Ayuda	Deuda en cuestión	Saldo pendiente (en PLN)
12.	Ciudad de Szczecin	Aplazamiento	Impuesto sobre bienes inmuebles acumulado entre julio de 2003 y diciembre de 2004	12 402 000,00

3. EVALUACIÓN

3.1. *COMPETENCIAS DE LA COMISIÓN*

(202) En el anexo IV, punto 3, del Tratado de Adhesión se establece el denominado procedimiento de medidas transitorias, que constituye el marco legal para la evaluación de los regímenes de ayuda y las medidas individuales de ayuda ejecutadas en un nuevo Estado miembro antes de la fecha de su adhesión a la Unión Europea y aún vigentes después de la misma.

(203) Las medidas de ayuda ejecutadas antes de la adhesión y que no sean aplicables después de la misma no pueden ser evaluadas por la Comisión, ni en el marco del procedimiento de medidas transitorias ni en el contexto del procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE.

(204) En cambio, las medidas que no hubieran sido otorgadas antes de la adhesión serán evaluadas por la Comisión en calidad de ayudas notificadas o de ayudas ilegales en aplicación del procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE.

(205) Con el fin de determinar el momento en que se ejecutó una determinada medida, el criterio relevante es el acto legalmente vinculante por el cual la autoridad nacional competente se compromete a conceder la ayuda [1]. Determinar si un acto administrativo es legalmente vinculante corresponde al Derecho nacional. No obstante, la Comisión ha de ser capaz de analizar, especialmente en casos confusos, estos actos administrativos y, a juzgar por su forma y contenido, evaluar si podrían haber suscitado expectativas legítimas de los beneficiarios que puedan ser invocadas ante los tribunales polacos. La posibilidad de evaluar los actos administrativos nacionales por parte de la Comisión es indispensable para que pueda ejercer sus competencias en relación con la aceptación de las excepciones relativas a las ayudas estatales prohibidas por lo que respecta a las medidas ejecutadas en Polonia después del 1 de mayo de 2004.

(206) Las medidas se consideran aplicables después de la adhesión si, ejecutadas con anterioridad, pueden seguir dando pie tras la adhesión a la concesión de ayudas adicionales o a un incremento del importe de las ayudas ya otorgadas, es decir, si no se conocen con precisión los compromisos económicos del Estado en la fecha en que las medidas se llevaron a cabo y siguen sin conocerse en la fecha de la adhesión.

(207) En su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión concluyó, sobre la base de la información facilitada por las autoridades polacas, que una serie de medidas notificadas a la Comisión constituían de hecho nueva ayuda, que debía ser concedida después del 1 de mayo de 2004, fecha de la adhesión de Polonia a la Unión Europea. En concreto, la Comisión consideró que una inyección de capital, dos garantías de ejecución y la condonación y el aplazamiento de deuda fiscal eran constitutivas de nueva ayuda.

(208) En primer lugar, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que no se habían concedido las dos garantías de ejecución impugnadas (medidas 62 y 63 de la parte B del anexo de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal). Por lo tanto, no son objeto de la presente Decisión.

(209) En segundo lugar, las autoridades polacas confirmaron que la deuda relativa al impuesto sobre bienes inmuebles contraída con la ciudad de Szczecin se incrementó en el período que media entre julio de 2003 y diciembre de 2004 (medidas 64-68 de la parte B del anexo de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal) no se ha cancelado ni ejecutado hasta ahora. De ello se deduce que esta deuda se ha prorrogado no ejecutada más allá de la fecha de adhesión de Polonia a la UE. Según reiterada jurisprudencia [2], la no ejecución continuada de deudas públicas puede constituir en sí misma ayuda estatal, como se analizará en profundidad más adelante. Esta falta de ejecución se encuadra claramente en la competencia de la Comisión con arreglo a lo dispuesto en el artículo 88 del Tratado CE, en la medida en que se refiere al período posterior a la adhesión a la UE. Por lo tanto, estas medidas son objeto de la presente Decisión.

(210) En tercer lugar, con respecto a la inyección de capital procedente de ARP (medida 61 de la parte B del anexo de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal), las observaciones presentadas por las autoridades polacas y los terceros interesados respecto de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal no han podido convencer a la Comisión de que esta medida no constituía nueva ayuda. Por lo tanto, esta medida es objeto de la presente Decisión.

(211) Más adelante la Comisión explica las razones por las que no puede aceptar las alegaciones presentadas por las autoridades polacas y los terceros interesados.

(212) En cuanto al argumento esgrimido por las autoridades polacas de que la inyección de capital se ha de considerar como una parte de un programa general del Gobierno polaco de salvamento para el sector de la construcción naval en Polonia, la Comisión considera que dicho programa general no puede constituir una base justificada de las reclamaciones del Astillero Szczecin en relación con uno de sus accionistas, ARP, para que lleve a cabo la totalidad de la inyección de capital. Además, por razones presupuestarias ARP no estaba inicialmente en condiciones de realizar en su totalidad la inyección de capital declarada en el plan de reestructuración de 2003.

[1] Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14.1.2004 en el asunto T-109/01, Fleuren Kompost/Comisión, apartado 74.

[2] Dictamen del Abogado General en el asunto C-256/97 – DM Transport, Rec. 1999, p. I-3915, asunto C- 480/98 – España / Comisión («Magefesa»), Rec. 2000, p. I-8717.

(213) Por lo que respecta al argumento de las autoridades polacas según el cual la Comisión aplica criterios del Derecho comunitario a acontecimientos y a la legislación nacional anterior a la adhesión, la competencia de la Comisión para actuar en relación con medidas concedidas antes de la adhesión se define en el Acta de adhesión, que es vinculante tanto para las Comunidades como para Polonia. La Comisión ha interpretado el concepto de «puesta en práctica antes de la adhesión» por analogía al concepto de la concesión de la ayuda ([1]).

(214) Las autoridades polacas alegan que la legislación nacional solo exigía la aprobación del plan de reestructuración y de las medidas de ayuda en él incluidas por parte del presidente de la Oficina de Defensa de la Competencia y Protección de los Consumidores. La Comisión estima que no se puede considerar la mera aprobación como «que aplica la medida antes de la adhesión». Las autoridades de defensa de la competencia evaluaron la compatibilidad de las medidas de ayuda con la legislación nacional en materia de ayudas estatales, si bien, como sucede cuando la Comisión evalúa la compatibilidad de las ayudas al amparo del artículo 88 del Tratado, la aprobación de tales ayudas por parte de las autoridades no permite suscitar expectativas legítimas de que la ayuda vaya a ser concedida.

(215) Por último, las autoridades polacas consideran probado que la inyección de capital contemplada en el plan de reestructuración de 2003 fue pactada entre el Astillero Szczecin y ARP. Como la Comisión ya afirmó en su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, se considera que la ayuda se ha puesto en práctica si la autoridad competente de que se trate adopta un acto que, en Derecho nacional, sea capaz de suscitar expectativas legítimas, que puedan ser invocadas ante un órgano jurisdiccional nacional, de que las ayudas se concederán. Naturalmente, para ejercer su competencia en aplicación del Acta de adhesión y del Tratado CE, la Comisión ha de estar en condiciones de verificar que tal es el caso. Ni las autoridades polacas ni los terceros interesados han facilitado ningún elemento de prueba que acredite que el Astillero Szczecin estaría en condiciones de invocar expectativas legítimas ante un tribunal nacional alegando que la totalidad de la inyección de capital por importe de 241 millones PLN estaba incluida en el plan de reestructuración acordado con ARP. En realidad, fueron necesarias dos resoluciones de la Junta General Extraordinaria de Accionistas para llevar a cabo esta ampliación de capital: la resolución de 29 de abril de 2004 (180 000 000 PLN) ([2]) y la de 24 de diciembre de 2004 (61 000 000 PLN).

3.2. *AYUDA ESTATAL EN EL SENTIDO DEL ARTÍCULO 87, APARTADO 1, DEL TRATADO CE*

3.2.1. EXISTENCIA DE AYUDA ESTATAL

(216) De conformidad con el artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

(217) La Comisión estima que todas las medidas descritas en el punto 2.7 fueron concedidas por el Estado o mediante recursos públicos y, al destinarse a una empresa concreta, eran selectivas.

(218) El Astillero Szczecin es uno de los mayores astilleros de Europa. Durante los últimos años los buques portacontenedores representaban más del 60 % de su cartera de pedidos. Por tanto, el Astillero Szczecin compite duramente con astilleros de Alemania y Dinamarca. Las continuas subvenciones concedidas al Astillero Szczecin, gracias a las cuales pudo celebrar contratos sin pleno reconocimiento ni la remuneración de todos los riesgos implicados, tuvieron un impacto negativo en otros astilleros europeos con capacidad para construir buques portacontenedores.

(219) La Comisión señala que el Astillero Szczecin también opera en otros segmentos de buques de carga, ya que construye buques multipropósito, buques para el transporte de productos químicos y buques de tipo ro-ro (entre los que se incluyen los buques de tipo ro-pax y con-ro) y compite en estos segmentos con otros astilleros europeos. Así, por ejemplo, a finales de 2006 los buques destinados al transporte de mercancías y productos químicos constituían aproximadamente el 8 % de la cartera de pedidos de los astilleros europeos. En estos segmentos operan especialmente astilleros alemanes y rumanos.

(220) Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, la Comisión concluye que las ayudas estatales concedidas al Astillero Szczecin afectaban al comercio entre los Estados miembros.

(221) Por último, la Comisión ha de determinar si las medidas concedidas al Astillero Szczecin otorgaban una ventaja indebida y, por tanto, falseaban o amenazaban falsear la competencia. La Comisión señala que las autoridades polacas estaban en desacuerdo con el hecho de que se hubieran calificado como ayudas estatales los créditos de KPS y las garantías de KUKE, alegando a tal efecto que se cumple el principio del inversor en una economía de mercado. Con relación a otras medidas objeto de la presente Decisión, las autoridades polacas no cuestionaron su calificación como ayudas estatales.

(222) A continuación, la Comisión explicará, en primer lugar, las razones que le llevan a considerar que el impago recurrente de deuda pública no supera la prueba del acreedor en una economía de mercado. Posteriormente, la Comisión evaluará en particular las medidas cuestionadas por las autoridades polacas. Por último, considerará las circunstancias en las que se concedieron las medidas abarcadas por la presente Decisión y su incidencia en la competencia.

([1]) Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14.1.2004 en el asunto T-109/01, *Fleuren Kompost / Comisión, apartado 74*.

([2]) Esta medida estaba incluida en la parte A del anexo de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal en calidad de medida ejecutada antes de la adhesión.

a) ***Impago de deudas públicas***

(223) Según reiterada jurisprudencia [1], el impago recurrente de deudas públicas puede constituir en sí mismo ayuda estatal, como se argumentará con mayor detalle más adelante. Este impago se encuadra sin duda en el marco de la competencia de la Comisión al amparo del artículo 88 del Tratado CE, puesto que se refiere al período posterior a la adhesión a la UE. La Comisión considera que ningún acreedor en una economía de mercado admitiría un aplazamiento tan prolongado en el pago de sus deudas. Además, las autoridades polacas no han presentado ningún elemento de prueba que acredite que la autoridad tributaria competente haya tomado medidas destinadas a ejecutar sus deudas públicas en relación con el Astillero Szczecin, especialmente mediante la ejecución forzosa o la normativa concursal. Por otra parte, este impago contrasta con la aseveración de las autoridades polacas de que el Astillero Szczecin ha venido reembolsando con regularidad, desde el 1 de mayo de 2004, sus deudas públicas y no se ha beneficiado de aplazamientos ni de reprogramaciones de reembolso de las mismas.

b) ***Medidas cuestionadas por las autoridades polacas por considerar que superan la prueba del inversor privado***

Créditos de KPS

(224) Por lo que respecta al apoyo de KPS mediante créditos de capital circulante, la Comisión no puede aceptar el argumento de las autoridades polacas según el cual estos créditos no eran constitutivos de ayuda estatal. La Comisión señala que el tipo de interés aplicado por KPS se encontraba aproximadamente en el nivel del tipo de referencia. Señala también que durante varios años el Astillero Szczecin ha estado en una situación financiera muy difícil, lo que ha hecho que no estuviera en condiciones de acceder a ninguna otra fuente de financiación externa de su producción sin apoyo del Estado, ya sea en forma de coparticipación de KPS, ya sea en forma de garantías. Su capital circulante se financiaba mediante anticipos plenamente cubiertos por garantías de KUKE o créditos de KPS. Por tanto, no puede considerarse que el tipo de interés aplicado reflejase correctamente el riesgo en que incurría KPS. Es cierto que KPS solicitó avales pero su valor sigue suscitando dudas. Conviene recordar que KUKE requería avales similares y, habida cuenta de la ratio deudas/activos del Astillero Szczecin, es probable que KPS no pudiera obtener avales de primera línea sobre los activos del astillero. Sea como fuere, las autoridades polacas no han facilitado información detallada que permita a la Comisión determinar el valor real de los avales requeridos.

(225) Por otra parte, la Comisión no ve ninguna diferencia entre los créditos concedidos por KPS y los otorgados por ARP, propietaria de KPS. Es difícil sostener, como hacen las autoridades polacas, que los créditos concedidos por ARP constituyen ayuda estatal, mientras que los concedidos por su filial, KPS, se ajustan al principio del inversor privado.

(226) La Comisión no puede aceptar el argumento de las autoridades polacas de que los créditos facilitados por KPS en el marco del consorcio con Bank Handlowy S.A. y Bank Pekao S.A. (medidas 3 y 4 del cuadro 3, considerando 201) se concedieron en condiciones de mercado y de que, debido a que KPS y los bancos participaron en el consorcio y facilitaron financiación «en condiciones análogas», la contribución de KPS no era constitutiva de ayuda estatal.

(227) La Comisión subraya que, cuando el consorcio concedió los créditos, el Astillero Szczecin era una empresa en una situación económica complicada. Sin el apoyo público, el astillero no podía conseguir financiación en el mercado, ya fuera en forma de garantías, ya fuera en forma de coparticipación en la financiación, como en las medidas que nos ocupan. Dado que el astillero no contaba con ninguna otra fuente de financiación externa, como no fuera la concedida en el marco del consorcio con KPS, da la impresión de que los bancos solo estaban dispuestos a conceder financiación al astillero por la implicación de KPS en la operación.

(228) Por otra parte, la Comisión señala que el tipo de interés aplicado por KPS a los créditos concedidos al Astillero Szczecin era similar al tipo de referencia para Polonia en el momento en que se concedieron los créditos. De conformidad con la Comunicación de la Comisión relativa al método de fijación de los tipos de referencia y de actualización [2], el tipo de referencia anunciado por la Comisión es un tipo de base que puede ser incrementado en situaciones que impliquen un cierto riesgo (por ejemplo, en caso de que una empresa esté en crisis o cuando no se ofrezca la garantía que suelen exigir los bancos). En este caso, no se aumentó el tipo de interés como consecuencia de la precaria situación del Astillero Szczecin.

(229) Por último, la Comisión señala que la KPS fue creada como fondo administrado por el Estado de conformidad con los objetivos de la política nacional y financiado o garantizado plenamente por el Estado a través de ARP. Según el documento «Estrategia para el sector de la construcción naval (astilleros) en Polonia 2006-2010», KPS fue «fundada para organizar la financiación de la producción de los astilleros hasta el momento en que pasaran a estar bajo control de inversores privados». La Estrategia, que no solo persigue objetivos económicos sino también sociales y macroeconómicos [3], otorga a KPS diversas facultades, junto a ARP, el Tesoro Público y otros organismos públicos relevantes. Los vínculos financieros de KPS con ARP y el Tesoro Público están claros y KPS actúa más bien como instrumento para la transferencia de activos destinados por el presupuesto del Estado a los astilleros polacos, incluido el Astillero Szczecin.

[1] Dictamen del Abogado General Jacobs en el asunto DM Transport, Rec. 1999, p. I-3915, asunto C- 480/98 – España / Comisión («Magefesa»), Rec. 2000, I-8717.

[2] DO C 273 de 9.9.1997, p. 3.

[3] Estrategia para el sector de la construcción naval (astilleros) en Polonia 2006-2010, aprobada en agosto de 2006, p. 7.

(230) Habida cuenta de estos elementos, la Comisión concluye que, al conceder créditos de capital circulante al Astillero Szczecin, KPS no actuó como lo hubiera hecho un inversor privado en una economía de mercado.

Garantías de KUKE

(231) En sus observaciones a propósito de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, las autoridades polacas sostuvieron que las garantías de anticipos de los armadores concedidas por KUKE al Astillero Szczecin no constituyen ayuda estatal. La Comisión no puede aceptar este argumento.

(232) En primer lugar, la Comisión recuerda que las garantías concedidas por KUKE relativas a los anticipos de los armadores están avaladas por el Tesoro Público y se constituyen en una cuenta bancaria separada con el nombre «Interes narodowy». En caso de que falten recursos financieros en esta cuenta, KUKE puede obtener créditos del Tesoro Público o beneficiarse de las garantías de crédito de dicho organismo.

(233) En segundo lugar, la Comisión recuerda su Decisión de 18 de julio de 2007 en el asunto N 105/07 [1] en la que autorizó, por no ser constitutivo de ayuda estatal, el régimen por el que KUKE desarrolla su programa de seguros de créditos a la exportación garantizado por el Tesoro Público. En la actualidad, este régimen abarca el tipo de garantías en materia de producción que el Astillero Szczecin ha venido recibiendo en los último años. La Comisión señala que el régimen excluye [2] explícitamente a las empresas en crisis en aplicación de lo dispuesto en las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y reestructuración de empresas en crisis. La característica principal del régimen consiste en que las primas de la garantía se determinan sobre la base de una evaluación de riesgo. Así, por ejemplo, la prima de garantía para una empresa encuadrada en la categoría de riesgo más elevado corresponde al […] % anual para las garantías de menos de 2 años y al […] % para las de más de 2 años. La prima de base asciende al […] % anual. A modo de comparación, las garantías concedidas al Astillero Szczecin han sido aportadas por KUKE a cambio de una prima del 2 % anual, si la garantía no excedía de 35 millones PLN, y de una prima del 1 % anual, si la garantía superaba este importe.

(234) Es evidente que el Astillero Szczecin no puede acogerse a las garantías aportadas por el régimen anteriormente descrito y autorizado por la Comisión por no constituir ayuda. En consecuencia, las garantías concedidas al Astillero Szczecin son constitutivas de ayuda estatal.

(235) Además, es obvio que la prima de garantía aplicada al Astillero Szczecin está muy por debajo de la prima de base aplicada a las garantías concedidas a empresas saneadas y varias veces inferior a la prima aplicada a empresas con alto riesgo aunque elegibles al amparo del régimen anterior. La Comisión concluye que la prima de garantía abonada por el Astillero Szczecin no corresponde a una prima de mercado, por lo que estas garantías constituyen ayuda estatal.

(236) En tercer lugar, de conformidad con la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía [3], para que una determinada garantía estatal no constituya ayuda estatal es preciso que el prestatario no se encuentre en una situación económica difícil, lo que no sucede en el caso que nos ocupa. Con arreglo a lo dispuesto en la misma Comunicación, cuando el prestatario se encuentra en una difícil situación económica, el elemento de ayuda de la garantía podría corresponder al importe cubierto por la garantía.

(237) Por último, la Comisión señala que el Astillero Szczecin dependía exclusivamente de las garantías de KUKE y el Tesoro Público y no logró obtener garantías en condiciones de mercado. Ello corrobora la conclusión de la Comisión de que las garantías en relación con los anticipos de los armadores concedidas por KUKE son constitutivas de ayuda estatal.

(238) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que, al ampliar las garantías al Astillero Szczecin, KUKE no actuó como lo habría hecho un operador en una economía de mercado.

c) ***Falseamiento de la competencia ocasionado por la ayuda estatal concedida al Astillero Szczecin***

(239) La Comisión señala que el Astillero Szczecin, gracias a la plena confianza en el respaldo del Estado, desarrolló prácticas contrarias a la competencia tales como el establecimiento de precios por debajo de los costes de producción y no ha sufrido las consecuencias que suelen conllevar tales prácticas, como es la exclusión del mercado.

(240) Por añadidura, la Comisión afirma que el principal problema que seguía teniendo el Astillero Szczecin eran los contratos que generaban pérdidas, a raíz de la permanente revalorización del zloty frente al dólar, la moneda que sigue siendo de referencia en el sector de la construcción naval, y del aumento de los precios de la chapa de acero. Ya en el plan de reestructuración de 2002, posteriormente en el nuevo plan de reestructuración de 2006 y, por último, en el transcurso del intento de privatización en 2008, se consideró que estos factores externos eran las principales amenazas para el funcionamiento del astillero.

(241) A pesar de que la dirección de la empresa era consciente de estas amenazas, el astillero siguió celebrando contratos sin medidas que mitigasen tales riesgos o con medidas de escaso impacto. Esta práctica económica continuó entre 2004 y 2008, un período de expansión sin precedentes en el sector de la construcción naval, en el que los precios del sector se incrementaron hasta niveles inauditos. Como resultado de esta práctica, el astillero consiguió mantener su actividad y su plantilla, aunque a costa de ingentes pérdidas en la construcción habitual de buques. Con arreglo a la investigación de diligencia debida llevada a cabo por Amber en la primera mitad de 2008 y como han confirmado las autoridades polacas, la actual cartera de pedidos con entregas en 2008 y 2009 también se encuentra lastrada por pérdidas significativas como consecuencia de los contratos a pérdida celebrados sin medidas mitigadoras del riesgo o con medidas claramente insuficientes.

[1] Decisión en el asunto N 105/07.

[2] Artículo 3, apartado 1, punto 1, de la Resolución 111/2006 del Comité de Política de Seguros a la Exportación, de 20 de diciembre de 2006.

[3] DO C 71 de 11.3.2000, p. 14.

(242) Sobre esta base, la Comisión concluye que todas las medidas concedidas al Astillero Szczecin falseaban o amenazaban falsear la competencia en el mercado de la construcción naval.

(243) En conclusión, la Comisión considera que todas las medidas concedidas al Astillero Szczecin son ayudas estatales a tenor del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

3.2.2. POSIBILIDAD DE QUE LAS AUTORIDADES POLACAS Y LOS TERCEROS INTERESADOS PRESENTEN OBSERVACIONES

(244) Mediante su decisión de 1 de junio de 2005, la Comisión incoó el procedimiento de investigación formal con respecto a una serie de medidas concedidas tanto por las autoridades locales como por una empresa de titularidad pública, ARP, con arreglo a distintas bases jurídicas y que consisten en la reestructuración de deudas, una inyección de capital y garantías de ejecución.

(245) La Comisión señaló también que no podía aceptarse el argumento esgrimido por las autoridades polacas de que los anticipos de los armadores debían ser considerados contribución propia. A este respecto, la Comisión reconoció albergar dudas de que las garantías sobre los anticipos de los armadores concedidas por KUKE no fueran constitutivas de ayuda estatal y anunció que investigaría la naturaleza de tales garantías.

(246) Las autoridades polacas presentaron sus observaciones y, aunque cuestionaron la competencia de la Comisión para evaluar la compatibilidad de algunas de las medidas en cuestión, no pusieron en tela de juicio la conclusión de la Comisión de que, si tales medidas se concedieron después de la adhesión de Polonia a la UE, constituyen nueva ayuda a tenor del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. La excepción era la naturaleza de las garantías facilitadas por KUKE, supuestamente exentas de ayuda estatal. Posteriormente, las autoridades polacas alegaron también que los créditos de KPS no constituían ayuda estatal. La Comisión ya se ha pronunciado anteriormente sobre los argumentos esgrimidos por las autoridades polacas.

(247) En el curso del procedimiento de investigación formal de la Comisión, la estrategia del Gobierno polaco como accionista mayoritario del Astillero Szczecin ha cambiado varias veces de manera significativa, como demuestra la descripción anterior. La estrategia de la consolidación del sector de la construcción naval se convirtió en estrategia de privatización parcial del astillero, para evolucionar posteriormente hacia una estrategia de privatización total. En la actualidad, esta última estrategia se ve amenazada por la aparente falta de interés del mercado en adquirir el astillero.

(248) Como se ha descrito anteriormente, la Comisión mantenía contactos regulares con las autoridades polacas en su calidad de propietarias del Astillero Szczecin y con el propio astillero. La Comisión indicó regularmente tanto a las autoridades polacas como al astillero que todas las medidas concedidas a este último a partir de recursos públicos constituyen con toda probabilidad ayuda estatal a tenor del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, habida cuenta de la precaria situación económica del astillero y de la ausencia casi total de financiación externa exenta de ayuda estatal. La Comisión advirtió también que esta ayuda estatal se concede incumpliendo lo dispuesto en el artículo 88, apartado 3, y es claramente incompatible con el mercado común. La Comisión también ha recordado en varias ocasiones que las garantías concedidas por KUKE al Astillero Szczecin constituyen ayuda estatal.

(249) Por último, en el curso de su investigación formal, la Comisión recopiló información pormenorizada sobre las operaciones de KPS y la naturaleza de los créditos de capital circulante concedidos al astillero por KPS. La Comisión comunicó a las autoridades polacas que, con toda probabilidad, estos créditos son ayudas estatales a tenor del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

3.3. *COMPATIBILIDAD DE LA AYUDA: EXCEPCIÓN CON ARREGLO AL ARTÍCULO 87, APARTADO 3, DEL TRATADO CE*

(250) El principal objetivo de las medidas es ayudar a una empresa en crisis y mantener su actividad. En tales casos, se puede aplicar la excepción del artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado CE, que permite autorizar las ayudas estatales concedidas con objeto de facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas en caso de que tales ayudas no afecten negativamente a las condiciones comerciales en sentido contrario al interés común, si se cumplen las condiciones establecidas.

(251) En la actualidad, las ayudas de salvamento y de reestructuración se rigen por las Directrices comunitarias relativas a las ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis [1] (en lo sucesivo, «las Directrices»), que sustituyeron al texto anterior adoptado en 1999 [2] (en lo sucesivo, «las Directrices de 1999»).

(252) Las disposiciones transitorias de las Directrices establecen que las notificaciones registradas antes del 10 de octubre de 2004 se examinarán a la luz de los criterios vigentes en el momento de la notificación (punto 103). En el caso que nos ocupa, una parte de las medidas fue notificada a la Comisión el 29 de abril de 2004 al amparo del denominado procedimiento de medidas transitorias con arreglo al anexo IV, punto 3, del Tratado de Adhesión, cuando se encontraban en vigor las Directrices de 1999. No obstante, en las Directrices también se establece que son de aplicación a la hora de evaluar cualquier ayuda de salvamento o de reestructuración concedida sin la autorización de la Comisión (ayuda ilícita) cuando la ayuda, o una parte de ella, se haya concedido después del 1 de octubre de 2004 (punto 104, párrafo primero). La Comisión concluye que casi todas las medidas descritas en los cuadros 3 y 4 fueron concedidas ilegalmente con posterioridad a dicha fecha y, por tanto, son de aplicación las Directrices de 2004.

[1] DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.
[2] DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

(253) Las Directrices se aplican a las empresas de todos los sectores, con las excepciones que figuran en el punto 18 de las mismas. El Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval [1], que es el marco legal para la evaluación de las ayudas estatales a este sector, remite al punto 12 de las Directrices como base jurídica pertinente para evaluar las ayudas de salvamento y reestructuración.

Ayuda de salvamento

(254) Las Directrices establecen la posibilidad de conceder ayuda de salvamento en calidad de asistencia temporal a las empresas en crisis mientras se elabora un plan de reestructuración o de liquidación o para tratar de evitar una crisis aguda de liquidez que puede resolverse mientras dura la ayuda de salvamento.

(255) La Comisión señala que las ayudas estatales concedidas al Astillero Szczecin no cumplen las condiciones de temporalidad, ya que todas la medidas de apoyo se extendieron a lo largo de períodos muy superiores a los seis meses establecidos, ni de reversibilidad, ya que medidas tales como la inyección de capital, comparable a una subvención, se concedieron de forma irreversible.

(256) Por consiguiente, la Comisión concluye que las medidas a que se refiere la presente Decisión no son compatibles con el mercado común en calidad de ayuda de salvamento.

Ayuda de reestructuración

(257) De conformidad con la definición que figura en el punto 17 de las Directrices, la ayuda de reestructuración forma parte de un plan realista, coherente y de amplio alcance destinado a restablecer la viabilidad a largo plazo de una empresa. La reestructuración suele constar de los siguientes elementos: la reestructuración de todos los aspectos del funcionamiento de la empresa, la reorganización y racionalización de sus actividades, incluidas la eliminación de actividades deficitarias y la reestructuración financiera. Las actividades de reestructuración beneficiarias de ayudas públicas no pueden circunscribirse a la liquidación de las pérdidas sin subsanar sus causas, es decir, sin emprender una auténtica reestructuración. Las Directrices exigen que las ayudas de reestructuración se circunscriban al mínimo estrictamente necesario, razón por la cual una parte significativa de la reestructuración se ha de financiar mediante recursos que no impliquen ayuda estatal. Con el fin de velar por que se minimicen los efectos adversos de las ayudas y se limite el falseamiento de la competencia, se han de adoptar medidas compensatorias.

(258) Habida cuenta del carácter falseador de las ayudas de reestructuración, la Comisión estima que las ayudas destinadas a empresas en crisis solo pueden contribuir al desarrollo de las actividades económicas sin afectar negativamente a los intercambios en sentido contrario al interés de la Comunidad, si se cumplen todas las condiciones establecidas en las Directrices.

(259) Más adelante la Comisión analizará si se han cumplido estas condiciones.

(260) Se ha constatado que, para evaluar la compatibilidad de las medidas que constituyen nueva ayuda y en particular la capacidad de que el proceso de reestructuración culmine en el restablecimiento de la rentabilidad a largo plazo y la limitación de la ayuda al mínimo necesario, la Comisión ha de tener en cuenta el plan de reestructuración y las ayudas en su conjunto, sin olvidar las denominadas ayudas antiguas, es decir, aquellas ejecutadas antes de la adhesión y que ya no surten efecto alguno.

3.3.1. ELEGIBILIDAD DE LA EMPRESA PARA RECIBIR LAS AYUDAS

(261) Las Directrices consideran que una empresa se encuentra en crisis y, por tanto, es susceptible de recibir ayudas de salvamento y reestructuración si es incapaz, mediante sus propios recursos financieros o con los que están dispuestos a inyectarle sus accionistas y acreedores, de enjugar las pérdidas que la conducirán, de no mediar una intervención exterior, a su desaparición casi segura del mercado a corto o medio plazo. En las Directrices también se enumeran algunos síntomas habituales de tales empresas, como el nivel creciente de pérdidas o la disminución del volumen de negocios.

(262) El punto 12 de las Directrices de 1999 establece que las empresas de nueva creación no pueden recibir ayudas de reestructuración, aunque su posición financiera inicial sea insegura. Así sucede, por ejemplo, en caso de que una nueva empresa surja de la liquidación de otra anterior o de que simplemente absorba los activos de dicha empresa. En las Directrices se especifica que, en principio, se considerará de nueva creación toda empresa que se encuentre en los tres primeros años siguientes al inicio de sus operaciones en el correspondiente sector de actividad.

(263) Las autoridades polacas alegan que el Astillero Szczecin no es más que otro nombre de la empresa ASS, que existía y cooperaba con SSPH y SS antes de que esta última se declarara insolvente.

(264) No obstante, todas las circunstancias sugieren que el Astillero Szczecin no asumió las deudas de SSPH o SS, que siguieron en estas dos empresas y que se negociaron en el marco del procedimiento concursal. Aunque las autoridades polacas afirmaron que el Astillero Szczecin había asumido deudas con los proveedores de SSPH por importe de 15 millones PLN, este extremo no ha sido especificado ni acreditado.

[1] DO C 317 de 30.12.2003, p. 12.

(265) Por consiguiente, el Astillero Szczecin comenzó su actividad libre de las deudas contraídas por sus predecesoras. Las autoridades polacas no han acreditado que el astillero hubiera asumido deudas. Además, habida cuenta del volumen de la empresa, un importe de 15 millones PLN, que al parecer es la cuantía asumida, no justificaría la conclusión de que se producía una continuación económica entre SSPH/SS y el Astillero Szczecin. Por otra parte, la Comisión señala que la absorción de los contratos vigentes se encuadra en el ciclo productivo, en el que las obligaciones se compensan con las deudas y, por tanto, no representan una carga heredada adicional. Además, el Astillero Szczecin suscribió nuevos contratos para la construcción de estos buques ([1]).

(266) En segundo lugar, si bien la Comisión señala que ASS operaba en el sector de la construcción naval, junto a SS y antes de la declaración concursal de SSPH (acuerdo marco y convenio de arrendamiento a partir de enero de 2002), también llama la atención sobre el hecho de que el mero tamaño del Astillero Szczecin después de junio de 2002 comparado con ASS antes de junio de 2002 desmiente la conclusión de que existe una continuidad económica entre estas dos entidades. La cuenta de pérdidas y ganancias muestra que el volumen de negocios se incrementó de 88 millones PLN en 2001 a 425 millones PLN en 2002 y a 1 100 millones PLN en 2003.

(267) Por consiguiente, la Comisión concluye que no puede aceptar la afirmación de las autoridades polacas de que el Astillero Szczecin no es más que una continuación de ASS, que existía mucho antes de la declaración concursal de SSPH. En términos económicos, existe una clara división entre las actividades de estas dos entidades, que se refleja principalmente en el hecho de que no se asumieron deudas. Por lo tanto, el Astillero Szczecin era una empresa nueva, que no podía acogerse a ayudas de reestructuración.

(268) Con arreglo al punto 12 de las Directrices, se considera que una empresa es de nueva creación durante los tres primeros años siguientes al inicio de sus operaciones. La presente situación es específica ya que una empresa nueva surge de la liquidación de una predecesora. Sin embargo, el punto 12 de las Directrices contempla esta hipótesis como una opción que excluye que una empresa pueda recibir ayudas de salvamento y reestructuración. En el caso que nos ocupa, la Comisión considera decisiva a este respecto la declaración concursal de SSPH y SS en julio de 2002. Es esta declaración concursal la que marcó la ruptura entre la antigua entidad económica y la nueva, al abrigo de las deudas contraídas por la primera. Por tanto, la Comisión concluye que el Astillero Szczecin no reunía las condiciones para recibir ayudas de salvamento y reestructuración en el período de tres años contado a partir de julio de 2002, que marca el inicio de su nueva actividad, libre de deudas.

(269) El punto 12 de las Directrices establece que una empresa considerada inicialmente de nueva creación no puede obtener ayudas de salvamento y reestructuración hasta que no haya transcurrido el período de tres años establecido y siempre que se considere empresa en crisis en el sentido de las Directrices. La Comisión señala que, una vez transcurrido el plazo de tres años, el Astillero Szczecin cumplía las condiciones de las Directrices que dan derecho a recibir ayudas. En particular, el Astillero Szczecin había venido arrojando pérdidas y solo se había salvado de la insolvencia en varias ocasiones gracias a la intervención pública. Así pues, se considera que desde julio de 2005 el astillero es una empresa en crisis con arreglo a lo establecido en el punto 11 de las Directrices.

([1]) Carta de 4 de octubre de 2005 con observaciones de las autoridades polacas a propósito de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

3.3.2. RESTABLECIMIENTO DE LA VIABILIDAD

(270) Con arreglo al punto 34 de las Directrices, la concesión de la ayuda ha de estar supeditada a la ejecución del plan de reestructuración, que ha de hacer posible que la empresa vuelva a ser rentable en un plazo razonable. Por restablecimiento de la viabilidad se entiende que la empresa, tras culminar su proceso de reestructuración, sea capaz de cubrir todos sus costes y de generar un rendimiento del capital suficiente para permitirle competir por sus propios méritos. La reestructuración ha de durar lo menos posible.

(271) La Comisión señala, en primer lugar, que, en el curso de este procedimiento de investigación formal, ha evaluado dos planes de reestructuración, los de 2002 y 2006, elaborados por la dirección del astillero y autorizados por el Estado. En relación con ambos planes, la Comisión concluyó que las autoridades polacas no han acreditado que fueran suficientes para restablecer la viabilidad a largo plazo del astillero. Dado que el plan de reestructuración de 2006 sustituyó al de 2002, la Comisión explicará a continuación las razones que la llevan a su conclusión en relación con el plan de reestructuración de 2006.

Plan de reestructuración de septiembre de 2006

(272) La estrategia planificada que consiste en centrarse en mercados nicho en los que el astillero da por sentado que dispone de una ventaja competitiva y en los que considera que cuenta con un entorno general de mercado competitivo parecía, sin duda, adecuada para el Astillero Szczecin. No obstante, el hecho de que su cartera de pedidos para los próximos años estuviera compuesta por portacontenedores en casi un 70 % no indicaba que existiera un verdadero cambio en la orientación del negocio del astillero. No había ningún otro indicio, como, por ejemplo, la existencia de grandes proyectos de investigación y desarrollo o actividades de mercadotecnia, que llevase a la conclusión de que el astillero fuera a ser capaz de llevar a la práctica esta estrategia a corto plazo. Por ello, la Comisión no estaba convencida de que la realización de esta estrategia fuese realista.

(273) El nivel de inversión previsto de un importe de 200 millones PLN era claramente insuficiente, habida cuenta de que las instalaciones del astillero se encontraban en mal estado y su valor se había depreciado considerablemente. Mientras que el valor en libros de los activos ascendía en 2006 a 130 millones PLN, la depreciación prevista en 2006-2009 ascendía a 85 millones PLN. Ello indicaba que una gran parte de la inversión habría sido amortizada inmediatamente por la depreciación y la verdadera modernización quedaría cercenada.

(274) La opinión de la Comisión de que la magnitud de la inversión prevista no era suficiente se vio reforzada por el hecho de que el plan de reestructuración de 2006 daba por seguro que en 2011 la productividad del Astillero Szczecin alcanzaría la media de productividad de la UE en 2000 (mientras que en aquel momento era comparable a la media de la UE en 1992), lo que la Comisión consideró insuficiente para que el astillero pudiera competir en el mercado sin apoyo público a largo plazo.

(275) La Comisión albergaba dudas de que los incrementos salariales previstos, de en torno al 5 % anual, bastasen para evitar que los trabajadores abandonasen el astillero, en un momento en que el elevado absentismo y la escasez de trabajadores cualificados, que se habían ido marchando en busca de mejores salarios en otros astilleros europeos, era (y sigue siendo) uno de los principales problemas del astillero.

(276) El plan preveía que la tasa de rendimiento del capital invertido (ROCE), sin tener en cuenta los costes del aumento salarial, sería por término medio del 19 % anual en el período 2007-2011, que era supuestamente el nivel de rendimiento esperado por un inversor privado. No obstante, teniendo en cuenta el inevitable incremento de los salarios, la tasa del ROCE en el mismo período fue del 1,45 % anual, claramente por debajo del nivel aceptable para cualquier inversor privado.

(277) En términos generales, la Comisión señaló que, al margen de las inversiones físicas, que el astillero identificó, detalló, cuantificó, clasificó por orden de prioridad y planificó, las medidas previstas se formularon de manera vaga y en términos poco precisos, esencialmente en forma de recomendaciones para proseguir el análisis. Por tanto, la Comisión no pudo evaluar la incidencia de estas medidas y, en consecuencia, no estaba convencida de que fueran lo suficientemente razonables y ambiciosas para abordar los problemas estructurales del astillero.

(278) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión consideró que la reestructuración prevista en materia industrial y organizativa no bastaría para restablecer la viabilidad a largo plazo del astillero. El plan no era lo suficientemente ambicioso y los resultados fijados para 2011 no eran satisfactorios. Era evidente que el plan no contaba con capital adicional que pudiera emplearse para la renovación y la mejora de la eficiencia. La Comisión albergaba dudas de que el astillero fuera capaz de lograr en el mercado el capital necesario para llevar a cabo una reestructuración de alcance.

(279) Estas dudas fueron confirmadas por la evolución real del proceso de privatización del Astillero Szczecin. Como se ha descrito anteriormente, ARP, en su calidad de accionista mayoritario del Astillero Szczecin, ha tratado en tres ocasiones de encontrar un inversor privado que estuviera dispuesto a hacerse con el astillero. Ninguno de estos intentos de privatización (la privatización parcial de 2006 o los dos intentos de vender su participación mayoritaria en 2007) tuvo éxito. La Comisión señala que los intentos de privatización se produjeron en un momento en que el mercado de la construcción naval experimentaba una expansión sin precedentes y, por tanto, ofrecía unas condiciones óptimas para la venta del astillero. El fracaso final del proceso de privatización solo puede interpretarse como una falta de confianza de los operadores del mercado en la capacidad del astillero para volver a ser rentable a largo plazo. La retirada de Amber del proceso de privatización tras la realización de un análisis de diligencia debida no hace sino ilustrar dicho fracaso ([1]).

(280) La Comisión tomó nota de los esfuerzos reiterados de las autoridades polacas por encontrar un inversor privado para el Astillero Szczecin tras la retirada de la empresa Amber. No obstante, hasta el momento de la decisión, ningún dato convenció a la Comisión de que el nuevo esfuerzo de privatización fuera a verse coronado por el éxito en un breve plazo de tiempo y en consonancia con las Directrices.

Plan de reestructuración de junio de 2008

(281) Entre otras cosas, la Comisión evaluó el plan de reestructuración de junio de 2008 elaborado por Mostostal, teniendo también en cuenta la presentación del plan que hizo esta empresa en la reunión de 24 de junio de 2008. La Comisión constata que, en muchos aspectos, este plan de reestructuración no es más que un bosquejo de otros trabajos de análisis que ha de llevar a cabo el inversor. Sin embargo, en determinados aspectos el plan contiene graves deficiencias que llevan a la Comisión a la conclusión de que no demuestra que el astillero vaya a volver a ser rentable en un plazo de tiempo razonable.

(282) La Comisión estima, en particular, que no se ha demostrado la credibilidad de la estrategia empresarial con respecto al sector de la construcción naval. El plan no presenta dato específico alguno al margen de una declaración en la que se indica que el astillero seguirá construyendo buques. En particular, el plan no incluye ningún análisis sobre la capacidad del astillero para construir buques de tipo ro-pax y multipropósito (es decir, capacidades de diseño, cualificaciones) ni su capacidad para celebrar contratos para la construcción de tales buques en el corto a medio plazo (es decir, contactos con clientes o con otros astilleros sobre la posibilidad de subcontratación), no consta de previsiones de mercado para estos segmentos en las que se ponga de manifiesto si la demanda prevista justifica su estrategia empresarial, ni tampoco incluye previsiones sobre la rentabilidad de estos segmentos.

([1]) La empresa Amber afirmó que su análisis ponía de manifiesto que el astillero no pasaría a ser rentable tras la reestructuración que Amber tenía previsto llevar a cabo.

(283) La Comisión señala que Mostostal reconoció su falta de experiencia en el sector de la construcción naval y que en realidad su intención sería encontrar un socio estratégico para gestionar la actividad de construcción naval de la empresa. Aunque se informó a la Comisión de que Mostostal estaba realmente en conversaciones con algunos socios potenciales, no se puso en marcha esta cooperación antes de la elaboración del plan de reestructuración presentado a la Comisión. La declaración de intenciones firmada con la empresa Ulstein solo muestra que las partes se reunirán para determinar si es posible la cooperación y qué forma adoptará. Según el plan de reestructuración revisado, presentado por la Comisión el 7 de julio de 2008, y el contenido de la declaración de intenciones, puede concluirse que Ulstein se está planteando la posibilidad de explotar las instalaciones de producción del Astillero Szczecin, aunque no en calidad de propietario sino en el marco de una relación contractual. Ninguno de estos documentos indican que Ulstein vaya a celebrar un acuerdo de cooperación con Mostostal para reestructurar y explotar la actividad de construcción naval del Astillero Szczecin. Ello plantea serias dudas por lo que respecta a los resultados esperados de la reestructuración y a las previsiones financieras, al menos por lo que respecta a la construcción naval, y, por tanto, al propio concepto de diversificación empresarial como tal.

(284) El programa de inversión incluido en el plan y preparado por la dirección del astillero no demuestra que las inversiones propuestas sean necesarias para el restablecimiento de la rentabilidad del astillero. Por otra parte, la Comisión señala que en torno al 60 % de las inversiones previstas solo servirá para mantener el valor de los activos fijos del astillero en el nivel actual. Por otra parte, el plan de reestructuración modificado, presentado el 7 de julio de 2008, indica que un consultor externo está trabajando en un programa de inversión para la actividad de construcción naval, lo que pone de relieve que el programa de inversión elaborado por Mostostal no puede considerarse una base fiable para las perspectivas financieras asumidas por Mostostal y, por tanto, para el restablecimiento de la rentabilidad a largo plazo. La Comisión considera, por tanto, que no se ha acreditado que el plan de inversión previsto vaya lo suficientemente lejos para lograr el restablecimiento de la rentabilidad.

(285) La Comisión señala también que algunas medidas de reestructuración de importancia (reestructuración organizativa, gestión de suministros y existencias, reestructuración de la plantilla) se describen de manera bastante general y que el plan constituye más bien un borrador para que el inversor lleve a cabo otros estudios analíticos. Si bien se valora positivamente que el plan identifique determinados campos que necesitan ser reestructurados, el grado de indefinición no permite a la Comisión determinar si las medidas de reestructuración abordan adecuadamente los problemas del astillero y en qué supuestos y plazo de tiempo podrían llevarse a la práctica.

(286) Por lo que atañe a las perspectivas financieras, el plan no aclara en detalle de qué forma las diversas medidas de reestructuración, incluidas las inversiones y varias medidas de reducción de costes, y las mejoras de productividad relacionadas con ellas, influirán en dichas perspectivas. Se echa en falta un análisis que pruebe la sensibilidad de estas estimaciones a los diversos factores de riesgo, como la evolución del mercado, los precios, los costes de los materiales, los tipos de cambio, los salarios, etc. Sin una descripción detallada y una justificación de los supuestos que subyacen a las estimaciones financieras, sin un modelo financiero para el cálculo de las mismas y de un análisis de sensibilidad, la Comisión considera que no se ha demostrado la credibilidad de tales estimaciones ni la solidez del plan de reestructuración. Ello es especialmente relevante si tenemos en cuenta que el propio inversor ha asegurado que las estimaciones financieras muestran una rentabilidad de la inversión al límite de lo tolerable.

(287) Por último, la Comisión señala que el inversor supedita el éxito de la ejecución del plan de reestructuración a la concesión de nuevas ayudas públicas. A pesar de esta ayuda estatal adicional y de la intervención del inversor, el rendimiento del capital que se espera obtener al término del período de reestructuración sigue siendo relativamente bajo, habida cuenta de las oportunidades alternativas de inversión con un rendimiento similar y un riesgo de inversión inferior, tales como las obligaciones del Estado, como reconoce el propio inversor.

(288) Habida cuenta de lo expuesto anteriormente, la Comisión estima que no se ha demostrado que, sobre la base del plan de reestructuración de junio de 2008, elaborado por Mostostal, el astillero fuera a ser capaz de volver a ser rentable.

Plan de reestructuración de septiembre de 2008

(289) La Comisión señala que, aunque el plan de reestructuración presentado en septiembre de 2008 es más completo que el de junio de ese mismo año, persiste la mayor parte de las dudas que suscitaba en la Comisión la solidez y la credibilidad del plan.

(290) El plan no consta de un análisis de mercado completo para todas las actividades previstas de las empresas que se formarían a partir de los activos del Astillero Szczecin. Por lo que atañe a la actividad prevista de SSN Ulstein y SSN Nowa, solo se presenta una breve descripción del mercado, sin explicar, sin embargo, la demanda o la rentabilidad estimadas de la actividad prevista. En cuanto a SSN Odra no se presenta *de facto* un plan de negocio, el plan solo indica que la empresa podría construir determinados tipos de buques sin justificarlo suficientemente.

(291) La Comisión señala que SSN Odra, que ha de continuar la actividad de construcción naval del Astillero Szczecin, sería propiedad al 100 % de Mostostal, que no tiene experiencia en el sector. Ulstein, cuya participación en el proyecto de reestructuración iba a aportar los conocimientos técnicos especializados y la experiencia necesaria en el sector de la construcción naval, no tiene intención de comprometerse financieramente en SSN Odra.

(292) Por lo que se refiere a SSN Wspólna, la Comisión señala que, según el plan se prevé que en torno al 40 % de su capacidad sea utilizada por una empresa que o ha de ser liquidada (SSN Nowa), o no tiene un plan de negocio (SSN Odra). Por otra parte, en cuanto a la capacidad de producción restante de SSN Wspólna (entre 9 000 y 17 000 toneladas de acero, es decir, entre el 12 % y el 23 % de la capacidad de producción), se da por cierto que se emplearía para subcontratar a otras empresas, pero no se analizó ni el mercado, ni la demanda, ni la rentabilidad que se puede lograr.

(293) Por consiguiente, la Comisión considera que el plan de reestructuración de 12 de septiembre aún no mostrado la credibilidad de la estrategia empresarial, especialmente por lo que respecta al sector de la construcción naval.

(294) Por lo que se refiere a la reestructuración de activos prevista, la Comisión señala que el plan no incluye ningún análisis de las necesidades de inversión del astillero ni una justificación del programa de inversión previsto. La Comisión estima que la inversión prevista de […] millones PLN para la reubicación de determinados activos productivos con objeto de liberar terrenos es más bien una inversión de sustitución y no una verdadera modernización de los activos.

(295) Por consiguiente, los costes de modernización solo ascenderían a 104 millones PLN y se invertirían en SSN Mostostal, SSN Ulstein y SSN Wspólna. SSN Odra, que se supone generará en el futuro el 50 % de los ingresos de todas las empresas sucesoras del Astillero Szczecin, no realizaría inversión alguna y no poseería activos fijos. La Comisión señala que el plan presentado por Mostostal en junio de 2008 preveía la realización de inversiones por importe de 264 millones PLN. Habida cuenta de la ausencia de justificación para tal recorte del programa de inversiones (de un 40 % en relación con el plan de junio) y de la ausencia de análisis de las necesidades de inversión de las empresas, la Comisión considera que no se ha demostrado que el programa de inversiones previsto baste para garantizar el restablecimiento de la rentabilidad a largo plazo de las actividades.

(296) No se describen los resultados que se espera obtener de las medidas de reestructuración y el plan no explica cuándo tendrá consecuencias la ejecución de estas medidas e influirá en los resultados financieros de las empresas. Además, el plan no describe las hipótesis en las que se basan las estimaciones por lo que respecta a los ingresos y costes previstos. Estos factores plantean dudas en cuanto a la credibilidad de las estimaciones. Además, el análisis de sensibilidad muestra que SSN Mostostal, y especialmente SSN Odra, seguirían siendo muy vulnerables a las condiciones cambiantes de mercado. La depreciación de un 10 % del dólar estadounidense ocasionará un descenso del beneficio acumulado de Mostostal en el período 2009-2012 del 40 % y del 83 %, en el caso de SSN Odra (según el plan, el análisis relativo a SSN Odra no tiene en cuenta la política de cobertura financiera, que ha de reducir en parte la influencia negativa de las fluctuaciones de los tipos de cambio). Por otra parte, el plan parte de la base de que un aumento del 10 % de los precios del acero ocasionará un descenso del 40 % en los beneficios acumulados de SSN Mostostal y del 50 % en los de SSN Odra. La Comisión concluye, por tanto, que el plan no ha demostrado que, a raíz de la ejecución de una política saneada de cobertura financiera, la sensibilidad de las empresas a las fluctuaciones de los tipos de cambio o los precios del acero se situaría en un nivel aceptable.

(297) Por lo que respecta al rendimiento sobre las ventas previsto, la Comisión señala que, habida cuenta de que el plan no describe sobre qué base se calcularon los resultados sobre las ventas previstos (en términos de costes de funcionamiento, precios de los buques, rentabilidad del negocio de construcción naval, etc.), ha de concluir que no se ha acreditado que los resultados estimados se basen en hipótesis realistas. Por otra parte, por lo que se refiere a SSN Wspólna y SSN Biuro projektowe, el rendimiento sobre las ventas previsto es marginal y así lo reconocía el plan de reestructuración. La Comisión considera que un nivel tan bajo de rendimiento no sería suficiente para que estas empresas pudieran competir en el mercado sin apoyo público. A pesar de que el plan alega que SSN Wspólna y SSN Biuro projektowe prestarían supuestamente servicios a otras empresas, lo que en teoría justificaría el bajo nivel de rendimiento sobre las ventas, la Comisión señala que estas empresas deberían ser independientes y que sus pobres resultados previstos hacen dudar de la rentabilidad a largo plazo de todo el proyecto.

(298) Teniendo en cuenta lo que precede, la Comisión concluye que la credibilidad de las estimaciones financieras es dudosa y que los resultados previstos siguen siendo muy sensibles a las cambiantes condiciones del mercado. Por consiguiente, la Comisión considera que no se ha acreditado la solidez del plan.

(299) Habida cuenta de todo lo anterior, la Comisión estima que no se ha acreditado que el astillero fuera capaz de recuperar la rentabilidad sobre la base del plan de reestructuración de 12 de septiembre de 2008, elaborado por Mostostal. Además, la Comisión señala que Ulstein se retiró del proceso de privatización del Astillero Szczecin, lo que implica que el plan de reestructuración de 12 de septiembre no puede llevarse a la práctica en las condiciones previstas. En cualquier caso, esta valoración pone de manifiesto que, aun en el supuesto de que Ulstein participara en el proyecto o de que Mostostal tuviera la intención de ejecutar el plan de reestructuración de 12 de septiembre de 2008 en solitario (como anunció en su carta de 22 de septiembre de 2008), este plan no podía ser considerado suficiente.

(300) El fracaso de la privatización implica que el astillero es incapaz de lograr, en condiciones de mercado, el capital suficiente para llevar a cabo el plan de reestructuración de 2006, o de poner en práctica la estrategia de reestructuración que se necesitaría para garantizar la rentabilidad a largo plazo del astillero sin necesidad de contar con un apoyo público permanente. Ello significa también que el Astillero Szczecin no está en condiciones de adquirir los conocimientos técnicos en el ámbito de la gestión y el mercado que se necesitan para su reestructuración.

(301) Al no existir un plan de reestructuración realista y ambicioso, la Comisión concluye que la ayuda concedida al Astillero Szczecin, descrita en el punto 2.7 no es más que ayuda de funcionamiento, y no ayuda de reestructuración, y, por tanto, es incompatible con el mercado común.

3.3.3. AYUDA CIRCUNSCRITA AL MÍNIMO

(302) Con arreglo al punto 43 de las Directrices, el importe de la ayuda se ha de circunscribir al mínimo estrictamente necesario de los costes de reestructuración necesarios para que la reestructuración pueda llevarse a efecto. Se espera que el beneficiario haga una contribución significativa a la financiación de la reestructuración a partir de sus propios recursos o de fuentes externas en condiciones de mercado. Esta contribución es, por una parte, signo de que el mercado cree en la viabilidad del restablecimiento de la rentabilidad y, por otra, una manera de velar por que la ayuda se circunscriba al mínimo. En el caso de grandes empresas, como el Astillero Szczecin, la contribución debería ser de al menos el 50 % de los costes de reestructuración.

(303) En primer lugar, de la descripción anterior de la situación del Astillero Szczecin se deduce que la empresa no ha logrado atraer ninguna financiación externa para su reestructuración.

Plan de reestructuración de junio de 2006

(304) Por lo que atañe a la contribución propia, con arreglo al plan de reestructuración de 2006, al ascender los costes de reestructuración, incluidos los costes de funcionamiento, a 11 500 millones PLN, la contribución propia propuesta sería de 3 600 millones PLN, es decir, del 30 %. Si los costes de funcionamiento se excluyeran de los costes y la financiación, los costes de reestructuración ascenderían a 374,7 millones PLN y la contribución propia a 190 millones PLN.

(305) La Comisión albergaba dudas de que la perspectiva de obtener 190 millones PLN en el mercado fuera realista. En ese momento nada indicaba que el Astillero Szczecin fuera capaz de lograr este capital en el mercado. Por tanto, la contribución propuesta no podía considerarse real y libre de ayuda, como exigen las Directrices. Indudablemente, los diversos intentos infructuosos de KPS y ARP de, en primer lugar, atraer a accionistas minoritarios y de vender posteriormente el 100 % de las acciones del astillero, han demostrado que el mercado no está interesado en invertir en el Astillero Szczecin.

(306) Por lo que respecta a la financiación de las operaciones, el plan de reestructuración de 2006 partía de la base de que la producción se financiaría mediante créditos comerciales y anticipos de los armadores no garantizados por KUKE, cuyo valor total a lo largo de todo el período de reestructuración 2002-2009 debía ascender a 3 200 millones PLN, cifra que se ha de comparar con los 4 200 millones PLN financiados merced a las garantías de KUKE. Sin embargo, nada indicaba en ese momento que el Astillero Szczecin fuera capaz de lograr este capital en el mercado. Por tanto, la contribución propuesta mediante créditos comerciales y garantías no podía considerarse realista y libre de ayuda, como exigen las Directrices. Además, la Comisión señala que hasta la fecha el astillero no ha podido lograr en el mercado financiación para sus operaciones sin el apoyo del Estado.

(307) Por otra parte, el plan de reestructuración de 2006 preveía que los pagos adicionales de los armadores por importe de 628,7 millones PLN, obtenidos tras la renegociación de los contratos, deberían ser considerados contribución propia. Es evidente que algunos contratos fueron renegociados. La Comisión considera que, de conformidad con las Directrices, la contribución propia debería ser un indicio de que los mercados confían en que el restablecimiento de la rentabilidad es posible. El hecho de que los armadores, cuando se enfrentan al riesgo de que no se les entreguen los buques contratados y a la vista de factores externos (como el aumento de los precios del acero), estén dispuestos a aumentar el precio de los buques contratados no demuestra que crean en la capacidad del astillero de volver a ser rentable y competir a largo plazo en el mercado. Además, los armadores no han accedido a realizar pagos adicionales para cubrir los costes de reestructuración sino solamente (y ello hasta cierto punto) a cubrir los costes de producción de los buques contratados. La Comisión no puede, por tanto, aceptar los pagos adicionales de los armadores en calidad de contribución propia con arreglo a lo dispuesto en las Directrices.

Plan de reestructuración de junio de 2008

(308) El plan de reestructuración de junio de 2008 no aporta ninguna mejora sustancial al respecto. Si bien el inversor se compromete a inyectar 149,5 millones PLN que se emplearán para financiar en parte el programa de inversiones, solicita también una nueva inyección de capital por parte del Estado de un total de 588 millones PLN y un crédito de ARP de un importe de 68 millones PLN. El inversor también solicitó garantías adicionales a KUKE para financiar el capital circulante.

(309) Los costes de reestructuración que pueden ser identificados a partir de la escasa información que figura en el plan de reestructuración de junio de 2008 corresponden al menos a la cobertura de las pérdidas previstas sobre los contratos de construcción naval vigentes estimados para 2008-2009 (588 millones PLN) y a las necesidades de inversión previstas para el período 2008-2012 (264 millones PLN).

(310) La mayoría de estos costes ha de ser financiada mediante medidas de ayuda estatal. En la práctica, la única contribución propia del inversor es la inyección de capital de 149,5 millones PLN, que corresponde al 17 % de los costes de reestructuración antes indicados. De conformidad con la práctica habitual [1], la Comisión considera que el flujo de tesorería futuro no puede considerarse contribución propia con arreglo a las Directrices, porque no representa una contribución real y libre de ayudas de la empresa o sus accionistas a la cobertura de los costes de reestructuración. Por otra parte, la Comisión ha de tener en cuenta la totalidad del período de reestructuración que comienza en 2002. Habida cuenta de la cuantiosa ayuda estatal que ha recibido el astillero en este período, este nivel de contribución propia será aún menor si se compara con la totalidad de los costes de reestructuración. Es obvio, por tanto, que la contribución propia no alcanza ni remotamente el umbral del 50 % de los costes de reestructuración exigido por las Directrices.

Plan de reestructuración de septiembre de 2008

(311) El plan de reestructuración de 12 de septiembre de 2008 tampoco supone una mejora con relación al nivel previsto de contribución propia destinado a cubrir los costes de reestructuración.

(312) El plan de reestructuración de 12 de septiembre de 2008 ofrece información más detallada por lo que respecta a los costes de reestructuración previstos y las fuentes de financiación. Los costes de reestructuración previstos constan de los costes de inversión (104 millones PLN), los costes de reubicación de los activos productivos en otra zona del astillero (50 millones PLN), los costes de reestructuración de la plantilla (53,4 millones PLN), la cobertura de las pérdidas futuras sobre los contratos en vigor (840 millones PLN) y el pago de las deudas acumuladas del astillero con relación a ARP y KPS (197,5 millones PLN) [2].

(313) En total, los costes de reestructuración ascienden a 1 354 millones PLN.

(314) Por otra parte, el plan considera que las necesidades de capital circulante por importe de 227,6 millones PLN forman parte de los costes de reestructuración. La Comisión considera que las necesidades de capital circulante forman parte del funcionamiento normal de la empresa y no constituyen un coste de reestructuración, por lo que su financiación se ha de evaluar separadamente.

(315) En cuanto a la contribución propia, el plan contempla las categorías siguientes: pagos adicionales por parte de los armadores tras la renegociación de los contratos (376 millones PLN), inyección de capital de los inversores (242 millones PLN), ingresos procedentes de la venta de activos (118 millones PLN) y financiación de capital circulante (un préstamo y un crédito comercial de Mostostal de 170 millones PLN).

(316) Por lo que respecta a la financiación de las necesidades de capital circulante, la Comisión considera que se trata de un problema específico, debido a los largos ciclos de producción y al elevado valor de los productos finales en el sector de la construcción naval. En este sector, el capital circulante se obtiene esencialmente de fuentes externas. Parte del capital circulante procede de anticipos de los armadores, vinculados generalmente a una garantía, que en Polonia suele conceder KUKE. Dado que los anticipos no suelen superar el 80 % del precio del buque, los astilleros han de recurrir a préstamos o créditos comerciales concedidos por sus proveedores. Por este motivo, la Comisión considera que, debido a la situación específica del sector de la construcción naval, las necesidades de capital circulante exigen más bien una solución estructural y no forma parte de costes de reestructuración únicos excepcionales. Por tanto, la Comisión estima que en el sector de la construcción naval no se puede considerar que los préstamos de capital circulante sean contribución propia, porque sirven para financiar la actividad de la empresa y no los costes de reestructuración.

(317) Como se ha explicado anteriormente, la Comisión estima que los pagos adicionales de los armadores, efectuados tras la renegociación de los contratos con incremento del precio del buque, no pueden considerarse contribución propia en el sentido de lo dispuesto en las Directrices.

Venta de activos

(318) Por lo que respecta a los ingresos que se prevé obtener de la venta de activos redundantes de un valor estimado de 118 millones PLN, la Comisión considera que no se ha demostrado que esta fuente de financiación pueda ser considerada real y suficiente.

(319) En primer lugar, con arreglo al proyecto de acuerdo de privatización celebrado entre ARP y KPS (actuales propietarios del Astillero Szczecin) y la empresa Mostostal, los activos citados han de ser vendidos por Mostostal a una entidad escogida por ARP y KPS por una cantidad no inferior a 118 millones PLN. Esta hipótesis suscita reservas, ya que, al parecer, constituye una especie de garantía estatal a la vista de los mínimos ingresos procedentes de la venta de estos activos a un comprador escogido por el Estado. Por ello, la Comisión alberga dudas de que esta venta potencial no sea constitutiva de ayuda estatal.

(320) En segundo lugar, la valoración del terreno se llevó a cabo en comparación con operaciones de venta de terrenos en zonas atractivas de la región de Szczecin, destinados a la construcción de apartamentos y la prestación de servicios, y no como zona industrial. Según esta valoración, los precios del suelo vendido con fines industriales pueden ser hasta diez veces más baratos. Además, la valoración parte de la base de que, antes de la venta, se procederá a la demolición de todos los edificios e instalaciones existentes y se limpiará y acondicionará el solar. La valoración reconoce que esta preparación tendría un coste determinado. No se ha facilitado una estimación en relación con estos costes y el plan de reestructuración no incluye información a este respecto [3].

[1] Véase el punto 43 de las Directrices.

[2] Parte de estas deudas fueron convertidas en participaciones en agosto de 2008 (131,5 millones PLN; véase el considerando 201, cuadro 4, puntos 16 y 17) y el resto está pendiente de reembolso (66 millones PLN).

[3] Además, la Comisión señala que, en uno de los anexos al plan de reestructuración de 12 de septiembre de 2008 en el que se presenta el concepto general del proceso de reestructuración, se había estimado con carácter preliminar que el valor de este terreno ascendía a […] millones PLN.

(321) En tercer lugar, la Comisión duda de que el valor de estos activos se hubiera reflejado correctamente en el balance del Astillero Szczecin y, en consecuencia, de que se hubiera reflejado adecuadamente en el precio que Mostostal tendría que abonar por la empresa. La Comisión señala que, según el balance del Astillero Szczecin, el valor total de sus activos fijos a finales de 2007 ascendía a […] millones PLN. Sin embargo, el plan prevé que el astillero venda sus activos productivos a las nuevas empresas (SSN Mostostal, SSN Ulstein y SSN Wspólna) a su valor nominal de […] millones PLN y ceda los activos redundantes a terceros a un valor de mercado estimado de […] millones PLN. Ello pone de manifiesto que o bien se ha subestimado el valor en libros de los activos o bien se han sobrestimado los ingresos que se prevé obtener de la cesión.

(322) Por último, a finales de 2007 el valor neto de los activos del Astillero Szczecin ascendía a […] millones PLN. Desde entonces, ARP y KPS llevaron a cabo un intercambio de deuda por acciones por un importe de 131,5 millones PLN y se prevé una nueva inyección de capital de 434 millones PLN. Por otra parte, se calcula que las pérdidas en concepto de los contratos no rentables alcanzarán los 465 millones de PLN. En realidad, al adquirir el Astillero Szczecin y suponiendo que todos los demás factores no varíen, da la impresión de que Mostostal se hace con activos por un valor neto de […] millones PLN de forma gratuita. Todos los ingresos procedentes de la venta de los activos han de ser utilizados por el Astillero Szczecin (es decir, SSN Nowa) para su reestructuración (por ejemplo, para la reestructuración de la plantilla) y como capital circulante para la finalización de los buques que figuran en su actual cartera de pedidos. Por consiguiente, la Comisión concluye que da la impresión de que, en el contexto de la privatización, se conceden ayudas públicas al Astillero Szczecin en forma de cesión de activos por debajo del valor de mercado ([1]). Al reducir el precio de venta de las acciones a cambio de que se obligue al comprador a aplicar medidas de reestructuración, el Estado financia indirectamente tales medidas. En consecuencia, la Comisión no puede aceptar que la venta de activos, adquiridos por el inversor por debajo del valor de mercado, se considere contribución propia ([2]).

(323) Ante estas dudas, la Comisión estima que no se ha acreditado que los ingresos que se espera obtener de la venta de los activos redundantes por importe de 118 millones PLN puedan ser considerados una fuente de financiación de los costes de reestructuración real y viable.

Inyecciones de capital por parte de los inversores

(324) Por lo que respecta a las inyecciones de capital por parte de los inversores privados, la Comisión considera que no se ha demostrado que puedan ser consideradas en su totalidad medidas reales y libres de ayuda.

(325) En primer lugar, el plan prevé que la contribución financiera total de Ulstein ascienda a 114,9 millones PLN. Sin embargo, de acuerdo con el proyecto de convenio celebrado entre Mostostal y la empresa Ulstein, que aún no se había firmado el 5 de septiembre, fecha en que fue remitido a la Comisión, Ulstein se compromete a incrementar el capital de SSN Ulstein hasta los 52,5 millones PLN (y no los 67,3 millones PLN previstos en el plan de reestructuración), el de SSN Wspólna hasta los 44,65 millones PLN (mientras que el plan contempla la participación de Ulstein con un importe de 47,5 millones PLN) y el de SSN Biuro projektowe hasta los 0,85 millones PLN (el plan prevé 0,1 millones PLN). Por tanto, la contribución total comprometida por Ulstein en el convenio asciende a 98 millones PLN, es decir, 16,9 millones menos que la cuantía prevista en el plan de reestructuración.

(326) En segundo lugar, el plan de reestructuración, aunque da por supuesto que los inversores aportarán su propio capital al astillero, menciona la posibilidad de que Ulstein necesite lograr el capital adeudado en el mercado. No se ha facilitado prueba alguna que demuestre que Ulstein será capaz de lograr dicha financiación, por lo que no puede considerarse real ni libre de ayuda. Además, en la reunión de 10 de septiembre representantes de Ulstein explicaron que la empresa tenía la intención de facilitar capital por importe total de 98 millones PLN (es decir, en consonancia con el convenio de cooperación antes mencionado), del que solo 30 millones PLN serían en concepto de inyección de capital. La parte restante tendría que obtenerse en el mercado. Ulstein aclaró que, en caso de que no pudiera obtener dicha financiación en el mercado, no inyectaría capital en el astillero ([3]). Nada de esto se refleja en el plan, en el que solo se afirma que, tanto si Ulstein financia el proyecto partiendo de recursos propios como si lo hace a partir de un crédito externo, «no cambia los principios ni los resultados de la actividad operativa de las empresas ni el nivel de la contribución propia de los inversores».

([1]) Se trata de una situación similar a la del asunto Automobile Craiova Nº 46/07, en el que la Comisión llegó a la conclusión de que, en el contexto del proceso de privatización de Automobile Craiova, las autoridades rumanas impusieron determinadas condiciones al comprador (con relación al nivel mínimo de la plantilla y el nivel de inversión en la empresa vendida) a cambio de un precio de venta reducido, que constituía ayuda estatal en beneficio de la empresa vendida.

([2]) La Comisión señala que, tras la finalización de los contratos en vigor y la ejecución de las medidas de reestructuración previstas, SSN Nowa ha de ser liquidada y, en caso de que quede efectivo, se habrá de dividir a partes iguales entre Mostostal y el Estado. La Comisión señala que ello solo podría conducir a una disminución de la ayuda estatal concedida en el contexto del proceso de privatización, pero no cambiaría el hecho de que la cesión de los activos por debajo del valor del mercado estaba contaminada con ayuda estatal y, por tanto, su venta no puede servir de contribución propia libre de todo componente de ayudas públicas.

([3]) En la reunión de 10 de septiembre de 2008, se puso de manifiesto que el plan había sido redactado por Mostostal y no por Ulstein. Ulstein ni siquiera vio el borrador que se envió a la Comisión el 3 de septiembre, y le extrañó enterarse de que su participación de capital ascendería a 114 millones PLN.

(327) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión concluye que no ha recibido garantías suficientes a propósito del importe que Ulstein está dispuesto a invertir, ni de su voluntad de invertir sus recursos propios en caso de que no logre financiación externa. La Comisión concluye, por tanto, que de la ampliación de capital prevista de 242 millones PLN solo 157,2 millones PLN se pueden considerar reales y libres de ayuda. Además, la retirada de Ulstein del proceso de privatización, comunicada en su carta de 22 de septiembre, y la información de que Mostostal podría ejecutar por sí sola el plan de reestructuración de 12 de septiembre hacen que la financiación prevista en el plan sea aún más incierta.

(328) En resumen, incluso si consideramos exclusivamente los costes de reestructuración en los que el inversor tendrá que incurrir (1 354 millones PLN), la contribución propia, que es real, disponible y libre de ayuda estatal (157,1 millones PLN), solo asciende al 12 % de los costes de reestructuración. Por otra parte, la Comisión ha de tener en cuenta la totalidad del período de reestructuración que comenzó en 2002. Habida cuenta de la cuantiosa ayuda estatal que ha recibido el astillero en este período, este nivel de contribución propia es aún menor si se compara con la totalidad de los costes de reestructuración. Es evidente, por tanto, que la contribución propia no alcanza, ni siquiera remotamente, el umbral del 50 % de los costes de reestructuración que exigen las Directrices.

(329) La Comisión señala que, tras la retirada de Ulstein del proceso de privatización y reestructuración del Astillero Szczecin, a su escrito de 25 de septiembre de 2008 Mostostal adjuntó una carta de BTA, uno de los principales bancos de Kazajstán, en la que este manifestaba su potencial interés en el proyecto del astillero. En la carta, el banco afirma que estaría dispuesto a financiar el proyecto del astillero con un importe de 100 millones USD y solicita a Mostostal que le envíe el plan de reestructuración aprobado por la Comisión Europea. La Comisión señala que la carta del banco está fechada el 26 de junio de 2008, por lo que no puede referirse al plan de reestructuración de septiembre de 2008 sino al de junio, que ya no tiene validez. Por consiguiente, la Comisión considera que esta carta no puede ser prueba de financiación real y libre de ayudas del plan de septiembre de 2008. Sea como fuere, aun en el supuesto de que esta financiación se considerase real y libre de ayuda y de que solo se analizaran los costes de reestructuración previstos, la contribución propia no ascendería a más del 17 % de los costes de reestructuración [1], es decir, un porcentaje notablemente inferior al exigido en las Directrices.

(330) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión señala que, en realidad, el astillero casi no ha obtenido ninguna contribución propia con arreglo a lo dispuesto en las Directrices y que, en cualquier caso, esta contribución no es significativa. Por otra parte, el plan de reestructuración presentado por Mostostal no garantiza un nivel suficiente de contribución propia. Como la contribución propia debería tener por efecto que se limitara al mínimo el nivel de ayuda estatal, en ausencia de tal contribución propia, la Comisión ha de concluir que no se cumple el requisito de que la ayuda se limite al mínimo necesario. Por el contrario, el plan de reestructuración de Mostostal se basa en el supuesto de que se concederá ayuda estatal adicional y concluye que la ejecución del plan depende de que así sea.

(331) Teniendo esto en cuenta, la Comisión concluye que no se cumple el requisito de que la ayuda se circunscriba al mínimo y vaya acompañada de un contribución libre de ayuda.

3.3.4. PREVENCIÓN DEL FALSEAMIENTO INDEBIDO DE LA COMPETENCIA

(332) La Comisión recuerda su acuerdo preliminar con Polonia sobre el cierre de la grada Wulkan 1. No obstante, a la luz de las nuevas circunstancias que surgieron tras la firma de este acuerdo y a raíz de las conclusiones anteriores sobre las dos primeras condiciones de las Directrices, no tenía sentido determinar si eran suficientes las medidas compensatorias propuestas por las autoridades polacas.

3.3.5 CONCLUSIÓN

(333) La Comisión concluye que la ayuda estatal notificada concedida al Astillero Szczecin no puede ser declarada compatible con el mercado común y ha de ser recuperada.

4. EJECUCIÓN

(334) Se ha de recuperar el elemento de ayuda de que constan las medidas concedidas al Astillero Szczecin y descritas en los considerandos 187 a 201 de la presente Decisión. En general, el elemento de ayuda que se ha de recuperar, es decir, la ventaja recibida por el beneficiario de la ayuda, es igual a la diferencia entre las condiciones que el beneficiario podría obtener en el mercado y las condiciones de la medida otorgada.

(335) Los tipos de referencia y actualización comunicados por la Comisión se aplican a modo de sustituto del tipo de mercado para calcular el elemento de ayuda, especialmente cuando se desembolsa en varios plazos, y para calcular el elemento de ayuda resultante de los regímenes de bonificación de intereses [2]. En caso de empresas en crisis, como el Astillero Szczecin, la Comisión considera que se debería incrementar el tipo de referencia en al menos 400 puntos básicos con objeto de reflejar el elevado riesgo implícito en la operación y en otros 200 puntos básicos por la ausencia de avales por parte del beneficiario, o la mala calidad de los mismos. Como se ha explicado anteriormente, el valor de los avales ofrecidos por el astillero plantea dudas, habida cuenta de la

[1] Partiendo de la base de 1 USD = 2,3 PLN.

[2] Comunicación de la Comisión relativa al método de fijación de los tipos de referencia y de actualización (DO C 273 de 9.9.1997, p. 3).

ratio deudas/activos de la empresa. En caso de empresas en crisis, cuando la empresa no puede obtener financiación en el mercado, el elemento de ayuda puede ascender hasta el 100 % del valor nominal de los fondos recibidos ([1]).

(336) La Comisión considera que, en el período analizado, en el que el Astillero Szczecin ha venido recibiendo las medidas de ayuda descritas en los considerandos 187 a 201, la empresa atravesó graves dificultades financieras (como se describe en los considerandos 45 a 57) y no pudo obtener financiación en el mercado. El astillero siguió acumulando pérdidas y en el período analizado casi no ha obtenido financiación alguna en el mercado. En tales circunstancias, un operador en una economía de mercado no estaría dispuesto a ofrecer financiación al astillero, habida cuenta del elevado riesgo implícito. En consecuencia, la Comisión considera que ningún banco habría accedido a prestar dinero al astillero, ni siquiera a tipos de interés elevados, ni ningún banco habría accedido a conceder una garantía, ni siquiera a cambio de una prima elevada.

Cálculo del elemento de ayuda para determinadas categorías de medidas

Créditos

(337) Habida cuenta de que el Astillero Szczecin no habría recibido créditos ni garantías en el mercado, cualquier crédito o garantía que se le concediera en el período analizado sería automáticamente constitutivo de ayuda. Por consiguiente, en caso de que siguiera vigente, toda garantía ha de ser anulada y todo crédito ha de ser reembolsado con carácter inmediato.

(338) No obstante, el reembolso de todo crédito concedido al astillero no basta para restablecer la situación inicial, ya que, hasta la fecha de reembolso, el astillero ha contado con una financiación que, en condiciones normales, no habría podido obtener en el mercado. Con objeto de restablecer la situación inicial, también se debería recuperar el importe correspondiente al valor de esta ventaja, cuya magnitud solo puede calcularse por aproximación utilizando el tipo de interés de un crédito con un elevado riesgo. Por tanto, para el período que media entre la concesión del crédito al astillero y su devolución, la Comisión ha de ordenar la recuperación de la diferencia entre el tipo de interés pagado realmente por el Astillero Szczecin y un tipo de interés teóricamente adecuado para un crédito que presente un riesgo muy elevado. Con objeto de determinar este último tipo de interés, la Comisión señala que la Comunicación de la Comisión relativa al método de fijación de los tipos de referencia y de actualización indica que la prima de riesgo puede ser superior en más de 400 puntos básicos al tipo de referencia «si ningún banco privado hubiere aceptado el préstamo de que se trate», que es lo que sucede en el caso que nos ocupa. En varias decisiones la Comisión consideró que una prima de 600 puntos básicos por encima del tipo de referencia era el mínimo adecuado para reflejar una situación que presentaba un riesgo elevado ([2]). La Comisión considera que ello constituye el mínimo por lo que se refiere a los créditos en el caso que nos ocupa.

Garantías de anticipos

(339) La Comisión se valdrá del mismo enfoque por lo que respecta a las garantías: para el período que va desde la concesión de la garantía hasta su finalización, la Comisión está obligada a ordenar la recuperación del equivalente de subvención incluido en la garantía.

(340) Por lo que respecta a las garantías, la Comisión considera, como se explica en la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía ([3]) que el equivalente de subvención es igual a la bonificación de intereses lograda gracias a la garantía (cuando la garantía cubre un crédito concedido a un tipo de interés inferior al del mercado) o al factor de riesgo sobre el importe garantizado menos la prima abonada por el beneficiario.

(341) No obstante, en caso de garantías de anticipos, la Comisión señala que los anticipos garantizados por KUKE son un tipo de contrato de venta, no un contrato de crédito, y que no se cobran intereses sobre los anticipos. Por consiguiente, considera que, para calcular el elemento de ayuda recibido por el beneficiario, es conveniente realizar una comparación entre las primas pagadas por el astillero con las que se cobrarían en condiciones normales en el mercado. La Comisión opina que las primas cobradas en el marco del régimen libre de ayudas estatales al amparo del que opera KUKE, autorizado por la Comisión el 18 de julio de 2007, podrían servir de primas de referencia para el cálculo anterior. Estas primas también tendrían que incrementarse en al menos 400 puntos básicos con el fin de reflejar el hecho de que el astillero no reunía las condiciones para recibir garantías al amparo del régimen. El hecho de ofrecer garantías al astillero implicaba, por tanto, un riesgo bastante más elevado.

(342) Como se ha explicado anteriormente, habida cuenta de que el astillero no podría obtener garantías en el mercado debido a su difícil situación financiera, se han de eliminar de inmediato las garantías de KUKE con vistas a evitar el falseamiento de la competencia ocasionado por la ayuda.

([1]) Véase la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía (2000/C 71/07) (DO C 71 de 11.3.2000, p. 14). En el punto 3.2, la Comunicación indica que, si, en el momento de conceder el préstamo, la probabilidad de incumplimiento del prestatario es elevada, debido a dificultades económicas, por ejemplo, el valor de la garantía podrá alcanzar el importe cubierto por ella.

([2]) Considerando 68 de la Decisión 2005/827/CE de la Comisión, de 16 de junio de 2004, relativa a las medidas ejecutadas por España en favor de Siderúrgica Añón S.A. (DO L 311 de 26.11.2005, p. 22); Considerando 42 de la Decisión 2003/284/CE de la Comisión, de 11 de diciembre de 2002, relativa a la ayuda estatal concedida por España en favor de Sniace S.A. (DO L 108 de 30.4.2003, p. 35).

([3]) Ibídem.

No ejecución de deudas

(343) La suspensión continuada de la ejecución de deudas por parte de las autoridades públicas también constituye ayuda estatal y ha de ser tenida en cuenta [1]. Puede compararse con un crédito circulante concedido en condiciones preferenciales y, por tanto, la ayuda corresponde a la diferencia entre los intereses que se aplicarían en el mercado (para una empresa en condiciones similares de calificación, situación económica y financiera y de avales) y los que aplica el organismo que concede la ayuda.

(344) La Comisión considera que, ante la continuada situación de inestabilidad financiera por la que atraviesa el astillero, un acreedor en una economía de mercado ejecutaría inmediatamente sus deudas cuando fueran exigibles. Por tanto, el hecho de que las autoridades polacas no adoptaran medidas de ejecución inmediatamente se consideró que equivalía a la concesión de ayudas y, así, la fecha de vencimiento de toda obligación no reembolsada será la fecha de concesión de las ayudas. El elemento de ayuda sería igual a la diferencia entre los intereses que se aplicarían en el mercado (para una empresa en condiciones similares de calificación, situación económica y financiera y de avales) y los intereses aplicados por las autoridades.

(345) Habida cuenta de que cualquier operador económico exigiría que el astillero le reembolsase inmediatamente sus deudas, no solo se ha de reembolsar el elemento de ayuda que se deriva de los intereses insuficientes aplicados sino que también se han de reembolsar inmediatamente las deudas acumuladas.

Inyecciones de capital

(346) La Comisión señala que las inyecciones de capital en empresas en crisis realizadas por el Estado o entidades controladas por el Estado, como ARP o KPS, tras las cuales no quepa esperar rendimiento alguno, se consideran subvenciones a fondo perdido [2]. Para eliminar el falseamiento de la competencia ocasionado por la inyección de capital, el astillero tendría que devolver la totalidad de su importe.

Ejecución de la Decisión

(347) Mediante carta de 3 de noviembre de 2008, las autoridades polacas se comprometieron a ejecutar la decisión anterior mediante la venta de activos a precios de mercado a través de una licitación abierta, transparente, incondicional y no discriminatoria (llevada a cabo con arreglo a las condiciones específicas establecidas por primera vez en una carta de la Comisión de 27 de octubre de 2008) y la posterior liquidación del Astillero Szczecin. Toda obligación de reembolso de la ayuda al amparo de la presente Decisión ha de ser registrada sin demora por las autoridades polacas en la liquidación del Astillero Szczecin. Mediante carta de 6 de noviembre de 2008, la Comisión informó a las autoridades polacas de que, siempre que se cumplan estas condiciones, la venta de los activos no implicaría nueva ayuda al comprador o a los compradores de los activos del astillero y los activos podrían cederse al comprador o a los compradores libres de toda obligación relativa al reembolso de ayuda estatal ilegal e incompatible concedida a los astilleros en el pasado de acuerdo con la condición de que no existiera continuidad económica entre los beneficiarios de la ayuda y la actividad de los compradores [3]. La Comisión verificará con atención si se cumplen las condiciones establecidas en su carta de 27 de octubre de 2008 y aceptadas por las autoridades polacas, con objeto de determinar si se ha ejecutado correctamente la presente Decisión.

(348) A continuación se resumen las condiciones a las que se comprometieron explícitamente las autoridades polacas.

(349) Los activos (sin deudas) se privatizarán mediante un procedimiento de licitación abierto, transparente, no discriminatorio e incondicional. Se liquidará el Astillero Szczecin, con todos los activos y deudas restantes.

(350) Los activos se venderán a precio de mercado (al mejor postor). Los activos han de ponerse a la venta separadamente o en una serie de pequeños lotes definidos de tal modo que se optimice su precio de venta. Estos lotes no pueden consistir en partes organizadas de una empresa o de su actividad. No obstante, esta definición de los lotes no impide que los compradores potenciales presenten una oferta conjunta para varios activos o lotes.

(351) El procedimiento de licitación ha de ser no discriminatorio, en el sentido de que ha de velar por que la venta esté abierta a todas las categorías potenciales de compradores, sin discriminación en lo tocante a la finalidad de su inversión.

(352) No se pueden añadir condiciones a la licitación (tales como el mantenimiento de la plantilla o la actividad, o la asunción de contratos existentes). El único criterio para seleccionar la oferta vencedora será la optimización de los ingresos en beneficio de los acreedores del astillero.

(353) Los acreedores del astillero, tanto públicos como privados, incluidos sus clientes, deben mantener la misma posición y los mismos derechos por lo que respecta al producto de la venta de los activos que tendrían en un procedimiento concursal.

---

[1] Véase, por ejemplo, la Decisión de la Comisión, de 23 de octubre de 2007, relativa a la ayuda estatal nº 23/06 que Polonia ha concedido al productor siderúrgico Grupo Technologie Buczek (pendiente de publicación).

[2] Véase la Decisión 2005/652/CE de la Comisión, de 20 de octubre de 2004, relativa a la ayuda estatal C 38/03 concedida por España en concepto de nuevas ayudas de reestructuración a los astilleros públicos españoles (DO L 240 de 16.9.2005, p. 45).

[3] Véase el asunto C-277/00, Alemania/Comisión («SMI») Rec. I-3925 y asunto C-399/00, Italia y SMI 2 Multimedia Spa/Comisión [2003], Rec. I-4035.

(354) No puede concederse ninguna nueva ayuda en el contexto de la venta de activos, como, por ejemplo, condonaciones, el reembolso de deudas públicas o el reembolso de acreedores privados financiado por el Estado, inyecciones de capital, créditos, garantías u otras medidas. Toda nueva deuda pública acumulada durante el período de tiempo estrictamente necesario para completar el procedimiento de venta debe ser reclamada de la masa de la liquidación.

(355) La venta la llevará a cabo un administrador independiente, con derechos y obligaciones similares a los del administrador concursal. Se han de crear las condiciones que permitan a los acreedores supervisar efectivamente la venta y velar por que se lleve a cabo en condiciones de mercado y que se respeten su posición y derechos por lo que respecta al producto de la venta. Por otra parte, las autoridades polacas y la Comisión designarán conjuntamente a un apoderado al que se encomendará el cometido de asistir a la Comisión a la hora de verificar que el proceso de la venta y la recuperación de la ayuda se desarrollan en plena observancia de las condiciones antes indicadas. A tal efecto, el apoderado presentará a la Comisión informes detallados y periódicos sobre las distintas fases del procedimiento.

(356) Las autoridades polacas han afirmado que es preciso adoptar iniciativas legislativas para aplicar la presente Decisión. La Comisión reconoce que está justificado establecer un período de ejecución más prolongado de lo habitual, habida cuenta especialmente de la gran cantidad de medidas de ayuda estatal afectadas por esta Decisión y de su variedad en cuanto a la forma y duración. Por consiguiente, la Comisión insta a las autoridades polacas a que apliquen la presente Decisión en el plazo de siete meses contado a partir de su fecha de notificación.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal descrita en los considerandos 187 a 201, que fue concedida ilegalmente por Polonia al Astillero Szczecin infringiendo lo dispuesto en el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE, es incompatible con el mercado común.

Por añadidura, toda garantía de anticipos concedida por Polonia al Astillero Szczecin entre el 1 de julio de 2007 y la fecha de la presente Decisión, infringiendo lo dispuesto en el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE, es incompatible con el mercado común.

Artículo 2

Por lo que atañe a los créditos obtenidos de distintas entidades públicas descritos en los considerandos 187 a 201, Polonia deberá recuperar, para el período que media entre la concesión y el reembolso del crédito, ayudas equivalentes a la diferencia entre el tipo de interés abonado realmente por el Astillero Szczecin y el tipo de interés al que el beneficiario podría haber obtenido el crédito en el mercado. Además, si alguno de los créditos no hubiera sido reembolsado en el momento de la entrada en vigor de la presente Decisión, deberá ser reembolsado inmediatamente.

Artículo 3

Por lo que respecta a las garantías de anticipos concedidas por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación (KUKE), descritas en los considerandos 187 a 201, Polonia deberá recuperar, para el período que media entre la concesión y la expiración de la garantía, la ayuda equivalente a la diferencia entre la prima de garantía abonada por el beneficiario y la prima a la que el beneficiario podría haber obtenido la garantía en el mercado. Además, si alguna de las garantías estuviera en vigor en el momento de la publicación de la presente Decisión, deberá ser rescindida inmediatamente.

Artículo 4

El artículo 3 se aplicará *mutatis mutandis* a todas las garantías de anticipos concedidas por Polonia al Astillero Szczecin, infringiendo lo dispuesto en el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE, entre el 1 de julio de 2007 y la fecha de publicación de la presente Decisión.

Artículo 5

Por lo que atañe a las deudas no ejecutadas en relación con diversas entidades públicas, descritas en los considerandos 187 a 201, Polonia deberá recuperar, para el período que media entre la concesión de la ayuda y el reembolso de la deuda pública, ayudas equivalentes a la diferencia entre el tipo de interés abonado realmente por el Astillero Szczecin y el tipo de interés al que el beneficiario podría haber obtenido una prórroga del vencimiento de sus deudas de un acreedor en una economía de mercado. Además, toda deuda pública pendiente ha de ser reembolsada inmediatamente.

Artículo 6

Por lo que se refiere a las inyecciones de capital procedentes de diversas entidades públicas descritas en los considerandos 187 a 201, Polonia recuperará ayudas por un importe equivalente al capital inyectado.

Artículo 7

1. Polonia recuperará del beneficiario la ayuda descrita en los artículos 2 a 6. La recuperación de la ayuda se llevará a cabo con arreglo a las Directrices incluidas en los considerandos 334 a 347.

2. Las cantidades pendientes de recuperación devengarán intereses desde la fecha en que se pusieron a disposición del Astillero Szczecin hasta la de su recuperación.

3. Los intereses se calcularán sobre una base compuesta de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) nº 794/2004 [1], y el Reglamento (CE) nº 271/2008 de la Comisión [2] que modifica el Reglamento (CE) nº 794/2004.

4. Polonia anulará todos los pagos pendientes de las ayudas descritas en el artículo 1 con efectos a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión.

[1] DO L 140 de 30.4.2004, p. 1.
[2] DO L 82 de 25.3.2008. p. 1.

Artículo 8

1. La recuperación de las ayudas mencionadas en el artículo 1 será inmediata y efectiva.

2. Polonia garantizará que la presente Decisión se aplique en el plazo de siete meses a partir de la fecha de su notificación.

Artículo 9

1. En el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, Polonia presentará la siguiente información a la Comisión:

a) el importe total (principal e intereses de la ayuda recuperada) que debe recuperarse del beneficiario;

b) una descripción detallada de las medidas ya adoptadas y previstas para el cumplimiento de la presente Decisión;

c) documentos que demuestren que se ha ordenado al beneficiario que reembolse la ayuda;

d) elementos de prueba que acrediten que se han cancelado todas las garantías sobre anticipos aún vigentes.

2. Polonia mantendrá informada a la Comisión de la evolución de las medidas nacionales adoptadas para aplicar la presente Decisión hasta que se haya llevado a efecto la recuperación de la ayuda descrita en el artículo 1.

A instancias de la Comisión, Polonia facilitará con carácter inmediato información sobre las medidas ya adoptadas y previstas con vistas a aplicar la presente Decisión.

Polonia facilitará también información detallada en relación con los importes de ayuda y los intereses ya recuperados del beneficiario.

El destinatario de la presente Decisión será la República de Polonia.

Hecho en Bruselas, el 6 de noviembre de 2008.

Por la Comisión

Neelie KROES

Miembro de la Comisión

ANEXO

INFORMACIÓN RELATIVA A LA APLICACIÓN DE LA PRESENTE DECISIÓN

1. **Cálculo del importe que se ha de recuperar**

1.1. Rogamos faciliten los datos siguientes en relación con el importe de ayuda estatal ilegal que se ha puesto a disposición del beneficiario:

Fecha(s) (*)	Importe de la ayuda (**)	Moneda

(*) Fecha o fechas en las que (distintos plazos) la ayuda fue puesta a disposición del beneficiario.
(**) Importe de la ayuda puesta a disposición del beneficiario (en equivalente bruto de subvención).

Observaciones:

1.2. Expliquen en detalle cómo se calcularán los intereses devengados sobre el importe de la ayuda que se ha de recuperar.

2. **Medidas previstas y medidas ya adoptadas para recuperar la ayuda**

2.1. Expliquen detalladamente qué medidas se han previsto y qué otras se han adoptado para llevar a cabo una recuperación inmediata y efectiva de la ayuda. Cuando proceda, indiquen también la base jurídica para las medidas adoptadas o previstas.

2.2. Indiquen el calendario del proceso de recuperación de la ayuda. ¿Cuándo finalizará la recuperación de la ayuda?

3. **Recuperación ya efectuada**

3.1. Les rogamos indiquen los datos siguientes en relación con los importes de la ayuda que se han recuperado del beneficiario:

Fecha(s) (*)	Importe de la ayuda reembolsado	Moneda

(*) Fecha o fechas en las que se reembolsó la ayuda.

3.2 Adjunten la prueba del reembolso de los importes de ayuda mencionados en el cuadro que figura en el punto 3.1.