IV

(Az EK-Szerződés, az EU-Szerződés és az Euratom-Szerződés alapján, 2009. december 1-je előtt elfogadott jogi aktusok)

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2008. november 6.)

a Lengyelország által a Stocznia Szczecińska javára nyújtott C 19/05 (korábbi N 203/05) sz. állami támogatásról

(az értesítés a C(2008) 6770. számú dokumentummal történt)

(Csak a lengyel nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/3/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután a fent említett rendelkezéseknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére [1],

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) A csatlakozási szerződés IV. mellékletének az átmeneti mechanizmusra vonatkozó eljárást szabályozó 3. pontjában foglalt rendelkezések értelmében Lengyelország 2004. április 27-én kelt, 2004. április 28-án iktatott levelében a Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. (Új Szczecini Hajógyár részvénytársaság, a továbbiakban: SSN) javára hozott szerkezetátalakítási intézkedéseket jelentett be. Az ügyet a PL 31/2004. számon iktatták.

(2) A Bizottság 2004. május 19-i levelében hiánypótlásra hívta fel Lengyelországot. Ennek Lengyelország 2004. június 16-án tett eleget. A Bizottság 2004. augusztus 12-i, 2004. november 18-i, illetve 2005. március 4-i levelében további információkat kért, amelyekre Lengyelország 2004. szeptember 24-én kelt, ugyanezen a napon iktatott; 2005. január 28-án kelt, 2005. február 2-án iktatott; 2005. március 30-án kelt, 2005. április 1-jén iktatott, illetve 2005. április 18-án kelt, 2005. április 20-án iktatott levelében adott választ. A lengyel hatóságokkal a következő időpontokban tartottak találkozókat: 2004. november 9., 2004. november 17. és 2005. március 3.

(3) Lengyelország 2005. április 22-én kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében elfogadta, hogy a Bizottság a PL 31/2004. számú ügyről szóló, 2004. április 27-i értesítést is az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti értesítésként kezelje minden olyan intézkedésre vonatkozóan, amelyről megállapítást nyert, hogy új támogatást képez. Az ügy az új N 203/2005 számot kapta.

(4) A Bizottság 2005. június 1-jén elfogadta a lengyel hatóságok által bejelentett, az SSN-nek nyújtott szerkezetátalakítási támogatás tekintetében az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás megindításáról szóló határozatot. A Bizottság ezt a határozatot közzétette a Hivatalos Lapban [2], továbbá felkérte Lengyelországot és az érdekelt feleket észrevételeik megtételére.

(5) A lengyel hatóságok 2005. június 24-i levelükben jelezték, hogy a határozat bizalmas információkat tartalmaz, és kérték, hogy ezeket az információkat töröljék a határozat nyilvános változatából. A Bizottság 2005. július 15-i levelében válaszolt. Lengyelország 2005. június 30-án kelt, 2005. július 1-jén iktatott;

[1] HL C 23., 2007.2.1., 20. o.

[2] HL C 222., 2005.9.2., 7. o.

2005. július 26-án kelt, 2005. július 27-én iktatott, valamint 2005. augusztus 30-án kelt, 2005. szeptember 1-jén iktatott levelében az észrevételek megtételére vonatkozó határidő meghosszabbítását kérte. A Bizottság 2005. július 12-i, 2005. augusztus 2-i, illetve 2005. szeptember 9-i levelében adott választ. A lengyel hatóságok a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiket 2005. október 4-én kelt, 2005. október 7-én iktatott levelükben nyújtották be. Ebben a levélben Lengyelország a 2002–2004 közötti időszakra szóló, 2002 decemberében kelt, és 2003 októberében módosított szerkezetátalakítási tervet is benyújtott (a továbbiakban: 2003. évi szerkezetátalakítási terv). 2005. október 10-én kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében az SSN egyik jogi képviselője azt állította, hogy álláspontja és észrevételei bekerültek a lengyel hatóságok által benyújtott levélbe.

(6) A következő harmadik felek nyújtottak be észrevételeket: a Związek Pracodawców Forum Okrętowe (Lengyel Tengerészeti Iparágak Szövetsége) 2005. október 6-án kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében, a Towimor S.A. 2005. október 6-án kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében, a H. Cegielski – Poznań S.A. 2005. október 6-án kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében, a Splietthoff's Bevrachtingskantoor B.V. 2005. október 6-án kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében, a Peter Dohle Shiffahrts-KG 2005. október 5-án kelt, 2005. október 6-án iktatott levelében, az Odjefjell ASA 2005. október 6-án kelt, 2005. október 11-én iktatott levelében, az SSN szakszervezetei (a „Solidarność", a „Solidarność 80" és a „Stoczniowiec") 2005. október 7-én kelt, 2005. október 10-én iktatott levelükben, Szczecin polgármestere 2005. október 5-én kelt, 2005. október 11-én iktatott levelében, a Lubmor Sp. z o.o. 2005. október 6-án kelt, 2005. október 11-én iktatott levelében, valamint a Business Club Szczecin 2005. október 12-én kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében. A Bizottság ezeket az észrevételeket 2005. október 27-i levelében továbbította Lengyelországnak. A lengyel hatóságok 2005. november 21-i levelükben adtak választ.

(7) A Bizottság a 2003. évi szerkezetátalakítási terv értékeléséhez külső tanácsadó segítségét kérte. A tanácsadó 2006 márciusában nyújtotta be jelentését a Bizottságnak.

(8) 2006. január 13-i levelében a Bizottság arra kérte a lengyel hatóságokat, hogy adjanak további információkat az SSN szerkezetátalakítási folyamatáról. Lengyelország 2006. február 20-án kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében válaszolt. 2006. február 22-én a lengyel hatóságok, a hajógyár képviselői és a Bizottság munkatársai találkozót tartottak. A találkozót követően a Bizottság 2006. március 8-i, 2006. március 30-i, 2006. április 12-i és 2006. április 28-i levelében kiegészítő információkat kért Lengyelországtól. A lengyel hatóságok 2006. március 13-án kelt, ugyanezen a napon iktatott; 2006. március 29-én kelt, 2006. március 30-án iktatott; 2006. április 6-án kelt, 2006. április 10-én iktatott; 2006. április 19-én kelt, 2006. április 20-án iktatott, valamint 2006. május 26-án kelt, 2006. május 30-án iktatott levelükben válaszoltak. 2006. június 23-án kelt, 2006. június 26-án iktatott levelében a hajógyár tanácsadója tanácsadási célokra benyújtotta a Bizottságnak „A Stocznia Szczecinska Nowa Sp. z o.o. 2006–2011 közötti időszakra szóló fejlesztési terve" című szerkezetátalakítási terv tervezetét.

(9) A lengyel hatóságok, a hajógyár képviselői és a Bizottság munkatársai 2006. július 12-én megbeszélést tartottak. A lengyel hatóságok 2006. július 13-án kelt, 2006. július 17-én iktatott levelükben nyújtottak be az SSN szerkezetátalakítási folyamatára vonatkozó információkat. A Bizottság 2006. július 17-i levelében kiegészítő információk benyújtására kérte a lengyel hatóságokat. A lengyel hatóságok 2006. szeptember 1-jén kelt, ugyanezen a napon iktatott levelükben válaszoltak. 2006. szeptember 4-én Lengyelország „A Stocznia Szczecinska Nowa Sp. z o.o. 2006–2011 közötti időszakra szóló fejlesztési terve" (a továbbiakban: a 2006. évi szerkezetátalakítási terv) címmel benyújtotta az SSN módosított szerkezetátalakítási tervét.

(10) A lengyel hatóságok 2006. szeptember 26-án kelt, 2006. szeptember 27-én iktatott, valamint 2006. november 21-én kelt, 2006. november 27-én iktatott levelükben kiegészítő információkat nyújtottak be az üggyel kapcsolatban.

(11) 2006. december 7-én Neelie Kroes biztos és Piotr Wozniak, lengyel gazdasági miniszter találkozót tartott. Wozniak úr azt állította, hogy Lengyelország határozott szándéka, hogy – nyílt és átlátható eljárás útján – újraindítsa az SSN privatizációs folyamatát, amelynek 2007 júniusáig kellett volna lezárulnia. Lengyelország ezt az állítást 2006. december 27-én kelt, 2006. január 4-én iktatott levelében erősítette meg, a lengyel Miniszterek Tanácsának 2006. december 19-i határozatára hivatkozva, amely elfogadta a „Tájékoztató a hajóépítő ipar helyzetéről" című dokumentumot. Lengyelország felkérte a Bizottságot, hogy kezdjen tárgyalásokat a kompenzációs intézkedések kérdéséről. A Bizottság munkatársai és a külső tanácsadó – a tények megállapítása és a kompenzációs intézkedések értékeléséhez szükséges adatok megszerzése érdekében – 2006. december 18-án látogatást tettek a hajógyárban. A külső tanácsadó a hajógyár aktuális kapacitását értékelő jelentését 2007. január 16-án nyújtotta be.

(12) A Bizottság egy 2006. december 27-én kelt levélre 2007. január 29-én válaszolt, amelyben többek között arra kérte Lengyelországot, hogy 2007. február végéig nyújtson be az SSN-nel kapcsolatos kompenzációs intézkedésekre vonatkozó javaslatot.

(13) Lengyelország 2007. február 28-án kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében az SSN privatizációjára vonatkozó indokolásokat és a kompenzációs intézkedésekre vonatkozó javaslatot nyújtott be. A lengyel hatóságok a hajógyár három sólyaterének 2010 márciusától történő lezárására tettek javaslatot.

(14) Ennek alapján a Bizottság munkatársai, a lengyel hatóságok és a hajógyár képviselői 2007. március 15-én technikai megbeszélést tartottak, főként a kompenzációs intézkedések tárgyában, illetve a folyamatban lévő privatizációs folyamat megvitatása érdekében is. A Bizottság és a lengyel hatóságok megállapodtak abban, hogy a Bizottság a technikai kérdéseket közvetlenül az SSN-nel vitatja meg, hogy összegyűjtse mindazokat az adatokat, amelyekre szüksége van a kompenzációs intézkedésekre tett lengyel javaslat értékeléséhez.

(15) A találkozót követően a Bizottság 2007. március 29-i, 2007. április 27-i és 2007. május 30-i levelében különféle adatokat kért az SSN-től. A hajógyár 2007. április 18-án kelt, 2007. április 27-én iktatott; 2007. május 8-án kelt, 2007. május 10-én iktatott, valamint 2007. június 4-én kelt, 2007. június 5-én iktatott levelében válaszolt. Június 8-án a Bizottság munkatársai, a lengyel hatóságok és a hajógyár képviselői találkozót tartottak. Az SSN 2007. június 15-én kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében nyújtott kiegészítő információkat.

(16) A Bizottság 2007. július 31-i levelében arról tájékoztatta Lengyelországot, hogy a Wulkan 1 elnevezésű sólyatér bezárását bizonyos feltételek mellett átmenetileg elégséges kompenzációs intézkedésnek tekinti. A lengyel hatóságok 2007. augusztus 24-én kelt, 2007. augusztus 28-án iktatott válaszukban megerősítették azt a szándékukat, hogy végrehajtják a Bizottság levelében meghatározott kapacitáscsökkentést.

(17) A lengyel hatóságok 2007. január 5-én kelt, ugyanezen a napon iktatott, valamint január 9-én kelt, 2007. január 11-én iktatott levelükben adtak az SSN privatizációjára és szerkezetátalakítására vonatkozó információkat. A Bizottság 2007. január 29-i levelében válaszolt. A lengyel hatóságok 2007. február 28-án kelt, ugyanezen a napon iktatott levelükben kötelezettséget vállaltak arra, hogy 2007. június végéig befektetőt választanak a hajógyár számára, és privatizációs megállapodást írnak alá.

(18) Az SSN privatizációjával kapcsolatban a Bizottság 2007. május 29-i, 2007. június 28-i és 2007. július 30-i levelében kért további pontosítást. Ezzel kapcsolatban Lengyelország 2007. június 1-jén kelt, 2007. június 4-én iktatott levelében adott tájékoztatást, amely azoknak a vállalkozásoknak a listáját tartalmazta, amelyek számára az SSN megvásárlására vonatkozó ajánlati felhívást küldtek. További információkat Lengyelország 2007. június 25-én kelt, ugyanezen a napon iktatott, valamint 2007. július 11-én kelt, ugyanezen a napon iktatott leveleiben nyújtott be.

(19) A lengyel hatóságok 2007. augusztus 1-jén kelt, 2007. augusztus 6-án iktatott levelükben benyújtották az SSN tájékoztató jegyzékének első tervezetét. A Bizottság a tájékoztató jegyzékkel kapcsolatos észrevételeit 2007. augusztus 13-i levelében küldte meg. A lengyel hatóságok 2007. augusztus 21-én kelt, 2007. augusztus 27-én iktatott levelükben arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a hajógyár pénzügyi helyzete jelentősen romlott, és hogy ezért a hajógyár állami tulajdonosai azt tervezték, hogy a hajógyárat tőkeinjekcióval támogatják. Lengyelország azt is bejelentette, hogy a tájékoztató jegyzéket ennek megfelelően naprakésszé teszi.

(20) A Bizottság 2007. szeptember 4-i levelében kért pontosítást. A lengyel hatóságok 2007. szeptember 7-én kelt, 2007. szeptember 10-én és 11-én iktatott levelükben adtak választ, amelyekben Lengyelország benyújtotta a tájékoztató jegyzék új változatát, és arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy 221 potenciális befektetőnek küldött ajánlati felhívást.

(21) A Bizottság 2007. szeptember 12-i levelében kiegészítő információkat kért. A Bizottság megtette a tájékoztató jegyzékkel kapcsolatos észrevételeit, és 2007. szeptember 14-i és 2007. október 3-i levelében pontosítást kért. A lengyel hatóságok 2007. október 12-én kelt, 2007. október 16-án iktatott levelükben válaszoltak, amelyben azt állították, hogy a hajógyár tájékoztató jegyzékéből hat potenciális befektető kért másolatot. A lengyel hatóságok 2007. október 23-án kelt, ugyanezen a napon iktatott levelükben egy naprakésszé tett privatizációs menetrendet nyújtottak be, amelynek értelmében a potenciális befektetőkkel 2008 januárjában kezdődnek meg a tárgyalások.

(22) A Bizottság 2007. november 30-i levelében azt kérte, hogy 2008. február végéig nyújtsák be a szerkezetátalakítási tervnek a hajógyár új tulajdonosa által kidolgozott tervezetét. Lengyelország 2007. december 11-én kelt, 2007. december 13-án iktatott, valamint 2007. december 19-én kelt, 2007. december 20-án iktatott levelében adott további információkat a privatizációs folyamatról. 2007. december 21-én kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy 2007. december 20-án az Amber Sp. z o.o. (a továbbiakban: Amber, 100 %-ban a Złomrex nevű lengyel acélkereskedelmi vállalat leányvállalata) volt az egyetlen ajánlattevő, amely az SSN részvényeinek megvásárlására kötelező érvényű ajánlatot nyújtott be.

(23) 2008. január 10-én a lengyel hatóságok és a Bizottság találkozót tartottak. A találkozót követően a Bizottság 2008. január 17-i, 2008. január 30-i, 2008. február 28-i, 2008. március 18-i és 2008. április 2-i levelében arra kérte a lengyel hatóságokat, hogy nyújtsanak be kiegészítő információkat a privatizációs folyamatról. A lengyel hatóságok a Bizottság kéréseire 2008. január 23-án kelt, 2008. január 24-én iktatott; 2008. január 25-én kelt, 2008. január 28-án iktatott, valamint 2008. január 30-án kelt, 2008. január 31-én iktatott levelükben válaszoltak. 2008. február 8-án kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében Lengyelország benyújtotta az Amber kötelező érvényű ajánlatának másolatát.

(24) Lengyelország 2008. február 14-én kelt, 2008. február 19-én iktatott levelében arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a hajógyár privatizációját a 2008. február végi határidőig nem lehet lezárni, valamint arról, hogy a lengyel hatóságok kötelezettséget vállaltak a privatizációs folyamat befejezésére, és arra, hogy 2008 nyaráig megállapodnak a szerkezetátalakítási tervről.

(25) A lengyel hatóságok 2008. február 29-én kelt, 2008. március 3-án iktatott levelükben az Amber következő két dokumentumát nyújtották be: „Az SSN megvásárlására vonatkozóan az Amber által benyújtott kiegészítő információk, a szerkezetátalakítási program vázlata és a bejelentett kötelezettségvállalások" (2008. február 29.) és „Az SSN 2008 és 2012 közötti időszakra vonatkozó szerkezetátalakítási tervének első változata, figyelembe véve a hajógyárban végzett átvilágítási folyamat során szerzett információkat".

(26) A lengyel hatóságok 2008. március 28-án kelt, ugyanezen a napon iktatott levelükben kijelentették, hogy az Amber számára a tárgyalásokhoz biztosított kizárólagos időszakot 2008. április 15-ig meghosszabbították. A lengyel hatóságok 2008. április 4-én kelt, 2008. április 7-én iktatott levelében szereplő felkérését követően 2008. április 10-én a lengyel hatóságok, az SSN és az Amber képviselői és a Bizottság munkatársai találkozót tartottak.

(27) Az Amber tanácsadója 2008. április 9-én kelt, 2008. április 24-én iktatott elektronikus levelében benyújtotta a hajógyárra vonatkozó előzetes pénzügyi tervet. A 2008. április 18-i találkozón az Amber is benyújtott információkat, és ezek iktatására 2008. április 18-án került sor.

(28) Lengyelország az Amberrel folytatott tárgyalások előrehaladásáról 2008. április 7-én kelt, 2008. április 18-án iktatott; 2008. április 23-án kelt, ugyanezen a napon iktatott; 2008. április 25-én kelt, ugyanezen a napon iktatott; 2008. április 28-án kelt, 2008. április 29-én iktatott, valamint 2008. április 29-én kelt, 2008. május 5-én iktatott levelében nyújtott be információkat. A Bizottság 2008. április 30-i levelében kért információkat. 2008. május 8-án a lengyel hatóságok és a Bizottság találkozót tartottak.

(29) A privatizációs folyamat előrehaladásával kapcsolatban a Bizottság 2008. április 21-én és 2008. április 30-án küldött észrevételeket.

(30) Lengyelország végül 2008. május 12-én kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az Amber kilépett a privatizációs folyamatból.

(31) Lengyelország arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy a lengyel hatóságok intézkedéseket tettek a privatizációs folyamat újraindítására, annak érdekében, hogy 2008. november végéig privatizációs megállapodások aláírására kerüljön sor. Lengyelország naponta nyújtott be jelentéseket a Bizottságnak azokról az intézkedésekről, amelyeket az érdekelt felek az újraindított privatizációs folyamatban tettek. A Bizottság 2008. június 13-án találkozott a lengyel hatóságokkal.

(32) A lengyel hatóságok kérésére a Bizottság munkatársai 2008. június 20-án a norvég Ulstein vállalatnál, 2008. június 24-én pedig a lengyel Mostostal Chojnice vállalatnál találkoztak a lengyel hatóságokkal. Ezeket a vállalatokat az SSN potenciális vevőiként mutatták be a Bizottságnak. 2008. június 26-án kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében Lengyelország benyújtotta az SSN számára a Mostostal Chojnice által kidolgozott szerkezetátalakítási terv tervezetét. Kiegészítő információkat 2008. július 7-én kelt, 2008. július 8-án iktatott levelében nyújtott be.

(33) 2008. július 14-i levelében Lengyelország kötelezettséget vállalt arra, hogy 2008. szeptember 12-ig teljes szerkezetátalakítási tervet nyújt be a Bizottságnak.

(34) 2008. július 16-án a Bizottság egy határozattervezetben ideiglenes jelleggel értékelést és következtetéseket határozott meg a hivatalos vizsgálati eljárás lezárása érdekében, amely megállapította, hogy az SSN-nek juttatott állami támogatás összeegyeztethetetlen a közös piaccal, és azt vissza kell téríttetni. Lengyelország 2008. július 14-i levelének fényében azonban a Bizottság úgy határozott, hogy elhalasztja az említett határozat elfogadását, hogy értékelhesse, hogy a lengyel hatóságok által 2008. szeptember 12-ig benyújtandó új szerkezetátalakítási terv jelentősen javítaná-e a helyzetet, és lehetővé tenné-e, hogy a támogatást a közös piaccal összeegyeztethetőnek lehessen tekinteni.

(35) Ezt követően Lengyelország hetente tájékoztatta a Bizottságot a privatizációs folyamat alakulásáról (2008. július 28-án, augusztus 4-én, augusztus 12-én, augusztus 21-én, augusztus 25-én, szeptember 1-jén, szeptember 8-án, szeptember 16-án és szeptember 23-án kelt, ugyanezeken a napokon iktatott leveleiben).

(36) 2008. július 18-án kelt, 2008. július 21-én iktatott levelében Lengyelország a szerkezetátalakítási terv tervezetére vonatkozóan a Bizottság munkatársaival tartandó konzultációs folyamatot kért a terv olyan végleges változatának kidolgozása érdekében, amelyben figyelembe veszik a Bizottság munkatársainak észrevételeit. A Bizottság a konzultációs menetrendet 2008. július 31-i levelében hagyta jóvá.

(37) A Bizottság azonban csak 2008. szeptember 3-án kapta meg az SSN szerkezetátalakítási tervének tervezetét. A tervezet benyújtását követően a Mostostal jelenlétében sor került a lengyel hatóságok és a Bizottság munkatársai közötti első találkozóra. 2008. szeptember 8-án a Bizottság megkapta a szerkezetátalakítási terv átdolgozott tervezetét, 2008. szeptember 10-én pedig újabb találkozót szerveztek a lengyel hatóságok, a Mostostal és a potenciális társbefektető, az Ulstein részvételével.

(38) 2008. szeptember 12-én kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében Lengyelország benyújtotta az SSN végleges szerkezetátalakítási tervét, amelyet a Mostostal a norvég Ulstein hajógyárral együttműködésben dolgozott ki.

(39) 2008. szeptember 16-án kelt, 2008. szeptember 17-én iktatott levelében Lengyelország benyújtotta a Mostostal és az SSN állami tulajdonosai, nevezetesen az Ipari Fejlesztési Ügynökség és a Lengyel Hajógyárak Szövetsége közötti privatizációs megállapodás tervezetét.

(40) 2008. szeptember 22-én kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében az Ulstein arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy kilép a privatizációs folyamatból, és nem vesz részt az SSN szerkezetátalakításában.

(41) 2008. szeptember 22-én kelt, 2008. szeptember 25-én iktatott levelében a Mostostal arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az Ulstein döntésére tekintettel a Mostostal kész arra, hogy egyedül hajtsa végre az SSN teljes szerkezetátalakítási tervét. 2008. szeptember 30-án a lengyel hatóságok, a Bizottság és a Mostostal részvételével találkozóra került sor.

(42) 2008. október 27-i levelében a Bizottság ismertette Lengyelországgal e határozat végrehajtásának keretfeltételeit. 2008. november 3-án kelt, 2008. november 4-én iktatott levelében Lengyelország kötelezettséget vállalt e feltételek maradéktalan betartására. A Bizottság ezt a kötelezettségvállalást 2008. november 6-i levelében fogadta el.

(43) 2007. június 14-i levelében a Bizottság arra kérte Lengyelországot, hogy adjon információkat arról az állami támogatásról, amelyben az SSN a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását követően részesült. A lengyel hatóságok 2007. július 11-én kelt, ugyanezen a napon iktatott levelükben adtak választ. A Bizottság 2007. november 13-i levelében további információkat kért. Lengyelország 2008. január 9-én kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében válaszolt. Lengyelország a hajógyárnak juttatott állami támogatással kapcsolatban 2008. január 9-én kelt, 2008. január 10-én iktatott levelében nyújtott be kiegészítő információkat. Lengyelország az SSN javára hozott további intézkedésekről 2007. december 6-án kelt, ugyanezen a napon iktatott; 2008. január 9-én kelt, 2008. január 10-én iktatott; 2008. február 12-én kelt, 2008. február 13-án iktatott; 2008. június 26-án kelt, 2008. június 27-én iktatott, valamint 2008. szeptember 12-én kelt, ugyanezen a napon iktatott levelében tájékoztatta a Bizottságot.

2. **LEÍRÁS**

2.1. *AZ ÉRINTETT VÁLLALKOZÁS*

(44) A kedvezményezett székhelye Zachodniopomorskie (Nyugat-Pomeránia) régióban, Északnyugat-Lengyelországban található. A Bizottság tudomásul veszi, hogy az állami támogatásokra vonatkozó szabályok értelmében ennek a régiónak a vállalatai jogosultak arra, hogy a „konvergencia” célkitűzés [1] alapján a strukturális alapokból és a Kohéziós Alapból [2] támogatásban részesüljenek. E régió vállalatai különösen jogosultak lehetnek arra, hogy a kis- és középvállalkozások támogatására, az innovációs és a (hosszú távú munkahelyteremtést célzó) technológiaátadási intézkedésekre, valamint a – szakképzésre és az egész életen át tartó képzésre összpontosító – szociális és oktatási infrastruktúrára irányuló prioritási tengelyek keretében segítséget kapjanak a Nyugat-Pomeránia régiójának szánt regionális operatív programból. E régió vállalkozásai az „innovatív gazdaság” operatív program szerinti támogatásra is jogosultak.

(45) Az SSN-t 2002. június 25-én hozták létre a Stocznia Szczecińska Porta Holding S.A. (a továbbiakban: SSPH) és legjelentősebb hajóépítő leányvállalata, a Stocznia Szczecińska (a továbbiakban: SS) hajóépítési tevékenységeinek átvételére, amelyek 2002. július 29-én csődöt jelentettek. Az SSN-t üres struktúraként hozták létre, amely mentes volt az SSPH és az SS korábbi tevékenységéhez kapcsolódó tartozásoktól.

(46) Az új hajógyárat az állami tulajdonban lévő Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. (Ipari Fejlesztési Ügynökség Részvénytársaság, a továbbiakban: ARP), valamint az Államkincstár vette át, hogy – a szükséges szerkezetátalakítás végrehajtása közben – kiegészítse az aktuális termelést, és folytassa a hajóépítési tevékenységeket. A korábbi hajóépítési tevékenységet átvevő vállalat hivatalosan az SSPH 1989-ben létrehozott Allround Ship Services Sp. z o.o. (a továbbiakban: ASS) leányvállalata volt. 2001-ben a még teljes mértékben állami tulajdonú, nehéz pénzügyi helyzetben lévő SSPH tulajdonképpen úgy döntött, hogy a hajóépítési tevékenységet az ASS-ben koncentrálja, amelyet sokkal nyitottabbnak tekintettek a szerkezetátalakításra, mint az SS-t. 2002 januárjában a festési munkák területén tevékenykedő, eredetileg kis méretű leányvállalat, az ASS, hajótestek építésére vonatkozó keretmegállapodást kötött az SSPH-val, és az SSPH termelőeszközeit erre a célra haszonbérbe adta. Az SSPH néhány héttel azelőtt, hogy csődeljárást kért, az ASS-t 1 PLN-ért eladta az ARP-nek. Az ASS ezt követően felvette a Stocznia Szczecinska Nowa nevet (SSN – a támogatás kedvezményezettje).

(47) Az SSN ekkor nem vette át az SSPH és az SS eszközeit, hanem ehelyett 2004 júliusáig haszonbérbe vette azokat a csődbiztostól. 2004. július 20-án az SSN az SSPH csődbiztosaival megállapodásokat írt alá, amelyek értelmében ezeket az eszközöket megszerezte. Az SSN nem vette át az SSPH, illetve az SS tartozásait, következésképpen ezek a tartozások az említett két vállalatnál maradtak, és azokkal a csődeljárás során foglalkoztak. Az SSN – a hajótulajdonosokkal kötött új szerződések útján – átvett bizonyos folyamatban lévő munkákat.

(48) Az ASS átvette az SSPH és az SS alkalmazottait, a hajógyár azonban a 2001-es 8 071 fős munkaerői létszámát 2006 végére fokozatosan 5 322-re építette le. 2007-ben átlagosan 4 700 alkalmazottat foglalkoztatott.

[1] Az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1260/1999/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, módosított, 2006. július 11-i 1083/2006/EK tanácsi rendelet (HL L 210., 2006.7.31., 25. o.) 5. cikkének (1) és (3) bekezdése.

[2] A Bizottság 2006. augusztus 4-i 2006/596/EK határozata a 2007 és 2013 közötti időszakban a regionális versenyképességi és foglalkoztatási célkitűzés keretében a strukturális alapokból átmeneti és egyedi alapon történő finanszírozásra jogosult régiók jegyzékének megállapításáról (HL L 243., 2006.9.6., 47. o.).

(49) A termelés volumene a 2003. évi 158 000 CGT-ről 2005-ben 213 000 CGT-re nőtt, 2006-ban azonban 167 000 CGT-re esett vissza. 2007 augusztusában a megrendelőkönyv 30 hajót tartalmazott, összesen 1 134 millió EUR értékben. Megrendelőkönyvének terjedelme tekintetében az SSN a világon a 32., Európában pedig a 6. helyen áll.

(50) Legfőbb vevői Németországban, Hollandiában, Oroszországban és Olaszországban vannak. Legfőbb európai versenytársait spanyol, német és horvát hajógyárak jelentik.

(51) Az SSN 80 %-a jelenleg a Korporacja Polskie Stocznie S.A. (Lengyel Hajógyárak Szövetsége Részvénytársaság, a továbbiakban: KPS), 18 %-a pedig az ARP tulajdonában van. A részvények 2 %-a az Államkincstár tulajdona. Az ARP jogszabály útján létrehozott részvénytársaság, és teljes egészében az Államkincstár tulajdonát képezi. Az ARP jogszabályi úton ráruházott tevékenységeket folytat, ideértve az állami tulajdonban lévő vállalatok tulajdonszerzési-szerkezetátalakítási folyamataiban való részvételt, az Államkincstár eszközeinek és részvényeinek állami intézmények nevében történő kezelését, valamint az állami vállalkozások számára hitelek és garanciák nyújtását. A KPS 100 %-ban az ARP tulajdona, és azért hozták létre, hogy finanszírozást nyújtson a lengyelországi hajóépítő vállalatoknak.

(52) Az SSN is hajók – többek között konténerszállító hajók, vegyianyag-szállító tartályhajók, ro-ro hajók és többcélú hajók – gyártása területén tevékenykedik. A vállalat tevékenységének 1 %-a fémszerkezetek gyártását és különböző, hajóépítéssel kapcsolatos szolgáltatásokat érint.

(53) Az SSN főbb termelő létesítményeit a következő három sólyatér jelenti: a Wulkan Nowy, az Odra Nowa és a Wulkan 1.

(54) Az SSN közvetlenül 2002-ben történt megalapítását követően szerkezetátalakítási tevékenységeket kezdett végrehajtani. Kidolgozta a 2003. évi szerkezetátalakítási tervet, amelyet részvényesei először 2002. december 19-én fogadtak el, és később, 2003 októberében módosítottak. A korábbi szczecini hajóépítő vállalat csődjének fő okaiként a következő tényezőket azonosították: technológiai problémák, tervezési hibák, alacsony termelékenység, magas költségek és olyan külső tényezők, mint amilyen a lengyel złoty magas árfolyama, valamint az ázsiai verseny. E problémák miatt a pénzügyi piacok elvesztették a hajógyártás finanszírozása iránti motivációjukat, ez pedig késedelmes szállításhoz, és következésképpen bírságok és tartozások felhalmozódásához vezetett.

(55) A szerkezetátalakítási stratégiának az volt a célja, hogy tartós jövedelmezőséget érjen el, a konténerszállító hajók piacára koncentrálva, és a vegyianyag-szállító tartályhajók, a ro-ro és a con-ro hajók és a különleges rendeltetésű hajók jelentős gyártójává váljon. A szerkezetátalakítási terv magában foglalta azt a lehetőséget is, hogy stratégiai befektetőt találjanak. Az eredeti szerkezetátalakítási tervet az SSN-hez szorosan kapcsolódó együttműködő vállalatok, alkalmazottak és tevékenységek pénzügyi nehézségei miatt 2003-ban módosítani kellett.

(56) Az SSN pénzügyi helyzete fokozatosan és számottevően romlott.

1. táblázat

Az SSN termelése

[milliópln-ben]

	2002	2003	2004	2005	2006	2007.9.30.
Árbevétel	424,88	1 114,44	1 303,46	1 416,04	1 199,38	655,87
Működési eredmény	– 6,16	– 39,64	– 119,80	– 11,44	– 194,24	– 134,36
Törzstőke	65,01	62,01	112,83	247,96	149,43	81,96

Forrás: a lengyel hatóságok által 2007. október 12-én benyújtott tájékoztató jegyzék és a 2008. február 29-i levélben benyújtott „Az SSN 2008–2012 közötti időszakra szóló üzleti terve, a hajógyárban végzett átvilágítási folyamat során szerzett információkra tekintettel" című dokumentum.

(57) A nehéz pénzügyi helyzetben szerepet játszó külső tényezők között a (hajógyár bevételeinek pénznemét jelentő) dollár leértékelődése és a (költségek pénznemét jelentő) złoty felértékelődése, az emelkedő acélárak és az SSPH csődjét követően a hajófinanszírozás megszerzésének nehézségei szerepeltek. Ami a hajógyár nehézségeinek belső okait illeti, elismerték, hogy a létesítmények rossz állapotban voltak, és jelentős korszerűsítést igényeltek. 2006-tól a hajógyár komoly munkaerő-problémákal szembesült: a magas távolmaradási arány, az alkalmazottak cserélődése, valamint a szakképzett munkavállalók más hajógyárakba, különösen Németországba és Norvégiába áramlása, ahol a kínált bérek jócskán magasabbak voltak.

2.2. *AZ EK-SZERZŐDÉS 88. CIKKÉNEK (2) BEKEZDÉSE SZERINTI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT*

(58) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság eredetileg azt állapította meg, hogy a bejelentett intézkedések közül néhány a Csatlakozási Szerződés IV. mellékletének 3. pontja értelmében új támogatást képezett, mert azokat nem a csatlakozáskor nyújtották. A Bizottság ezeket az intézkedéseket az említett határozat mellékletének B. részében sorolta fel.

(59) A Bizottság határozata szerint továbbá a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének A. részében felsorolt számos intézkedést 2004. május 1-je előtt nyújtották az SSN számára, és a Csatlakozási Szerződés IV. mellékletének 3. pontja értelmében azokat a csatlakozást követően nem kellett alkalmazni, és következésképpen azokat nem vizsgálja meg az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás alapján. Ezért a szóban forgó intézkedések nem tartoznak e határozat hatálya alá. Ezeket az intézkedéseket azonban figyelembe kell venni a csatlakozás után biztosított intézkedések közös piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésekor.

(60) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének B. részében felsorolt intézkedések tekintetében a Bizottság lényegében azzal érvelt, hogy ezen intézkedésekre vonatkozóan a csatlakozás előtt nem hoztak jogilag kötelező határozatot, ugyanakkor elismerte, hogy tett bizonyos előzetes lépéseket egy ilyen határozat irányába.

(61) Ezek közül az intézkedések közül az első az ARP által biztosított tőkeinjekció. A 2003. évi szerkezetátalakítási terv 241 752 900 PLN tőkeinjekcióról rendelkezett, de ennek a tőkeinjekciónak csak egy részét (180 millió PLN-t) hajtották végre a csatlakozás előtt. Az ARP azonban költségvetési okok miatt nem tudta végrehajtani a 241 752 900 PLN összegű teljes tőkeemelést. Lengyelország szerint a fennmaradó tőkeemelés (61 752 652 PLN) végrehajtásáról szóló határozat meghozatalára 2004. december 21-én került sor.

(62) A második és a harmadik támogatási intézkedés az ARP által nyújtott teljesítési biztosíték (mindegyik 1 935 000 PLN-nek felel meg). Ezek a garanciák 2002. évi szerződések tárgyát képező hajókra vonatkoznak. A későbbi hajókért vállalt garanciák kiadását a korábbi hajók leszállításakor tervezték. A 7. és a 8. hajóra vállalt garanciákat (2005-ben) a 4. és az 5. hajó leszállításakor kellett biztosítani.

(63) Az utolsó intézkedéscsomag, amelyet a rendelkezésre álló információk szerint nem biztosítottak a csatlakozás előtt, olyan intézkedéseket jelent, amelyeket ingatlanadók leírása és halasztása formájában Szczecin városa biztosított az SSN-nek. Ezek az intézkedések összesen 12,5 millió PLN-t tesznek ki. A lengyel hatóságok tájékoztatása szerint ([1]) ezeket az intézkedéseket eddig nem biztosították a hajógyárnak.

(64) A Bizottság a szerkezetátalakítási támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségét illetően a következőkben ismertetett kétségek miatt határozott a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról.

(65) Először is a Bizottságnak kétségei merültek fel az SSN szerkezetátalakítási támogatásra való jogosultságát illetően. Úgy tűnt, hogy a vállalatot azért hozták létre, hogy átvegye csődbe jutott jogelődjének tevékenységeit, ez utóbbi tartozásainak átvétele nélkül. A Bizottság megítélése szerint ezért az SSN az alkalmazandó közösségi iránymutatások értelmében új vállalatnak minősült.

(66) Másodszor a Bizottságnak kétségei merültek fel azt illetően, hogy a (már végrehajtott és a folyamatban lévő) szerkezetátalakítási tevékenységek az SSN hosszú távú életképességét eredményezhetik. A hajógyár által végrehajtott szerkezetátalakítás – a termelés folytatásának lehetővé tétele érdekében – főként a tartozások csökkentésére és a likviditás javítására vonatkozott. A tényleges szerkezetátalakítási tevékenységek állítólagos költségei magukban foglalták a termelőeszközöknek a SSPH és SS csődbiztosától való megvásárlása költségeit. A Bizottság megállapította, hogy a termelékenység tervezett szintje a versengő európai hajógyárakéhoz képest még a szerkezetátalakítási időszak végén is viszonylag alacsony marad.

(67) Harmadszor a rendelkezésre álló információk alapján, a Bizottságnak kétségei merültek fel azt illetően, hogy a megfelelő kompenzációs intézkedéseket fogadták-e el, mivel a hajógyárnál a termelési kapacitást tulajdonképpen kifejezetten nem csökkentették.

(68) Negyedszer a Bizottságnak kétségei merültek fel azt illetően, hogy az állítólagos szerkezetátalakítási költségek némelyikét, mint például a termelőeszközök vásárlásának költségeit a szerkezetátalakításhoz ténylegesen kapcsolódóként támogathatónak kell-e tekinteni.

(69) Végezetül a Bizottságnak kétségei merültek fel azt illetően, hogy a kedvezményezett szerkezetátalakítási tervhez való – akár saját forrásokból, akár piaci feltételek melletti külső finanszírozásból biztosított – saját hozzájárulása jelentős volt-e. A Bizottság különösen azt vonta kétségbe, hogy a felhalmozott nyereség felhasználása saját hozzájárulást képezett-e. Ezen túlmenően a Bizottság megállapította, hogy az állítólagos saját hozzájárulás 78 %-a a hajótulajdonosoktól származó, a KUKE – a lengyel exporthitel-ügynökség – által garantált előlegfizetésekből tevődött össze. Tekintettel arra, hogy az SSN pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalat volt, a Bizottságnak kétségei voltak azt illetően, hogy a felszámított garanciavállalási díjak megfelelően tükrözték-e a felmerült kockázatot, hogy a KUKE által kért biztosíték elegendő volt-e, és következésképpen azt illetően, hogy a javasolt saját hozzájárulás állami támogatástól mentes volt-e.

2.3. *AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI*

2.3.1. LENGYELORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

(70) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot követően a lengyel hatóságok benyújtották a határozattal kapcsolatos észrevételeiket. A kedvezményezett nem nyújtott be külön érveket, de jóváhagyta a lengyel kormány által benyújtott dokumentumokat.

([1]) 2008. január 9-i levél.

(71) A lengyel hatóságok több kérdést vetettek fel. A legfőbb vitatott kérdés az volt, hogy bizonyos támogatási intézkedéseket Lengyelország európai uniós csatlakozása, azaz 2004. május 1-je előtt léptettek-e hatályba, és hogy azok a csatlakozást követően alkalmazandóak voltak-e. A Bizottság ezeket az intézkedéseket nem vizsgálhatja meg, a csatlakozás előtt biztosított intézkedések közül csak az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás alapján bejelentett vagy a jogellenes támogatást értékeli.

(72) A lengyel hatóságok kétségbe vonták a Bizottság azon megállapítását, miszerint a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének B. részében ismertetett intézkedések új támogatást képeztek. A lengyel hatóságok azzal érveltek, hogy az ott szereplő táblázatban foglalt intézkedések mindegyikét Lengyelország csatlakozása előtt biztosították, és ezért nem terveztek, illetve nem nyújtottak új támogatást az SSN-nek.

Tőkeinjekció (a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének B. része, 61. intézkedés)

(73) Először is a lengyel hatóságok azzal érveltek, hogy az SSN jogosan elvárhatta, hogy a 2003. évi szerkezetátalakítási tervben előirányzott támogatás összeegyeztethető legyen az állami támogatásra vonatkozó jogszabályokkal. A lengyel hatóságok különösen két dokumentumra hivatkoztak: (a Miniszterek Tanácsa által 2002. július 16-án elfogadott) *„A lengyel hajóépítő ipar helyzete, az ágazatnak ajánlott intézkedések és támogatás”*, valamint (a Miniszterek Tanácsa által 2003. június 10-én elfogadott) *„Az államkincstári garanciákra vonatkozó középtávú stratégia 2010-ig”* című dokumentumra. A lengyel hatóságok azzal érveltek, hogy a központi, a regionális és az önkormányzati hatóságok ezen és ezekhez hasonló intézkedései a hajóépítő ipar megmentésére irányuló széles körű stratégia részét képezték.

(74) Másodszor a lengyel hatóságok azt állították, hogy a Bizottság – azáltal, hogy „jogilag kötelező aktus” elfogadását kérte – a közösségi jog kritériumait alkalmazta a csatlakozás előtti eseményekre és nemzeti jogszabályokra. Lengyelország azt állította, hogy az állami támogatásra vonatkozó lengyel jogszabályokat a csatlakozás előtt kellett alkalmazni, továbbá azt, hogy ezek a jogszabályok „nem rendelkeztek olyan hivatalos határozatról, amely az eljárás bármely szakaszában a kedvezményezettnek szánt támogatás nyújtására vonatkozott volna”. A lengyel jogszabályok mindössze annyit írtak elő, hogy a szerkezetátalakítási tervet és az abban foglalt intézkedéseket a Verseny- és Fogyasztóvédelmi Hivatal elnökének jóvá kell hagynia, és erre ténylegesen sor került. A lengyel hatóságok azzal érveltek, hogy „vitathatatlan, hogy az SSN és a megfelelő támogatásnyújtó hatóság megállapodott a véglegesen jóváhagyott szerkezeti tervben foglalt intézkedések mindegyikéről.” Ezenkívül Lengyelország azt állította, hogy a közösségi jog rendelkezései nem alkalmazhatók a Lengyelország csatlakozása előtt bekövetkezett eseményekre, valamint azt, hogy a *Fleuren*-ügy ([1]), amelyre a Bizottság a hivatalos vizsgálatot megindító határozatában hivatkozott, alapvetően eltért ettől az ügytől.

([1]) Az Elsőfokú Bíróság T-109/01. sz., *Fleuren Compost kontra Bizottság* ügyben hozott ítélete (EBHT 2004., II-127. o.)

(75) Harmadszor a hatóságok azzal érveltek, hogy a szerkezetátalakítási tervnek az SSN felügyelőbizottsága által történő elfogadása nem tekintendő támogatásnyújtási eseménynek. A Bizottság azzal kapcsolatban felmerült kétségeire válaszul, hogy a felügyelőbizottság volt-e jogosult a pénzügyi következményekkel járó, a részvényesekre nézve kötelező érvényű határozatok elfogadására, Lengyelország azt állította, hogy a felügyelőbizottság a részvényesek érdekeit képviselte, hiszen a testületet ők nevezték ki. A felügyelőbizottság tagjai a részvényesek (az ARP és az Államkincstár) utasításai alapján jártak el, és fellépéseik az ARP és az Államkincstár által a támogatásnyújtásra vonatkozó kötelezettségvállalást jelentettek.

(76) Negyedszer Lengyelország érvelése szerint az, hogy a 2003. évi szerkezetátalakítási tervet az ARP hajóépítő iparért felelős munkacsoportja elfogadta, azért erősítette meg a hajógyár jogos elvárásait, mert ennek a munkacsoportnak a tagjai mindannyian az ARP felügyelőbizottságának képviselői voltak. Lengyelország azt is megerősítette, hogy a tényleges határozatokat a felügyelőbizottság és az ARP részvényesi ülésén hozták meg.

(77) Végezetül a lengyel hatóságok azt állították, hogy a támogatást azért nyújtották a csatlakozás előtt, mert az állam helyzetét a 2003. évi szerkezetátalakítási terv pontosította, és ezért az a csatlakozás előtt ismert volt.

Garanciák (a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének B. része, 62. és 63. intézkedés)

(78) A lengyel hatóságok a rulírozási rendszerre hivatkoztak, amelynek értelmében egy új garancia meghosszabbítására akkor kerül sor, ha a korábbi garancia lejár, és azzal érveltek, hogy ezt a rendszert, és következésképpen mindazon garanciákat, amelyekre a rendszer vonatkozik, a felügyelőbizottság a 2003. évi szerkezetátalakítási terv részeként fogadta el. Azokra a kritériumokra hivatkoztak, amelyek annak értékelésére szolgálnak, hogy egy adott garancia alkalmazható volt-e a csatlakozás után, és e kritériumokat döntő jelentőségűnek tekintették annak meghatározásában, hogy a támogatást biztosították-e.

(79) A lengyel hatóságok nem reagáltak a Bizottság azon érvére, miszerint az ARP a két vitatott garancia esetében nem ugyanazokat az eljárási lépéseket tette, mint az általa korábban nyújtott garanciák esetében. A lengyel hatóságok nem vitatták a Bizottságnak azt az értelmezését, hogy a 2002-ben kötött hajóépítési szerződések olyan záradékot tartalmaztak, amely a vevő számára lehetővé tette a szerződés egyoldalú megszüntetését abban az esetben, ha a hajógyár bizonyos határidőn belül nem nyújt teljesítési biztosítékot.

Adók leírása és halasztása (a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének B. része, 64–68. intézkedés)

(80) Lengyelország azzal érvelt, hogy ezen intézkedések esetében az állam pontos pénzügyi kötelezettségvállalása ismert volt a csatlakozás előtt. Megerősítette, hogy a támogatásnyújtó hatóság a halasztás és a leírás tárgyában nem hozhatott előzetes határozatot.

Támogathatóság

(81) A Bizottság azzal kapcsolatos kétségeire válaszul, hogy a hajógyár – a Szczecin városában hajóépítési tevékenységeket folytató előző vállalat csődjét követően létrehozott vállalatként – jogosult volt-e szerkezetátalakítási támogatásra, Lengyelország azt állította, hogy a támogatás kedvezményezettje a korábbi jogalany csődjét megelőzően más néven (ASS) létezett, és hajóépítéssel foglalkozott.

A határozat más vonatkozásai

(82) A lengyel hatóságok a bizottsági határozat más vonatkozásaival kapcsolatban is tettek észrevételeket. Lengyelország különösen azt állította, hogy az SSN szerkezetátalakítása tevékenységének számos területére hatással volt, célja pedig az volt, hogy jelentősen javítsa a hajógyár hatékonyságát. A hajógyár összefogottabb stratégiát dolgozott ki, végrehajtotta a foglalkoztatás szerkezetátalakítását, javította a termelékenységet, hatékonyabb gazdálkodási rendszert vezetett be, és javította pénzügyi helyzetét. 2005-ben nyereségre számított.

(83) Lengyelország azt is állította, hogy a hajógyár megfelelő kompenzációs intézkedéseket hajtott végre, mivel az SSN a korábban az SSPH tulajdonát képező teleknek és létesítményeknek is csak egy részét szerezte meg, azok pedig közvetlenül kapcsolódtak a gyár hajóépítési tevékenységéhez.

(84) A lengyel hatóságok azzal érveltek, hogy a javasolt saját hozzájárulás elegendő volt. Különösképpen, a hajógyár által a szerkezetátalakítási költségek finanszírozására szánt jövőbeli nyereségeket nem lehetett állami forrásnak tekinteni, és ezért azok saját hozzájárulást képeztek. A lengyel hatóságok azt állították, hogy a hajógyár működését finanszírozó lengyel exporthitel-biztosító ügynökség, a KUKE által garantált előlegfizetéseket is saját hozzájárulásnak kell tekinteni. Lengyelország ismertette azokat a feltételeket, amelyek mellett a KUKE kibocsátotta ezeket a garanciákat (a támogatásokat és az előírt biztosítékokat), és hangsúlyozta, hogy a biztosított garanciák keretében a KUKE ügynökségnek egyáltalán nem kellett a hajótulajdonosok részére kifizetéseket folyósítania.

(85) A lengyel hatóságok megállapították, hogy a szerkezetátalakítási intézkedések elfogadása javította a hajógyár pénzügyi helyzetét, és ennek következtében annak életképessége beigazolódott.

2.3.2. MÁS ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(86) A lengyel hajóépítő ipari munkáltatók szövetsége, a Forum Okrętowe kifejtette a hajógyár nehézségeinek indokait, és azt állította, hogy véleménye szerint a hajógyár csak szerkezetátalakítási terve sikeres végrehajtásának és a szerkezetátalakításért kapott állami támogatásnak köszönhetően maradt fenn.

(87) A hajógyárnak fedélzeti darukat, horgonyzó és kikötési berendezéseket szállító Towimor S.A. kijelentette, hogy a hajógyár helyreállította hajóépítési kapacitásait, és csak azért élte túl a 2002–2004 közötti időszak válságait, mert az ARP átvette a szerkezetátalakítási folyamat irányítását. A vállalat hangsúlyozta, hogy a szerkezetátalakítási tervet sikeresen végrehajtották, és az elért tökéletesítések hosszú távúak voltak.

(88) A Lubmor Sp. z o.o., hajók belső berendezéseinek beszállítója hangsúlyozta, hogy az SSN fennmaradása a saját és a hajógyárral együttműködő más vállalatok szempontjából is fontos.

(89) Egy másik beszállító, a H. Cegielski, amely főként tengerjáró hajókhoz gyárt motorokat, azt hangsúlyozta, hogy az SSN a 2002–2004 közötti időszakban végrehajtott sikeres szerkezetátalakítása az egész hajóépítő ágazatot megmentette, továbbá azt, hogy a hajógyár rendszeresen javuló pénzügyi eredményei azt jelezték, hogy a szerkezetátalakítási intézkedések hosszú távú javulást eredményeznek.

(90) A Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., az SSN egyik ügyfele a hajógyár által a hajóépítés különböző szegmenseiben szerzett jelentős know-how-t és az általa épített hajók minőségét emelte ki. A hajótulajdonos rámutatott, hogy részére az SSN nyolc, kiemelkedő műszaki követelményeknek és minőségi előírásoknak megfelelő többcélú hajót épített. A hajótulajdonos kifejezte abbéli reményét, hogy a Bizottság jóváhagyja a hajógyárnak nyújtott támogatást. A hajógyár más ügyfelei, a Peter Dohle Schiffahrts–KG és az Odfjell hasonló véleményeket juttattak kifejezésre.

(91) A Solidarność elnevezésű szakszervezet hangsúlyozta, hogy a hajógyár az egész régió foglalkoztatási és gazdasági helyzete szempontjából jelentős. Kifejezte abbéli reményét, hogy a Bizottság haladéktalanul lezárja a vizsgálatot, és jóváhagyja a hajógyárnak juttatott támogatást.

(92) Szczecin polgármestere hangsúlyozta, hogy a hajógyár jelenléte a régió számára fontos, továbbá megjegyezte, hogy a végrehajtott szerkezetátalakítás bizonyos késedelmek ellenére meghozta a várt eredményeket, és a hajógyár hosszú távon versenyezni tudott a piacon.

(93) A Business Club Szczecin elnevezésű, a Szczecin és Nyugat-Pomeránia fejlesztését támogató munkáltatók szövetsége kifejezésre juttatta, hogy támogatja az SSN szerkezetátalakítását. Ismertette az SSPH 2002-ben bekövetkezett csődjét követően a régióban felmerült nehézségeket, és azt állította, hogy a lengyel hatóságok által a hajógyárnak nyújtott támogatás lehetővé tette a válság leküzdését.

2.4. *A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ BIZOTTSÁGI HATÁROZATOT KÖVETŐ FEJLEMÉNYEK*

(94) A Bizottság vizsgálata és a vonatkozó események a következőképpen foglalhatók össze.

(95) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatra válaszul a lengyel hatóságok 2005 őszén kétféle érvelést terjesztettek elő: egyrészt kétségbe vonták a Bizottság eljárási hatáskörét a bizottsági határozatban új támogatásként meghatározott intézkedések tekintetében, másrészt pedig azzal érveltek, hogy még ha ezek az intézkedések új támogatást is képeztek, szerkezetátalakítási támogatásként összeegyeztethetők voltak a közös piaccal.

(96) A támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségére vonatkozó érv alátámasztása érdekében Lengyelország benyújtotta a Bizottságnak a 2003. évi szerkezetátalakítási tervet. A Bizottság tanulmányozta a 2003. évi szerkezetátalakítási tervet, és külső tanácsadó segítségét kérte. A Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy a 2003. évi szerkezetátalakítási terv az alkalmazandó iránymutatásban a szerkezetátalakítási támogatás jóváhagyásához megállapított feltételek egyikének sem tett eleget.

(97) 2005 decemberében a Bizottság nyilvános forrásokból ([1]) megtudta, hogy az állami tulajdonban lévő KPS tőkecsoportot azzal a céllal hozták létre, hogy a Gdynia, Gdansk és Szczecin városában található három legjelentősebb lengyel hajógyárat egy kézben egyesítse (a továbbiakban: a konszolidációs terv). A KPS legfőbb szerepe az volt, hogy a hajógyár termeléséhez finanszírozást biztosítson. Lengyelország az eljárás egyetlen szakaszában sem tájékoztatta a Bizottságot a konszolidációs tervről, sem a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat előtt, sem pedig azt követően.

(98) A Bizottság kérésére a lengyel hatóságok 2006 elején kifejtették, hogy a konszolidációs tervet valójában korábban mérlegelték, de felhagytak vele, és a közeljövőben új stratégiát fogadnak el a lengyel hajóépítési ágazat szerkezetátalakítására. Lengyelország egyértelművé tette, hogy a KPS-nek az volt a szerepe, hogy – főként rövid lejáratú hitelek formájában – működési finanszírozást biztosítson a lengyel hajógyáraknak.

(99) A lengyel hatóságok és a Bizottság munkatársainak 2006. február 22-i megbeszélésén a Bizottság arról tájékoztatta Lengyelországot, hogy a rendelkezésére álló információk alapján nem lehetett olyan következtetést levonni, hogy a 2003. évi szerkezetátalakítási terv elegendő volt-e a hajógyár hosszú távú életképességének helyreállításához. A Bizottság hangsúlyozta, hogy a 2003. évi szerkezetátalakítási terv inkább tevékenységkezdési terv volt, amely főként az SSPH csődjét követően a működés folytatásához szükséges pénzügyi intézkedésekkel foglalkozott, nem pedig a hosszú távú életképesség helyreállítását garantáló szerkezetátalakítási terv. A tervezett befektetések – a hajógyár berendezéseinek és létesítményeinek rossz állapotát tekintetbe véve – különösen nem voltak elégségesek. A lengyel hatóságok és a hajógyár fenntartották azt az álláspontjukat, hogy a hajógyár már helyreállította életképességét. Mindazonáltal Lengyelország elismerte, hogy a hajógyárnak valójában legalább 200 millió PLN összegű, alapvető korszerűsítési beruházásra volt szüksége, és ezért azt 2008-ban vagy 2009-ben magánbefektetőnek adják el. A találkozón a lengyel hatóságok megerősítették, hogy új szerkezetátalakítási tervet, vagy a 2003. évi szerkezetátalakítási terv felülvizsgált változatát benyújtják a Bizottságnak.

(100) A találkozót követően a lengyel hatóságok kötelezettséget vállaltak ([2]) arra, hogy 2006. május 22-ig benyújtják a Bizottságnak az SSN módosított szerkezetátalakítási tervét.

(101) 2006. június 26-án a Bizottság megkapta *„A Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. 2006–2011 közötti időszakra szóló fejlesztési terve”* című, a Deloitte Advisory tanácsadó cég segítségével kidolgozott szerkezetátalakítási terv első tervezetét.

(102) A Bizottság 2006. június 13-i helyszíni látogatása során, valamint 2006. július 17-én írásban is komoly aggodalmát fejezte ki ezzel a tervezettel kapcsolatban, hangsúlyozva, hogy a szerkezetátalakítási terv első tervezete nem tűnt kellően átfogónak a hajógyár hosszú távú életképessége helyreállításának biztosításához. A Bizottság azt emelte ki, hogy a szerkezetátalakítást jelentős részben állami támogatástól mentes saját forrásokból kellett finanszírozni, amit a benyújtott terv nem irányzott elő, valamint azt, hogy érdemi kompenzációs intézkedések végrehajtására volt szükség. Tekintettel arra, hogy a hajógyár továbbra is egy állami ügynökség, a KUKE által nyújtott garanciákra támaszkodott, a Bizottság figyelmeztette a hajógyárat és a lengyel hatóságokat, hogy ezek a garanciák állami támogatást képeznek. A Bizottság nyomatékosan felkérte Lengyelországot arra, hogy vizsgálja felül a szerkezetátalakítási terv tervezetét, és 2006. augusztus végéig nyújtsa be a terv teljes változatát.

(103) E figyelmeztetések ellenére a Lengyelország által végül 2006 szeptemberében, két hónappal később benyújtott 2006. évi szerkezetátalakítási terv lényegesen nem különbözött az első tervezettől. A 2006. évi szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatos főbb bírálatok az alábbiakban kerülnek ismertetésre.

(104) 2006 szeptemberében Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az SSN közgyűlése 2006. augusztus 31-én úgy döntött, hogy a hajógyár tőkéjét 95 millió PLN-nel felemeli, és az újonnan kibocsátott részvények megszerzése iránt érdeklődő potenciális befektetők számára 2006. október 15-ig ajánlatokat készít. 2006. december 31-ig mindössze két vállalat – a Złomrex nevű lengyel acélkereskedelmi vállalat és az ISD Polska, a Donbas nevű ukrán acélgyártó leányvállalata – fejezett ki érdeklődést az SSN részvényeinek megszerzése iránt.

([1]) A Miniszterek Tanácsának weboldalán közzétett, 2005. január 25-i és 2005. október 5-i jegyzőkönyv.

([2]) A 2006. március 13-i levél.

(105) A Bizottság egy 2006. december 7-én tartott találkozón (és 2007. január 29-i levelében írásban) kifejtette a lengyel hatóságoknak, hogy a 2006. évi szerkezetátalakítási terv az alkalmazandó iránymutatás szerint a szerkezetátalakítási támogatás jóváhagyására vonatkozó feltételek egyikének sem tett eleget. A találkozón a lengyel hatóságok az életképesség helyreállítására vonatkozó kilátások javítása, valamint a szerkezetátalakításhoz elegendő saját hozzájárulás biztosítása érdekében kötelezettséget vállaltak a hajógyár privatizálására. A lengyel hatóságok ezt követően 2007. január 5-i levelükben megerősítették azt a kötelezettségvállalást, hogy 2007. június 30-ig privatizálják a hajógyárat. A privatizációs dokumentumok kidolgozása során Lengyelország arra kérte a Bizottságot, hogy jelezze, milyen kompenzációs intézkedéseket ítél szükségesnek az SSN számára, hogy a potenciális befektetők ilyen módon megfelelő tájékoztatást kaphassanak.

(106) Neelie Kroes biztos és Piotr Wozniak miniszter 2006. decemberében létrejött megállapodását követően a Bizottság a szükséges kompenzációs intézkedések meghatározása érdekében intenzív vitába bocsátkozott a lengyel hatóságokkal és az SSN-nel. Lengyelország az SSN-nek szánt kompenzációs intézkedésekre vonatkozó javaslatot nyújtott be, és kötelezettséget vállalt arra, hogy a már aláírt hajóépítési szerződések végrehajtását követően, azaz 2010 márciusában lezárja a Wulkan 1 nevű sólyateret.

(107) A Bizottság számos adatot kért az SSN-től. Végül a Bizottság munkatársai 2007. július 31-i levelükben arról tájékoztatták Lengyelországot, hogy átmenetileg úgy ítélték meg, hogy a Wulkan 1 nevű sólyatér lezárása elegendő kompenzációs intézkedés, feltéve hogy a létesítményt visszavonhatatlanul alkalmatlanná teszik a hajók összeszerelésére és vízrebocsátására, és a lezárást 2009. június 1-jéig vagy korábban végrehajtják, ha az 587-IV/09. számú utolsó hajó említett sólyatérre tervezett felépítését korábban befejezik. Ezen túlmenően a Wulkan 1 nevű sólyateret 2009-ben csak az 587-IV/09. számú hajó összeszerelésére lehet használni. A Bizottság e következtetésének indokolása az alábbiakban kerül ismertetésre. A lengyel hatóságok megerősítették azt a szándékukat, hogy végrehajtják a Bizottság levelében leírtak szerinti kapacitáscsökkentéseket.

(108) 2007 februárjában a hajógyár vezetése 57 potenciális befektetőnek küldött felhívást az SSN többségi érdekeltségének megvásárlására. Akkor a hajógyár már több hónapja folytatott tárgyalásokat a Złomrexszel, döntés azonban végül nem született.

(109) 2007 őszén új privatizációs kísérlet kezdődött. 2007 augusztusában és szeptemberében a tájékoztató jegyzék tervezetével kapcsolatban konzultációt folytattak a Bizottsággal. Szeptemberben a KPS és az ARP privatizációs tanácsadója 221 potenciális befektetőnek küldött ajánlati felhívást.

(110) Hat potenciális befektető érdeklődött a hajógyár részvényeinek megszerzése iránt, és kért másolatot annak tájékoztató jegyzékéből. Az ajánlatok potenciális befektetők általi benyújtásának határidejét több alkalommal elhalasztották.

(111) Figyelembe véve a privatizációs folyamat késedelmeit, a Bizottság 2007. október 3-i levelében nyomatékosan felkérte Lengyelországot a folyamat haladéktalan lezárására. 2007. október 23-i levelében Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a privatizáció a terveknek megfelelően, vagyis 2007 végéig nem fejeződik be. Lengyelország ehelyett kötelezettséget vállalt arra, hogy 2008 januárjában tárgyalásokat kezdeményez kiválasztott befektetőkkel. A Bizottság 2007. november 30-i levelében ismételten hangot adott a késedelmekkel kapcsolatos aggályainak, és közölte, hogy arra számított, hogy az SSN új tulajdonosa 2008. február végéig benyújtja az új szerkezetátalakítási terv első tervezetét. Ezt a kérést a Bizottság később számos alkalommal megismételte. A Bizottság többször is hangsúlyozta, hogy a privatizációs menetrendhez szigorúan ragaszkodni kell.

(112) Az átvilágítási folyamat 2007. december 20-i befejezését követően az Amber, az SSN megszerzése iránt érdeklődő, egyetlen potenciális befektető újabb feltételhez kötött, kötelező érvényű ajánlatot nyújtott be, amelyet a KPS privatizációs tanácsadó és az ARP értékelt.

(113) 2008. március 20-án az Amber kizárólagos tárgyalási jogokat kapott, amelyeket ezt követően több alkalommal meghosszabbítottak, és ezek végül 2008. május 12-én lejártak.

(114) 2008. február 29-én Lengyelország továbbította a Bizottságnak az SSN Amber által kidolgozott szerkezetátalakítási tervének első tervezetét [1]. Az Amber 2008. április 9-i elektronikus levele útján naprakésszé tett pénzügyi előrejelzéseket nyújtott be. A Bizottság ezzel a tervezettel kapcsolatban a Bizottság munkatársai, a lengyel hatóságok, a hajógyár és az Amber 2008. április 10-i varsói találkozóján szóbeli észrevételeket tett, és 2008. április 21-i levelében írásbeli észrevételeket küldött.

(115) A lengyel hatóságokkal 2008. május 12-én tartott találkozón az Amber bejelentette, hogy kilép az SSN privatizációs folyamatából. Lengyelország erről ugyanezen a napon tájékoztatta a Bizottságot. Az Államkincstárhoz intézett indokolásában az Amber kifejtette, hogy elállásának fő oka az volt, hogy a hajógyár helyzetének mélyreható átvilágítását követően arra a következtetésre jutott, hogy a hajógyár még a szerkezetátalakítási intézkedések, sőt jelentős befektetés végrehajtása után sem válik nyereségessé. Mivel az Amber volt az egyetlen ajánlattevő, elállása azt jelentette, hogy a 2007-ben elindított privatizációs folyamat lezárult.

[1] „Az SSN szerkezetátalakítási tervének első változata, valamint az SSN 2008–2012 közötti időszakra szóló üzleti terve, a hajógyárban végzett átvilágítási folyamat során szerzett információkra tekintettel”, továbbá az Amber által 2008. február 29-én benyújtott, „A szerkezetátalakítási program kiegészítő indokolása, vázlata és az SSN megvásárlására vonatkozó kötelezettségvállalások” című dokumentum.

(116) 2008. május 26-án Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a privatizációs folyamat újra elindult. Ezt követően Lengyelország naponta tett jelentésekben tájékoztatta a Bizottságot azokról az intézkedésekről, amelyeket a lengyel hatóságok az SSN vevőjének megtalálására tettek. Lengyelország több olyan levelet is eljuttatott a Bizottságnak, amelyekben a potenciális befektetők kérték a folytatódó privatizációs folyamattal kapcsolatos tájékoztatásukat, valamint azt, hogy küldjék meg részükre a tájékoztató jegyzéket, amint az rendelkezésre áll.

(117) Egy 2008. június 13-i találkozón a lengyel hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy több vállalatnak is szándékában állt, hogy 2008. június 26-ig szerkezetátalakítási terveket juttat el a Bizottságnak. A Bizottság ezt követően – a lengyel hatóságok kérésére és azok jelenlétében – találkozott két olyan potenciális befektetővel, amelyek érdeklődést tanúsítottak az SSN megvásárlása iránt: a norvég Ulstein vállalattal és a lengyel Mostostal Chojnice vállalattal. Ezeken a találkozókon mindkét vállalat előterjesztette a Bizottságnak a szerkezetátalakítási stratégiáját.

(118) Lengyelország ezt követően benyújtotta a Bizottságnak a Mostostal Chojnice által kidolgozott szerkezetátalakítási terv 2008 júniusában kelt, és *„Az SSN 2008–2018 közötti szerkezetátalakítási programjának tervezete, folyamatban lévő munka”* című tervezetét (a továbbiakban: a 2008. júniusi szerkezetátalakítási terv). Július 7-én Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Mostostal és az Ulstein egy lehetséges együttműködésre vonatkozó szándéknyilatkozatot írt alá arra az esetre, ha Mostostal válik az SSN tulajdonosává. Lengyelország ezzel a szándéknyilatkozattal kapcsolatban benyújtott a Bizottságnak egy, a Mostostal által kidolgozott, naprakésszé tett szerkezetátalakítási tervet.

(119) 2008. július 14-i levelében Lengyelország tájékoztatta a Bizottságot az SSN privatizációs folyamatának folytatásáról, és a potenciális befektetők számára további időt kért a szerkezetátalakítási terv véglegesítésére. Lengyelország kötelezettséget vállalt arra, hogy legkésőbb 2008. szeptember 12-ig benyújt egy teljes szerkezetátalakítási tervet.

(120) A Bizottság egyetértett a teljes szerkezetátalakítási terv javasolt határidejével.

(121) 2008. szeptember 12-én Lengyelország benyújtotta a hajógyár végleges szerkezetátalakítási tervét, *„A Stocznia Szczecińska Nowa 2008–2012 közötti időszakra szóló szerkezetátalakítási programja”* címmel (a továbbiakban: 2008. szeptember 12-i szerkezetátalakítási terv).

(122) Szeptember 22-én az Ulstein arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy kilép a privatizációs folyamatból. Ebben a helyzetben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az Ulstein és a Mostostal közötti együttműködésen alapuló, 2008. szeptemberi terv a továbbiakban érvénytelen. Mindazonáltal az alábbiakban ez a terv kerül ismertetésre és értékelésre, különösen mivel a Mostostal szeptember 22-i levelében bejelentette, hogy a tervet egyedül hajtja végre.

(123) Egy 2008. szeptember 30-án tartott találkozón a Mostostal arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az SSN szerkezetátalakítása tárgyában még mindig együtt kell működnie az Ulsteinnel. A Mostostal előterjesztett egy – aláírást, sőt kézjegyet sem tartalmazó – az Ulsteinnel kötendő megállapodásra vonatkozó tervezetet, amelynek alapján a két vállalat kedvezményes beszállító–vevő kapcsolatot létesített volna. Az Ulstein – piaci feltételek mellett, az Ulstein csoport számára – a szczecini hajógyár alvállalkozójaként hajótesteket, később pedig tengerjáró hajókat gyártott volna. Az Ulstein – ugyancsak piaci feltételek mellett – megosztotta volna a Mostostallal a hajóépítési ágazatban szerzett know-how-ját és tapasztalatát. Az együttműködési megállapodás új tervezete az Ulstein 2008. szeptember 12-i szerkezetátalakítási tervhez való pénzügyi hozzájárulását nem irányozta elő.

2.5. *A 2006. SZEPTEMBERI SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV*

(124) A módosított szerkezetátalakítási terv a 2006–2011 közötti időszakra vonatkozott. A tervet a Deloitte tanácsadó céggel együttműködésben dolgozták ki, célja pedig az volt, hogy lezárja a 2002-ben megkezdett – a Bizottságnak 2005 októberében benyújtott, a vállalkozás életképességének helyreállítására alkalmatlannak ítélt terven alapuló – szerkezetátalakítást. A módosított szerkezetátalakítási terv szerint a hajógyárnak 2009-ben kellene helyreállítania hosszú távú életképességét.

Stratégiaváltozás

(125) Az új szerkezetátalakítási terv egyik alapvető pillére az volt, hogy az SSN-t csúcstechnológiájú hajók gyártása irányába mozdítsa el. Ez a reorientáció a következő megfontolásokon alapult: magasabb hozzáadott érték, növekvő árverseny az alacsonyabb technológiát képviselő szegmensekben, az SSN műszaki kapacitáshiánya olyan hatalmas konténerszállító hajók gyártására, amelyek iránt az aktuális kereslet növekedett, valamint az SSN meglévő know-how-ja, különösen az igen speciális, kettős felhasználású, rozsdamentes acélból készült vegyianyag-szállító tartályhajók tekintetében.

(126) Míg (a 2008–2009-es leszállításokra vonatkozó) aktuális megrendelőkönyv főként konténerszállító hajókból állt (70 %), a hajógyár fejlettebb technológiájú vegyianyag-szállító tartályhajókat és con-ro hajókat is előállított (30 %). A terv azt feltételezte, hogy a hajógyár 2010-re három piaci szegmensben, konkrétan a vegyianyag-szállító tartályhajók, a ro-ro (köztük con-ro és a ro-pax) hajók, valamint a csúcstechnológiájú többcélú hajók szegmensében bővíti termékskáláját.

Ipari és működési szerkezetátalakítás

(127) Az új stratégia végrehajtásához a tervek szerint marketing- és értékesítési kampány, valamint a hajógyáron belül szervezeti és technológiai változások társultak volna. A tervezett beruházások és kezdeményezések becsült összege 203,9 millió PLN volt. A beruházásokat és a kezdeményezéseket a 2006–2009 közötti időszakban kellett volna végrehajtani.

(128) A magas távolmaradási arány és a szakképzett munkavállalók kiáramlása problémájának kezelésére a terv béremeléseket tartalmazott. Ezek azt jelentette, hogy az átlagbér 2011-ben 28 %-kal lenne magasabb, mint 2006-ban.

(129) A terv további létszámleépítésről is rendelkezett, és az alkalmazottak számát 2011-ig 4 298 főre kívánta leépíteni, ezzel a 2006. évi szintnek (5 322) megközelítőleg 20 %-ával, a 2001. évi szintnek (8 071) pedig összesen 53 %-ára csökkentve a munkaerő létszámát. Mindazonáltal a tervből nem volt egyértelmű, hogy ez a csökkentés elbocsátásokat vagy leányvállalatokhoz való áthelyezéseket is magában foglalt volna-e.

(130) A szakképzett munkaerő motiválására kialakított egyéb intézkedéseket nagyon általánosan fogalmazták meg: új humánerőforrás-politikát dolgoznak ki, meghatározzák az optimális foglalkoztatási szintet, felülvizsgálják a jelenlegi értékelési rendszert, és ösztönzési tervet dolgoznak ki. A középvezetés számára hasonló projekteket terveztek.

(131) A terv a pénzügyi politikához kapcsolódó intézkedéseket tartalmazott, például az anyagárak és az átváltási árfolyamok ingadozásainak való kitettség kockázatát csökkentő szerződéses rendelkezések (természetes fedezet) bevezetésének tervét, valamint a határidős ügyletek végrehajtása érdekében bankokkal folytatandó tárgyalások tervét. Magánbankokkal kötött határidős ügyletekre vonatkozó sikeres tárgyalásra vonatkozóan nem volt bizonyíték.

Célszámok a szerkezetátalakítás végén és pénzügyi előrejelzések

(132) A várakozások szerint a szerkezetátalakítási időszak végén a hajógyár termelése a 2005. évi 213 044 CGT-hez képest 211 682 CGT-t ért volna el.

(133) A munkaerő csökkentése következtében a termelékenység a 2003. évi 34 CGT/alkalmazott szintről 2011-ben 49,3 CGT/alkalmazott szintre emelkedett volna. 2003-ban a termelékenység 47 emberi munkaóra/CGT volt. A termelékenységi célszám 2011-re 34 emberi munkaóra/CGT volt.

(134) A terv előrejelzése szerint a felhasznált tőke megtérülése (ROCE) – a béremelkedéseket figyelmen kívül hagyva – a 2007–2011 közötti időszakban átlagosan 19 % p.a. lesz, amelyről azt állították, hogy ez volt a magánbefektető által várt megtérülési szint. A béremelkedéseket figyelembe vevő előrejelzés 1,45 % p.a. volt.

(135) A terv a feltételezett átváltási árfolyamok, a munkaerőköltségek és az acélárak érzékenységi elemzését is tartalmazta. A terv a következő tényezőket elemezte: a złoty 5 és 10 %-kal való felértékelődése a 2006–2011 közötti szerkezetátalakítási időszakban (1 PLN-t 3,26 USD-nak feltételezve), 7,5 %-os éves béremelkedések (évente 5 %-os növekedést feltételezve), valamint az acélárak 20 %-os emelkedése.

A folyamatban lévő műveletek finanszírozása

(136) A terv azt feltételezte, hogy a meglévő finanszírozási modellt, amely a műveleteket,a hajótulajdonosok KUKE által, az Államkincstár garanciáival és állami hitelekkel garantált előlegfizetéseiből finanszírozta, a hajótulajdonosok KUKE által garantált előlegfizetései és kereskedelmi hitelek váltják fel.

(137) A terv 2006-ra és 2007-re 35 millió USD, 2008-ra és 2009-re pedig 25 millió USD összegű hitelekre nyújtott kiegészítő államkincstári garanciák formájában biztosított finanszírozásra hivatkozott. Azt is előirányozta, hogy a KUKE garanciáit piacon szerzett garanciákkal helyettesíti, és kereskedelmi hiteleket szerez. A 2006. évi szerkezetátalakítási terv csak egy sikeres garanciavállalási szerződést határozott meg. A terv a KUKE garanciáinak további felhasználását átlagosan évi 200 millió USD korlátozással irányozta elő.

Szerkezetátalakítási költségek

(138) A terv a szerkezetátalakítási időszak alatt a szerkezetátalakítási költségeket 374,7 millió PLN-nek, a működési költségeket pedig 11 120 millió PLN-nek feltételezte. Mindkét említett számadat a 2002–2009 közötti időszakra vonatkozott. A tervezett kezdeményezések és beruházások becsült összege 203,9 millió PLN volt. A pénzügyi szerkezetátalakítást egy 20,7 millió PLN összegű leírástól eltekintve befejezettnek nyilvánították.

Saját hozzájárulás, egyéb finanszírozási források

(139) A szerkezetátalakítást a terv szerint 190 millió PLN összegben külső pénzeszközökből finanszírozták volna, ebből 95 millió PLN-t a hajógyár részvénytőkéjének felemeléséből, egy magánbefektető által átveendő új részvények kibocsátásával. A részvénytőke felemeléséről szóló határozatot a részvényesek rendkívüli ülése fogadta el. 2006 szeptemberében 95 millió PLN értékű új részvények jegyzése az SSN-ben 21 %-os részesedést jelentett volna, a fennmaradó rész pedig az államnál maradt volna.

(140) Azt feltételezték, hogy a fennmaradó 95 millió PLN szintén magánforrásból, hosszú távú beruházási hitelből származik majd. A pénzügyi előrejelzés szerint a tőkeemelésnek és a hosszú távú beruházási hitelnek a 2006–2009 közötti időszakban kellett megvalósulnia.

(141) Ezen túlmenően a terv saját hozzájárulásként számolt 165,9 millió PLN kereskedelmi hitelt, amelyet részletesebben nem ismertetett.

(142) A terv azt állította, hogy a szerződések újratárgyalását követően a hajótulajdonosoktól származó, 628,7 millió PLN összegű kiegészítő kifizetéseket saját hozzájárulásnak kell tekinteni.

(143) A terv azzal számolt, hogy a folyamatban lévő műveleteket kereskedelmi hitelekből és a hajótulajdonosok KUKE által nem garantált előlegfizetéseiből finanszírozza, amelyek teljes összegét a 2002–2009 közötti szerkezetátalakítási időszak során 3 200 millió PLN-re tervezték.

(144) A terv azt feltételezte, hogy a jövőbeli 399 millió PLN összegű pénzforgalom részben (14,5 millió PLN összegben) beruházásokra, részben pedig működési tevékenységre kerül felhasználásra. A terv azonban nyíltan elismerte, hogy ez az alkalmazandó közösségi iránymutatás értelmében nem minősül saját pénzeszköznek.

Kompenzációs intézkedések

(145) A szerkezetátalakítási terv szerint az SSN kapacitáscsökkentés formájában kompenzációs intézkedéseket hajtott végre, mivel az SSN a csődjét követően az SSPH eszközeinek és munkaerejének jelentős hányadát nem vette át. 2001-ben, azaz az SSPH csődjét megelőzően ennek a vállalatnak a maximális termelési kapacitása állítólag évente 345 600 CGT, az 1995–1999 közötti időszakban pedig 322 000 CGT volt (ebben az időszakban az átlagos éves termelése 244 000 CGT volt). A szerkezetátalakítási terv azt állította, hogy az SSN aktuális kapacitása 255 720 CGT volt. A terv szerint tehát a kapacitáscsökkentés csaknem 100 000 CGT-t tett ki.

2.6. *A 2008. JÚNIUSI SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV*

(146) A Mostostal lengyelországi székhelyű vállalat 100 %-ban a KEM-csoport tulajdonát képezi. A vállalat különböző típusú acélszerkezeteket (hidakat, darukat, épületeket stb.) gyárt. A korábban állami tulajdonban lévő vállalatot 1992-ben privatizálták, és 2003 óta a családi tulajdonban lévő ipari csoport, a KEM tulajdonát képezi. A KEM acélhulladék feldolgozásával és kereskedelmével, valamint a Mostostal által gyártottakhoz hasonló kohászati termékek nagykereskedelmével foglalkozik. A KEM árbevétele 2007-ben 700 millió PLN (207 millió EUR) volt, amelyből 100 millió PLN-t (30 millió EUR-t) a Mostostal realizált.

(147) Az alapvető üzleti stratégia a hajógyár tevékenységének két fő tevékenységre, acélgyártásra és hajóépítésre irányuló diverzifikálása volt. Ennek az volt a célja, hogy mérsékelje a hajógyárnak a hajóépítési piac ingadozásaival szembeni veszélyeztetettségét. A termékszerkezet átalakítását két szakaszban tervezték. Az első szakaszban, 2009 elejéig a hajógyár lezárta volna meglévő megrendelőkönyvét, és acélgyártási tevékenységet kezdett volna. A második szakaszban az acélgyártási üzletág bővült volna, végső célként a termelési kapacitás 50 %-át használták volna ki, a másik 50 %-ot hajóépítésre használták volna.

(148) A hajóépítési tevékenység esetében a Mostostal a tervét az Ulstein nevű norvég hajóépítő vállalattal létesítendő partnerségre alapozta. 2008. július 7-én a két vállalat szándéknyilatkozatot írt alá, amelyben egy lehetséges együttműködési megállapodásra irányuló tárgyalásról állapodtak meg. Az együttműködés elsősorban abból állt volna, hogy az Ulstein részben az SSN kapacitásait használja.

(149) Az acélgyártási tevékenység esetében a Mostostalnak az volt a szándéka, hogy a szczecini hajógyár termelőlétesítményeit saját termelésének bővítésére használja, és kihasználja a tengeri szállításhoz való hozzáférést. A terv az acélszerkezetek lengyel piacának fejlődését illetően optimista volt, főként nagyszabású lengyelországi infrastrukturális beruházásra számított. Ami a hajóépítési tevékenységet illeti, a terv ro-pax típusú és többcélú hajók gyártását irányozta elő, továbbá azzal érvelt, hogy ezekben a szegmensekben az árak „a hajóépítési piacok alakulásától függetlenül emelkedő tendenciát mutattak".

(150) A terv az aktuális termelési területnek mintegy 30 %-át más alapvető tevékenységekbe helyezéséből, többek között harmadik félnek történő haszonbérbe adásból álló eszközszerkezet-átalakítást irányzott elő. Egy sólyateret, a Wulkan 1-et ki kellett volna venni a hajógyártásból, és azt – hajógyártástól eltérő céllal – acélgyártásra kellett volna használni. A tervben ezt kompenzációs intézkedésként terjesztették elő.

(151) A terv a 2008–2012 közötti időszakban 264 millió PLN összegű beruházást, a 2013– 2018 közötti időszakban pedig 90 millió PLN további beruházást irányzott elő. A terv felsorolta a beruházásokat, valamint az emberi munkaóra és működési költség tekintetében jelentkező megtakarításokat. Arról is említést tett azonban, hogy 2008. június 12-én a hajógyár külső tanácsadóval szerződést kötött a hajógyár korszerűsítési tervének elkészítésére, ideértve a szükséges beruházások meghatározását is.

(152) A szerkezetátalakítási terv 2012-re az alkalmazotti létszám 14 %-os, 5 010 főre történő emelését irányozta elő.

(153) Azt feltételezte, hogy a hajóépítést a hajótulajdonosoknak az eladási ár 80–90 %-át jelentő előlegfizetéseiből finanszírozzák.

(154) A terv szerint a szerkezetátalakítás sikere attól függött, hogy a hajógyár részesül-e kiegészítő állami támogatásban. Több tőkeinjekciót és az Államkincstár vagy az annak alárendelt állami szervek adósságot saját tőkére váltó swapügyletét is előirányozta, összesen 588 millió PLN értékben. Ez magában foglalta a 2008 júniusában eldöntött, az ARP által végrehajtott 145 millió PLN összegű tőkeinjekciót. A terv ezenkívül az ARP-től 32 millió USD (68 millió PLN) összegű hitel megszerzését irányozta elő. Végezetül a terv a 431 millió PLN névértékben a KUKE további előlegfizetési garanciáit irányozta elő.

(155) A befektető kijelentette, hogy hajlandó 149,5 millió PLN összegű tőkeinjekciót biztosítani a 2008–2012 közötti időszakra szóló beruházási program részleges finanszírozásához. Az ezen időszakra szóló beruházási program fennmaradó részének finanszírozását a hajógyár pénzforgalmából tervezték.

(156) Végezetül a terv pénzügyi előrejelzéseket tartalmazott a 2008–2012 közötti szerkezetátalakítási időszakra, amelyek szerint 2010-től helyreáll a jövedelmezőség. A terv általánosságban és bizonyítékok nélkül sorolta fel a pénzügyi előrejelzések kidolgozásának alapjául szolgáló feltételezéseket, de nem tartalmazott a becslések kiszámításához alkalmazott pénzügyi modellt. A terv szerint a saját tőke 2012-ben elérendő megtérülése a régióban 26 % lenne, ugyanakkor elismerte, hogy ez a látszólag magas jövedelmezőség a korábbi években felhalmozott veszteség miatt alacsonyan maradó tőke eredménye volt. Egy ennél valószerűbb, a felhalmozódott veszteséget figyelmen kívül hagyó forgatókönyv az volt, hogy a saját tőke megtérülésének 2011-ben el kell érnie a 7,6 %-ot, 2012-ben pedig a 9,8 %-ot, amely a terv szerint a tervezett befektetés határjövedelmezőségét jelentené.

(157) A tervezett mérleg azt mutatta, hogy a befektetett eszközök értékének a 2008. évi 100 millió PLN-ről 2012-re 200 millió PLN-re kell emelkednie.

2.7. *A 2008. SZEPTEMBER 12-I SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV*

(158) A 2008. szeptember 12-i szerkezetátalakítási terv a 2008. júniusi tervéhez hasonló feltételezéseken alapult. A legfontosabb stratégiai elképzelés a tevékenységek diverzifikálása maradt, és a szerkezetátalakítás sikerét a Mostostal és az Ulstein közötti együttműködés révén kellett elérni, az acélgyártási és a hajóépítési ágazatban szerzett tapasztalatuk ötvözésével. A júniusi változathoz képest a szerkezetátalakítási terv bizonyos szerkezetátalakítási intézkedések, valamint a feltételezett tevékenységdiverzifikálás gyakorlati végrehajtása tekintetében kidolgozottabb volt; ez tükröződik a tervezett szervezeti és vállalati szerkezetátalakításban (lásd a lenti 2. táblázatot).

(159) A terv azt feltételezte, hogy a meglévő, új nevén „SSN Nowa" hajógyár befejezné az aktuális megrendelőkönyvben veszteséges hajók gyártását, és azt követően felszámolásra kerülne. Azt tervezték, hogy a hajógyár eszközeit három vállalatnak – (a teljes egészében az Ulstein tulajdonát képező) SSN Mostostal, a teljes egészében az Ulstein tulajdonát képező) SSN Ulstein és (a részvényeket 50–50 %-ban birtokló Mostostal és Ulstein tulajdonát képező) SSN Wspólna vállalatnak – adják el. Ezen túlmenően a jelenlegi tervhivatal SSN Biuro Projektowe néven különálló vállalat lett volna. A terv azt irányozta elő, hogy 2010-ben a Mostostal új vállalatot hoz létre SSN Odra néven, amely folytatná a hajógyár aktuális hajóépítési tevékenységét, és ro-pax, ro-ro, és con-ro hajókat, valamint vegyianyag-szállító tartályhajókat gyártana.

2. táblázat

A 2008. szeptember 12-i szerkezetátalakítási tervben előirányzott vállalati szerkezetátalakítás

	Tulajdonos	Tevékenység	Tőkeinjekciók (millió PLN)	Árbevétel (millió PLN)	Munkaerő	Beruházási program (millió PLN)
SSN Nowa	100 %-ban a Mostostal	Hajógyártás – aktuális megrendelőkönyv	434 (állami támogatás)	2009-ben: 680 2010-ben: 1 000 Később: 0	2009-ben 4 011, cél – 0	Nincs
SSN Mostostal	100 %-ban a Mostostal	Acélgyártás	80	148 (10 %)	2009-ben 297, cél – 352	59
SSN Ulstein	100 % -ban az Ulstein	Hajógyártás – tengerjáró hajók	67,3	155 (11 %)	150	10
SSN Wspólna	50 %-ban a Mostostal, 50 %-ban az Ulstein	Acél-előregyártás	95	370–400 (28 %)	2009-ben 1 062, cél – 663	34,5
SSN Biuro Projektowe	50 %-ban a Mostostal, 50 %-ban az Ulstein	Tervezés	0,2	9 (0,6 %)	150	0,5
SSN Odra	100 %-ban a Mostostal	Hajógyártás – ro-pax, ro-ro hajók, vegyianyag-szállító tartályhajók	0,2	600–700 (49 %)	2010-ben 835, cél – 500	Nincs
Összesen			434 az állam részéről és 242,7 a befektetők részéről	1 412	1 815	104

(160) A terv azt feltételezte, hogy az SSN Nowa és az SSN Odra vállalat, amelyeknek folytatniuk kellett volna a hajógyár aktuális hajóépítési tevékenységét, nem rendelkeznek majd eszközökkel, és az acél-előregyártást az SSN Wspólna vállalatnak adják alvállalkozásba, valamint a hajók összeszereléséhez és felszereléséhez az SSN Mostostal és az SSN Ulstein kapacitását használják. A terv nem ismertette, hogy ezt a kapacitás-megosztást a gyakorlatban hogyan kezelnék, illetve azt sem, hogy a kapacitást milyen feltételek mellett bocsátanák az SSN Nowa, és később az SSN Odra rendelkezésére.

Piaci stratégia

(161) A két vállalat, az SSN Ulstein és az SSN Mostostal olyan új piacokra tört volna be, ahol az SSN-nek nem volt tapasztalata, a terv azonban nem elemezte ezeket a piacokat.

(162) A terv kifejtette, hogy az Ulstein a hajótestek előállítását jelenleg alvállalkozásba adja, de szándékában áll a termelés korábbi szakaszainak ellenőrzése is, és azáltal, hogy kapacitást szerez Szczecinben, megvalósítja a termelési folyamat vertikális integrációját. Az SSN Ulstein ésszerű tanulási görbét tett lehetővé, és először hajótestek, később pedig félig felszerelt és teljesen felszerelt tengerjáró hajók építését tervezte. A terv termelés tervezett volumenét, a hajótestek/hajók feltételezett árát, a költségeket, a jövedelmezőséget stb. sem részletezte.

(163) A Mostostal szczecini hajógyárba való befektetésének okai továbbra is megegyeztek a 2008. júniusi tervben foglaltakkal. A befektetőnek az volt a célja, hogy bővítse kapacitását az acélszerkezetek gyártása területén, és közvetlen hozzáférést szerezzen a vízi szállításhoz, amely – a nagyobb, teljesen összeszerelt szerkezetek szállításának lehetővé tétele révén – csökkentené szállítási költségeit. A termelés tervezett volumenét, a feltételezett árakat, a költségeket, az árréseket stb. nem ismertették.

(164) A terv nem irányozta elő az SSN Nowa szerkezetátalakítását, és azt feltételezte, hogy az aktuális megrendelőkönyvben szereplő, veszteséges hajók gyártásának befejezése után felszámolásra kerül. A terv kiterjedt a hajógyártási ágazat piaci elemzésére is, és ebben túlnyomórészt olyan piaci szegmensekre hivatkoztak, amelyekben a hajógyár nem tervezett jövőbeli tevékenységet.

(165) A terv az SSN Odra számára nem tartalmazott üzleti tervet. Ami az SSN Odra stratégiáját illeti, a terv azt feltételezte, hogy ez a vállalat ro-pax személyszállító hajók gyártásához jövedelmező szerződéseket köt az állami tulajdonban lévő Polska Żegluga Morska (lengyel gőzhajógyártó) vállalattal. Ezenkívül elképzelhető, hogy az SSN Odra mérlegeli e hajók katonai változatának gyártását, e kérdéssel kapcsolatban azonban további információt nem terjesztettek elő.

(166) Végezetül az SSN Wspólna feladata főként az lett volna, hogy szolgáltatásokat nyújtson a többi vállalatnak. A terv az SSN Wspólna acélfeldolgozási kapacitását 74 ezer tonnára becsülte. Az SSN Ulsteinnek 15–20 ezer tonnára, az SSN Mostostalnak pedig 12–15 ezer tonnára lett volna szüksége. A terv előirányzata szerint megközelítőleg 30 ezer tonna acélt biztosítottak volna az SSN Ulsteinén kívüli hajóépítési tevékenységre. A terv ezenkívül javaslatot tett arra, hogy az SSN Wspólna fennmaradó kapacitását (9–17 ezer tonna acélt, azaz a kapacitás 12–23 %-át) más vállalatoknak alvállalkozásba adva használják fel, de sem a célpiacot, sem a keresletet, sem az elérhető jövedelmezőséget nem ismertette.

(167) A szervezeti szerkezetátalakításon kívül a terv eszközszerkezet-átalakításról, pénzügyi szerkezetátalakításról és a munkaerő jelentős leépítéséről is rendelkezett.

(168) A terv összesen 104 millió PLN-t irányzott elő az SSN Ulstein, az SSN Mostostal és az SSN Wspólna vállalatokba való befektetésre, Ezen túlmenően az SSN Nowa [...] [1] millió PLN-t fektetett volna be bizonyos termelőeszközök áthelyezésébe, hogy olyan földterületet szabadítson fel, amelynek az eladása készpénzt biztosít a szerkezetátalakításhoz.

(169) Ami az egyik sólyatér tervezett lezárását illeti, a szeptember 12-i terv (a júniusi tervhez hasonlóan) azt állította, hogy a Wulkan 1 nevű sólyateret az SSN Mostostal nem hajóépítésre, hanem acélszerkezetek gyártására fogja használni.

(170) A foglalkoztatás vonatkozásában a terv az alkalmazotti létszám csaknem 60 %-os, 1 815 főre történő csökkentését irányozta elő.

(171) A pénzügyi előrejelzések azt mutatták, hogy az SSN Ulstein 2009-ben kezdi meg tevékenységét, és 2010-ben kezd nyereséget termelni. Az SSN Mostostal és az SSN Wspólna a tervek szerint 2009-ben kezdte volna meg működését, és rögtön nyereséget kezdtek volna termelni. Az SSN Odra 2010-ben kezdené meg a hajógyártást, és a pénzügyi előrejelzések szerint azonnal nyereséget termelne.

(172) Az SSN Ulstein esetében az értékesítés tervezett megtérülése 6 % volt, amit a terv elegendőnek tekintett. Az SSN Odra esetében a termelés első évében az értékesítés megtérülése 11 % lenne (ez az adott évre eső, két, kiemelkedően jövedelmező szerződésből származna), az elkövetkezendő években pedig 7–8 %-ra esne vissza. Az SSN Mostostal értékesítésének megtérülése 2009–2011 között 6–9 %, 2012-ben pedig 11 % lenne. Az SSN Wspólna és az SSN Biuro Projektowe értékesítésének megtérülése minimális lenne: az SSN Wspólna esetében 0,4 %, az SSN Biuro Projektowe esetében pedig 1,6 % az időszak egészében. A terv szerint az említett két vállalat esetében ez az alacsony értékesítési megtérülés alacsony árrések eredménye lenne, és azért volt indokolt, mert ezek olyan szolgáltató vállalatok voltak, amelyek a végtermékeket gyártó vállalatoknak dolgoztak, jelentős mértékben a megbízók által biztosított anyagok felhasználásával.

[1] E szöveg egyes részeit a bizalmas információk védelme érdekében törölték; ezek szögletes zárójelben, kipontozva szerepelnek.

(173) Az SSN Nowa a tervek szerint befejezte volna a hajógyár aktuális megrendelőkönyvében szereplő veszteséges hajók gyártását, ami azt jelentette, hogy a vállalat a teljes időszakban, egészen a felszámolásáig, továbbra is veszteséget termel. A terv végrehajtása ezért 430 millió PLN összegű, további állami támogatástól függött, amelyet az SSN Nowa jövőbeli veszteségeinek fedezésére nyújtottak. A júniusi tervvel ellentétben, amely 588 millió PLN összegű állami tőkeinjekciót és 68 millió PLN összegű hitelt irányzott elő, a kért állami támogatás összege kevesebbnek tűnt. A Bizottság azonban megállapította, hogy állami szervek (az ARP és a KPS) időközben, 2008 augusztusában 130 millió PLN összegben az adósságot saját tőkére váltó swapügyletet hajtottak végre.

2.8. *KOMPENZÁCIÓS INTÉZKEDÉSEK*

(174) A lengyel hatóságok és a Bizottság között 2006 decemberében létrejött megállapodást követően a Bizottság intenzív tárgyalásokat kezdeményezett a lengyel hatóságokkal és az SSN-nel a szükséges kompenzációs intézkedések meghatározására.

(175) A Bizottság külső tanácsadójával és a hajógyárral együtt határozta meg a Lengyelország által kompenzációs intézkedésként javasolt kapacitáscsökkentés értékelésére vonatkozó következő módszertant.

(176) Ahhoz, hogy a kompenzációs intézkedések érdemi intézkedések legyenek, a kapacitáscsökkentésnek önmagában is biztosítania kellett, hogy a szerkezetátalakítás után a hajógyár jövőbeli kapacitása alacsonyabb aktuális kapacitásánál.

(177) A Bizottság először a hajógyár műszaki kapacitását értékelte, azt feltételezve, hogy a hajógyár termelési folyamatában a hajók sólyatéren történő összeszerelése jelentette az egyik akadályt, amely kiszervezéssel nem küzdhető le könnyen. A Bizottság által alkalmazott módszertan szerint, amelyet a lengyel hatóságok, illetve a hajógyár sem vitatott, a kapacitás kiszámításához a sólyatéri összeszerelés időtartamát és a jellemző hajótípusokat vették figyelembe (mivel a hajók CGT-értéke változó, összeszerelésük azonban ugyanannyi időt vehet igénybe).

(178) Az aktuális kapacitás kiszámítása egy (bizonyos) hajó(típus) sólyatéri összeszereléséhez *ténylegesen* szükséges időt vette figyelembe. Ennek az időnek tükröznie kellett a termelési folyamat valamennyi aktuális hiányosságát, pl. az alacsony termelékenységet, az akadályokat, az elavult eszközöket, a nem hatékony gyártási folyamatot és a munkaerővel kapcsolatos problémákat. Az összeszerelési időből csak a hajógyár nehéz pénzügyi helyzetéből származó pénzügyi megszorítások hatásait lehetett tényezőként figyelembe venni. A forgótőkéhez való rendszertelen hozzáférés vagy a hozzáférés hiánya komoly fennakadást okozhat a termelési folyamatban. Mivel ez olyan külső tényező, amely minden, pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalatot érint, és nem magának a vállalatnak az eredménytelenségéhez kapcsolódik, a Bizottság elfogadta, hogy a hajógyár *tényleges teljesítményét* – a forgótőkéhez való egyenletes hozzáférést feltételezve – kiigazíthassák.

(179) A jövőbeli kapacitásra vonatkozó becslés figyelembe vette egy (bizonyos) hajó(típus) sólyatéri összeszereléséhez *valószínűleg* szükséges időt, azt feltételezve, hogy a hajó termelékenysége hasonló volt a más versengő európai hajógyárak által megállapított referenciaértékhez. Más szóval figyelembe kellett venni a létesítmények szükséges korszerűsítésének, valamint a munkafeltételek (szervezet, pénzügyi helyzet, szállítások, munkaerő) optimalizálásának a hatásait.

(180) Ez a korszerűsítés elkerülhetetlen volt a hajógyár hosszú távú életképességének helyreállításához. A korszerűsítéssel járó termelékenységnövekedés a hajógyár számára mind az alapanyag-csökkentést, mind pedig a gyorsabb termelést lehetővé tenné. A termelés különböző vonatkozásainak javulásával a bizonyos mennyiség termelésének képessége értelmében vett kapacitás is növekedne. Következésképpen fontos volt megjegyezni, hogy bizonyos létesítmények, például a szczecini hajógyár egyik sólyaterének bezárását ellensúlyozhatja a dokk fennmaradó részének kapacitásnövelése. Ha a kompenzációs intézkedéseknek továbbra is érdemi intézkedéseknek kell lenniük, a kapacitáscsökkentésnek olyan módon kell történnie, hogy a szerkezetátalakítás végén, azaz befektetés és termelékenységnövelés után a hajógyár kapacitása alacsonyabb legyen, mint az aktuális kapacitása. A hosszú távú életképesség megvalósítására irányuló két célkitűzést – amelyek a termelékenység növelését, valamint a kereskedelemre gyakorolt kedvezőtlen hatások lehetőség szerint minimálisra csökkentését eredményezhették – csak ilyen módon lehetett összeegyeztetni.

(181) Az aktuális és a jövőbeli kapacitás kiszámítása következetességének biztosítása érdekében ugyanazt a termékösszetételt, azaz ugyanazokat a hajótípusokat kell használni. Helyettesítőként „átlagos hajó” (azaz, a hajógyár megrendelőkönyvének figyelembevételével átlagos CGT-érték) is használható.

(182) Az SSN által benyújtott információk alapján a pénzügyi megszorítások melletti működés esetén aktuális kapacitásának becsült értéke 177 ezer CGT és 202 ezer CGT között volt, attól függően, hogy a hajógyár termelésébe a vegyianyag-szállító tartályhajókat is be kellett-e számítani vagy sem. Pénzügyi megszorítások nélkül – amennyiben a termelésbe a vegyianyag-szállító tartályhajókat is beszámították – a hajógyár kapacitása 208 ezer CGT (9,15 hajó) volt, amennyiben pedig a vegyianyag-szállító tartályhajókat nem kellett beszámítani, 238 ezer CGT (10,7 hajó) volt.

(183) A hajógyár azt állította, hogy a 2006. évi szerkezetátalakítási tervben előirányzott beruházásnak nem az összeszerelési időre lesz hatása, hanem inkább költségcsökkentésben nyilvánul meg. Azt is kifejtette, hogy míg bizonyos beruházások potenciálisan csökkenthetik az összeszerelési időt, ezt a hatást a termelési módszerben bekövetkezett jelentős változás, a korábbi felszerelés ellensúlyozni fogja. A hajógyár azt is kifejtette, hogy az összeszerelési idő számottevő csökkentéséhez magukba a sólyaterekbe kell beruházni. A hajógyár ennek a beruházásnak az összegét 200 millió EUR-ban számszerűsítette, amit a hajógyár nyilvánvalóan nem tud előteremteni.

(184) Következésképpen a jövőbeli kapacitás – amennyiben egyetlen létesítményt sem zárnak be – megegyezne a pénzügyi megszorítások nélküli forgatókönyv szerinti aktuális kapacitással, azaz abban az esetben, ha a termelésbe be kell számítani a vegyianyag-szállító tartályhajókat, 208 ezer CGT lenne, a vegyianyag-szállító tartályhajók beszámítása nélkül pedig 238 ezer CGT.

(185) A legkisebb sólyatér (Wulkan 1) bezárását követően a hajógyár kapacitása a legkevésbé CGT-intenzív (a vegyianyag-szállító tartályhajókat is tartalmazó) termékskála esetén 149 ezer CGT (6,25 hajó), valamint a leginkább CGT-intenzív (a vegyianyag-szállító tartályhajókat nem tartalmazó) termékskála esetén 178 ezer CGT (7,8 hajó) között lenne.

(186) E számadatok alapján a Bizottság megállapította, hogy a kis sólyatér bezárása utáni kapacitáscsökkentés – feltételezett termékösszetételtől függően – 25 és 46 % között lenne. Ezen az alapon, és figyelembe véve azt, hogy egy újabb sólyatér bezárása legalább 59 %-os kapacitáscsökkentést jelentene, a Bizottság átmenetileg azt a következtetést vonta le, hogy a legkisebb sólyatér, a Wulkan 1 Lengyelország által javasolt bezárása elégséges kompenzációs intézkedés lenne.

2.9. *TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉSEK*

(187) A Bizottság megindította a határozat mellékletének B. részében ismertetett támogatási intézkedésekre vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárást. Ezek az intézkedések az ARP által biztosítandó tőkeinjekciót és két teljesítési biztosítékot, valamint Szczecin városa által biztosított több ingatlanadó-halasztást és -leírást foglaltak magukban. A szóban forgó intézkedések névértéke 126 524 652 PLN volt.

(188) Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének B. részében 62. és 63. intézkedésként felsorolt két teljesítési biztosítékot nem adták meg [1]. Lengyelország arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének B. részében 64. és 68. intézkedésként felsorolt ingatlanadó-leírásokat elhalasztották [2].

(189) Az alábbi 3. táblázat a 2004. május 1. – Lengyelország csatlakozásának időpontja – és a 2007. június 30. között biztosított intézkedéseket mutatja be. Lengyelország ezekről az intézkedésekről 2007. július 11-i levelében küldött értesítést. Névértékük 259 560 990 PLN. Az 1. intézkedés a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének B. részében található 61. intézkedésnek felel meg.

(190) A 3. táblázat a hajógyár forgótőke-szükségleteinek finanszírozására használt KPS-hiteleket tartalmazza. 2007. július 11-i és 2008. január 9-i levelében Lengyelország azt állította, hogy ezek a hitelek nem képeztek állami támogatást, mert a felszámított kamat megfelelt azon projekt kockázatértékelésének, amelyre a hitelt kérték.

(191) Ezekre a 2005–2007 között nyújtott hitelekre a KPS alig több mint 6 %-os kamatlábat számított fel. Abban az időszakban, amikor a hajógyár KPS-hitelekben részesült, Lengyelország esetében a referencia-kamatláb 5,56 % és 6,24 % között változott. Ezen túlmenően a KPS 0,1 % és 0,4 % közötti egyszeri díjat számított fel. A lengyel hatóságok szerint a KPS végrehajtás, követelések engedményezése vonatkozó megállapodás, feltétel nélküli fizetési megbízás, nem denominált kötvény, illetve eszközbiztosíték elfogadása formájában kért biztosítékot [3].

(192) A KPS-t 2004-ben hozták létre teljes mértékben az ARP leányvállalataként, feladata az ARP kockázati tőkéjének finanszírozása volt. Elsődleges szerepe az volt, hogy a három legjelentősebb lengyelországi hajógyár konszolidációjának közvetítője legyen, ezzel a projekttel azonban 2006-ban felhagytak. A Lengyelország által 2006-ban nyújtott információ szerint [4], a KPS-t az ARP-től származó tőkeinjekcióval, az ARP természetbeni hozzájárulásával (harmadik vállalatokban szerzett részvényekkel), valamint az ARP által garantált, automatikusan megújítható bankhitellel finanszírozták volna, amelyet kifejezetten a hajógyárak finanszírozásának támogatására alakítottak ki. A kormány honlapján rendelkezésre álló információk szerint azt tervezték, hogy a KPS teljes körűen, az ARP által garantált kötvények kibocsátásával is támogatja a lengyelországi hajógyártási műveleteket. „*A lengyelországi hajógyártási ágazatra (tengerjáró hajók gyártásával foglalkozó hajógyárakra) vonatkozó, 2006–2010 közötti időszakra szóló stratégia*” [5] című dokumentum megerősíti, hogy a tervek szerint a KPS megközelítőleg 100 millió USD értékben – a hajóépítő ipar szerkezetátalakítására elkülönített eszközökkel biztosított, az Államkincstár által az ARP részére átutalt pénzeszközök formájában – hitelviszonyt megtestesítő értékpapírok kibocsátása keretében teremtett volna elő erőforrásokat.

[1] A 2007. július 11-i levél.

[2] A 2008. január 9-i levél.

[3] A 2008. január 9-i levél, 15. o.

[4] A 2006. február 17-i levél.

[5] A lengyelországi hajógyártási ágazatra (tengerjáró hajók gyártásával foglalkozó hajógyárakra) vonatkozó, a 2006–2010 közötti időszakra szóló, 2006 augusztusában elfogadott stratégia, 30. o.

(193) A 4. táblázat az ARP és a KPS által 2007. június 30. és 2008. február 15. között nyújtott, és a Bizottságnak 2007. július 11. után – a 2007. december 6-i és 2008. február 12-i levelekben – bejelentett támogatást ismerteti. A táblázat az ARP-től és a KPS-től származó további hiteleket is feltünteti, amelyekről a Bizottság az SSN 2008. júniusi tájékoztató jegyzékéből ([1]), a Mostostal által 2008 júniusában benyújtott szerkezetátalakítási tervből ([2]), valamint a 2008 szeptemberében benyújtott szerkezetátalakítási tervből szerzett tudomást. Ezen intézkedések névértéke 417 531 254 PLN.

(194) Az 5. táblázat a 2003 júliusától 2004 decemberéig tartó időszakban 12 402 000 PLN összegű ingatlanadóhátralék formájú, végre nem hajtott közjogi kötelezettségeket ismerteti. Ez az intézkedés a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének B. részében szereplő 64–68. intézkedésnek felel meg.

(195) A hajógyár bizonytalan pénzügyi helyzetére tekintettel a Bizottság nem zárhatja ki azt a lehetőséget, hogy az SSN-nek további, hasonló jellegű állami támogatást nyújtottak.

(196) Végezetül az SSN a KUKE ügynökségtől gyártási garanciákat kapott (a továbbiakban: előlegfizetési garanciák, vagy KUKE-garanciák). 2004. május 1-jétől gyakorlatilag a hajógyár teljes hajógyártását ezekből a garanciákból finanszírozták. A 2004. május 1-je és a 2008. május 30. közötti időszakban az SSN 96 garanciát kapott, összesen 1 928 869 694 PLN értékben ([3]). Lengyelország 2007. július 11-én arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a 2008 végéig tartó időszakban a KUKE továbbra is nyújt garanciákat az SSN-nek. A 2008. szeptember 12-én benyújtott szerkezetátalakítási terv szerint június 26-án az SSN-nek további tíz KUKE-garanciát nyújtottak, amelynek teljes összege 429 578 282 PLN volt.

(197) Az iparágra általánosan érvényes, hogy a hajógyárak jellemzően nem rendelkeznek a hajók építéséhez elégséges forgótőkével, és – vagy hitelek (úgynevezett gyártási hitelek) felvétele útján vagy a hajótulajdonosok előlegfizetéseiből származó – külső finanszírozásra támaszkodnak, és ebből finanszírozzák a termelést. A hajótulajdonosok az árelőleg 80 %-át jellemző módon részletekben fizetik, amelyek egybeesnek az építés bizonyos döntő szakaszaival, a fennmaradó 20 % kifizetésére pedig a leszállításkor kerül sor. A hajótulajdonosoknak az építés finanszírozásában való részvétele következésképpen döntő jelentőségű. Az SSN javára a KUKE által biztosított előlegfizetési garanciák szerepe az volt, hogy a hajótulajdonosoktól származó előlegfizetéseket biztosítsák annak kockázata ellen, hogy a hajógyár elmulasztja a hajó leszállítását.

(198) A Lengyelország által adott információk szerint a KUKE-garanciákat a következők szerint biztosították az SSN-nek. Először is szerződést írtak alá a hajótulajdonossal, amely szerződés jellemzően attól a feltételtől függött, hogy a hajógyárnak bizonyos időn belül bizonyítania kellett, hogy termelés finanszírozását a KUKE garantálja. A KUKE határozatot adott ki, amelynek értelmében az előlegfizetések garantálásával az egész hajó finanszírozását biztosítja. Az ezt követő egyedi megállapodásokban a KUKE minden egyes (jellemzően négy) előlegfizetés esetén aktiválta a garanciát. A KUKE ügynökségnek a hajógyár esetleges leszállítási mulasztásának való általános kitettsége rendszerint a – hajótulajdonosok által a leszállítás előtt folyósított előlegfizetések teljes összegének megfelelő – teljes vételár 80 %-a. Ez az általános kitettség akkor derül ki, amikor a KUKE kiadja a hajótulajdonos előlegfizetéseinek biztosításáról szóló határozatot. A garancia a hajó leszállításakor jár le.

(199) A KUKE által lengyel exporthitel-ügynökségként folytatott műveletek változatosak ([4]), és alapvetően az üzleti tevékenység kereskedelmi részére, valamint az Államkincstár nevében, és az Államkincstár által folytatott és garantált üzleti tevékenységre bonthatók. Ez utóbbi üzleti tevékenységet az „Interes Narodowy” külön bankszámláján bonyolítják. Az SSN-re kiterjesztett garanciák az Államkincstár által garantált üzleti tevékenységek körébe tartoznak.

(200) A Lengyelország által szolgáltatott információk szerint a KUKE előlegfizetési garanciáit a garancia értékétől függően változó garanciavállalási díj ellenében nyújtották. A 35 millió PLN-t nem meghaladó garanciák esetén a felszámított díj évente 2 %, a 35 millió PLN-t meghaladó garanciák esetén pedig évente 1 % volt. A KUKE biztosítékként a hajó tulajdonjogának átruházását, az építés alatt álló hajót vagy az anyagokat kérte.

(201) A 3–5. táblázatból és a fenti információkból az következik, hogy 2004. május 1-je óta az SSN javára összesen 3 047 943 120,5 PLN (megközelítőleg 896 millió EUR) névértékű intézkedést biztosítottak.

([1]) A 2008. június 6-i levél 1. melléklete.
([2]) A 2008. június 26-i levél.
([3]) E garanciák jegyzékét Lengyelország a Mostostal 2008. június 26-án benyújtott szerkezetátalakítási tervének 11. mellékletében adta meg.
([4]) Lásd még a 105/07. sz. ügyben hozott, 2007. július 18-i bizottsági határozatot, exportszerződésekre vonatkozó garanciaprogram, összefoglaló jelentés (HL C 214., 2007.9.13., 3. o.).

3. táblázat

Az SSN részére 2004. május 1. és 2007. június 30. között nyújtott állami támogatás (PLN-ben) a lengyel hatóságoktól származó adatok

Sz.	Támogatásnyújtó szerv	Támogatási eszköz	Jogalap	Határozat vagy megállapodás száma	Támogatásnyújtás időpontja	Esedékesség napja	Kamat	A támogatás időtartama	A támogatás névértéke
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ARP	Tőkeinjekció	2000.9.15-i törvény A kereskedelmi vállalatokról szóló törvénykönyv (módosított 94., 1037. sz. Dz.U.)	4528/2004. sz., hatályon kívül helyezett megállapodás	2004.12.21.	2005.6.20.	Nem alkalmazható	Egyszeri támogatás	61 752 652,83
2.	KPS	Hitel	1964.4.23-i törvény Polgári Törvénykönyv (módosított16., 93. Dz.U.)	2005.10.1-jeimegállapodás	2005.10.13.	2005.10.1-4.	1 havi WIBOR + 2 %	2006.4.13.	20 000 000,00
3.	KPS	Hitel	1964.4.23-i törvény Polgári Törvénykönyv (módosított16., 93. Dz.U.)	2006.2.1-jei megállapodás	2006.2.15. (mellékletek: 2006.4.27., 2006.8.24., 2006.9.26., 2006.11.27., 2006.12.21., 2007.1.31.)	2006.2.21. 2006.4.27. 2006.9.27. 2007.2.16. 2007.2.21. 2007.3.30. 2007.5.1. 2007.5.31.	Nincs adat	2009.8.31.	68 405 400,00 (USD 18 000 000,00)
4.	KPS	Hitel	1964.4.23-i törvény Polgári Törvénykönyv (módosított16., 93. Dz.U.)	2007.1.12-i megállapodás	2007.1.12.	2007.4.3. 2007.4.5. 2007.4.16. 2007.4.26. 2007.4.30. 2007.5.16. 2007.5.31.	Nincs adat	2009.1.31.	82 902 937,50 (USD 21 375 000,00)
5.	KPS	Hitel	1964.4.23-i törvény Polgári Törvénykönyv (módosított16., 93. Dz.U.)	2007.2.1-i megállapodás	2007.2.9. (mellékletek: 2007.3.29., 2007.4.4.)	2007.2.9.	1 havi WIBOR + 2,25 %	2007.4.27.	12 200 000,00
6.	KPS	Hitel	1964.4.23-i törvény Polgári Törvénykönyv (módosított16., 93. Dz.U.)	2007.2.2-i megállapodás	2007.2.12.	2007.2.12.	1 havi WIBOR + 2,25 %	12.8.2007	14 300 000,00
								Összesen:	259 560 990,33

4. táblázat

Az SSN részére 2007. június 30. és 2008. szeptember 12. között nyújtott kiegészítő állami támogatás (PLN-ben), a lengyel hatóságoktól származó adatok

Sz.	Támogatásnyújtó szerv	Támogatási eszköz	Jogalap	Támogatásnyújtás időpontja	A támogatás névértéke
1	2	3	4	5	6
7.	KPS	Tőkeinjekció	Megállapodás	2007.8.7.	9 999 954,69
8.	KPS	Tőkeinjekció		2007.8.7.	33 999 919,80
9.	ARP	Tőkeinjekció	Az SSN és az ARP között létrejött, tőkeinjekció formájában nyújtott állami támogatásról	2008.9.19.	86 000 151,93
10.	ARP	Hitel	Az értékesítésről és a privatizációról szóló, 1996.8.30-i törvény (módosított 02.171.1397. Dz. U.)	2007.12.5.	49 000 000,00
11.	ARP	Hitel	Az OPP/3/08. sz. megállapodás	2008.2.6.	41 000 000,00
12.	KPS	Hitel	A 2007.11.1-i megállapodás	2007.11.23.	9 000 000,00
13.	KPS	Hitel	A 2008.3.1-i megállapodás	2008.3.5.	20 000 000,00
14.	ARP	Hitel	Az OPP/5/08. sz. megállapodás	2009.9.30.	32 250 000,00
15.	KPS	Hitel		2007.8.12.	4 709 380,37
16.	ARP	Adósságot saját tőkére váltó swapügylet	A 6603/2008. és a 8014/2008. sz., hatályon kívül helyezett megállapodás	2008.6.20.	110 999 077,11
17.	KPS	Adósságot saját tőkére váltó swapügylet	A 6603/2008. és a 8014/2008. sz., hatályon kívül helyezett megállapodás	2008.6.20.	20 572 770,24
				Összesen:	417 531 254,1

5. táblázat

A 2004. május 1-je után végre nem hajtott közjogi kötelezettségek (PLN-ben)

Sz.	Támogatásnyújtó szerv	Támogatási eszköz	Kötelezettség	Tartozásként fennálló összeg
12.	Szczecin városa	Halasztás	2003 júliusa és 2004 decembere között felhalmozódott ingatlanadó-tartozás	12 402 000,00

3. ÉRTÉKELÉS

3.1. *A BIZOTTSÁG HATÁSKÖRE*

(202) A Csatlakozási Szerződés IV. mellékletének 3. pontja megállapítja az úgynevezett átmeneti mechanizmusra vonatkozó eljárást. Ez jelenti az új tagállamok európai uniós csatlakozása előtt hatályba léptetett és a csatlakozást követően még mindig alkalmazandó támogatási rendszerek és egyedi támogatási intézkedések jogi keretét.

(203) A csatlakozás előtt hatályba léptetett, és a csatlakozást követően már nem alkalmazandó támogatási rendszereket a Bizottság sem az átmeneti mechanizmusra vonatkozó eljárás, sem az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás alapján nem vizsgálhatja meg.

(204) Másfelől a csatlakozás utánig hatályba léptetett intézkedéseket a Bizottság – az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően – bejelentett támogatásként vagy jogellenes támogatásként értékeli.

(205) Valamely adott intézkedés hatálybaléptetési időpontjának megállapításához a megfelelő kritériumot az a jogilag kötelező aktus jelenti, amellyel az illetékes nemzeti hatóság kötelezettséget vállal a támogatásnyújtásra [1]. Az, hogy valamely közigazgatási aktus jogilag kötelező-e, a nemzeti jog hatálya alá tartozó kérdés. A Bizottságnak azonban – különösen határesetekben – képesnek kell lennie e közigazgatási aktusok felülvizsgálatára, valamint azok formája és tartalma alapján annak értékelésére, hogy ezek a kedvezményezettek részéről alkalmat adhattak-e lengyel bíróság előtt érvényesíthető jogos elvárásokra. A nemzeti közigazgatási aktusok felülvizsgálatára való képesség elengedhetetlen ahhoz, hogy – a Lengyelország által 2004. május 1-je után hatályba léptetett intézkedések tekintetében – a Bizottság gyakorolhassa kizárólagos hatáskörét az állami támogatásra vonatkozó általános tilalomtól való eltérések jóváhagyásában.

(206) A csatlakozást követően valamely adott intézkedést akkor kell alkalmazni, ha az a csatlakozás előtt lépett hatályba, de még a csatlakozást követően is alkalmat adhat kiegészítő állami támogatás nyújtására vagy a már biztosított támogatás növelésére, azaz ha az állam pontos gazdasági kötelezettségvállalása a támogatás hatálybaléptetésének napján és a csatlakozás napján sem ismert.

(207) A Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában a Lengyelország által szolgáltatott információk alapján azt a következtetést vonta le, hogy a Bizottságnak bejelentett intézkedéssorozat tulajdonképpen 2004. május 1. – Lengyelország európai uniós csatlakozásának napja – után nyújtandó új támogatást képezett. A Bizottság kifejezetten úgy ítélte meg, hogy egy tőkeinjekció, két teljesítési biztosíték, valamint egy ingatlanadó-kötelezettség leírása és halasztása új támogatást képezett.

(208) Először is Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a két vitatott teljesítési biztosítékot (a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének B. részében szereplő 62. és 63. intézkedés) végül egyáltalán nem adták meg. Ezért azokra ez a határozat nem vonatkozik.

(209) Másodszor Lengyelország megerősítette, hogy a Szczecin városa felé esedékes, a 2003 júliusa és 2004 decembere közötti időszakban felhalmozódott ingatlanadó-tartozást (a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének B. részében szereplő 64–68. intézkedés) eddig nem hajtották be, és nem írták le. Ez azt jelenti, hogy a kötelezettséget a csatlakozás időpontja utánra ütemezték, és nem hajtották végre megfelelően. A kialakult ítélkezési gyakorlat [2] szerint a közjogi kötelezettségek végrehajtásának folyamatos elmulasztása állami támogatást képezhet, amint az az alábbiakban részletesebb kifejtésre kerül. A végrehajtás elmulasztása az EK-Szerződés 88. cikke értelmében egyértelműen a Bizottság hatáskörébe tartozik, amennyiben a csatlakozást követő időszakot érinti. Ezek az intézkedések ezért e határozat hatálya alá tartoznak.

(210) Harmadszor az ARP által biztosított tőkeinjekció (a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének B. részében szereplő 61. intézkedés) tekintetében a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban Lengyelország és harmadik felek által tett észrevételek nem győzték meg a Bizottságot arról, hogy ez az intézkedés nem képez új támogatást. Ez az intézkedés következésképpen e határozat hatálya alá tartozik.

(211) A Bizottság az alábbiakban kifejti annak okait, hogy miért nem tudja elfogadni a Lengyelország és az érdekelt felek által benyújtott érveket.

(212) Lengyelország azon érve tekintetében, miszerint a tőkeinjekciót a lengyel kormány által a lengyel hajóépítő ipar számára kidolgozott távlati megmentési program összefüggésében kell figyelembe venni, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ilyen általános kormányzati program nem adhat alkalmat arra, hogy az SSN jogos követelést támasszon arra, hogy egyik részvényese, az ARP hajtsa végre a teljes tőkeinjekciót. Az ARP eredetileg tulajdonképpen költségvetési okok miatt nem tudta teljes egészében végrehajtani a 2003. évi szerkezetátalakítási tervben bejelentett tőkeinjekciót.

[1] Az Elsőfokú Bíróság T-109/01. sz., *Fleuren Compost kontra Bizottság* ügyben hozott, fent hivatkozott ítéletének 74. pontja.

[2] Jacobs főtanácsnoknak a C-256/97. sz., *DM Transport* ügyre vonatkozó indítványa (EBHT 1999., I-3915. o.), a C-480/98. sz., *Spanyolország kontra Bizottság* („*Magefesa*") ügy (EBHT 2000., I-8717. o.)

(213) Lengyelország azon érve tekintetében, miszerint a Bizottság a közösségi jog kritériumait alkalmazza a csatlakozás előtti eseményekre és nemzeti jogra, a csatlakozás előtt biztosított intézkedések tekintetében a Bizottság eljárási hatáskörét a Csatlakozási Okmány határozza meg, amely kötelező érvényű a Közösségekre és Lengyelországra. A Bizottság „a csatlakozás előtt hatályba léptetett" fogalmat a támogatásnyújtás fogalmának analógiájára értelmezte ([1]).

(214) Lengyelország azzal érvel, hogy a nemzeti jog értelmében csak a szerkezetátalakítási terv és a támogatási intézkedések Verseny- és Fogyasztóvédelmi Hivatal elnöke általi jóváhagyása volt előírás. A Bizottság megítélése szerint ez a jóváhagyás önmagában nem tekinthető „az intézkedés csatlakozás előtti hatálybaléptetésének". A nemzeti versenyhivatal ellenőrizte a támogatás állami támogatásra vonatkozó nemzeti jogszabályokkal való összeegyeztethetőségét, azonban éppúgy, mint amikor a Bizottság felülvizsgálja az EK-Szerződés 88. cikke szerinti állami támogatást, a hivatal jóváhagyása a nemzeti jog értelmében nem teremtett jogos elvárást a tényleges támogatásnyújtásra.

(215) Lengyelország azt is vitathatatlan ténynek tartja, hogy a 2003. évi szerkezetátalakítási tervben előírt tőkeinjekcióról az SSN és az ARP állapodott meg. Amint azt a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatában megállapította, a támogatás hatályba léptetettnek tekintendő, ha az illetékes hatóság olyan aktust fogad el, amely a nemzeti jog értelmében nemzeti bíróság előtt érvényesíthető, támogatásnyújtásra vonatkozó jogos elvárásokra adhat alkalmat. Természetesen ahhoz, hogy a Bizottság gyakorolhassa a Csatlakozási Okmányban és az EK-Szerződésben foglalt hatáskörét, képesnek kell lennie annak ellenőrzésére, hogy erről van-e szó. Sem Lengyelország, sem az érdekelt harmadik felek nem bizonyították, hogy az SSN érvényesíthet-e nemzeti bíróság előtt jogos elvárásokat azon az alapon, hogy az ARP-vel egyeztetett 2003. évi szerkezetátalakítási terv összesen 241 millió PLN tőkeinjekciót tartalmazott. Ennek a tőkeinjekciónak a végrehajtásához tulajdonképpen a részvényesek rendkívüli ülésének két határozatára – a 2004. április 29-i (180 millió PLN) ([2]) és a 2004. december 24-i határozatra (61 millió PLN) – volt szükség.

3.2. *AZ EK-SZERZŐDÉS 87. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE SZERINTI ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

3.2.1. ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

(216) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(217) A Bizottság megítélése szerint a fenti 2.7. részben ismertetett valamennyi intézkedést az állam biztosította, illetve ezeket állami forrásokon keresztül biztosították, és mivel azokat egy konkrét vállalkozásnak biztosították, szelektívek voltak.

(218) Az SSN Európa egyik legnagyobb hajógyára. Az elmúlt években a konténerszállító hajók képviselték a hajógyár megrendelőkönyvének több mint 60 %-át. Az SSN ezért intenzív versenyben áll a németországi és a dániai hajógyárakkal. Az SSN folyamatos támogatása, amely lehetővé tette, hogy a felmerült kockázatok teljes körű értékelése és ellensúlyozása nélkül kössön szerződéseket, kedvezőtlenül érintette a konténerszállító hajók gyártására kapacitással rendelkező más európai hajógyárakat.

(219) A Bizottság megállapítja, hogy az SSN más teherhajószegmensekben is folytat tevékenységet, mivel olyan termékeket kínál, mint amilyenek például a többcélú hajók, a vegyianyag-szállító tartályhajók és a ro-ro hajók (azon belül ro-pax és con-ro hajók), és ezekben a szegmensekben más európai hajógyárakkal áll versenyben. A termék- és a vegyianyag-szállító tartályhajók 2006 végén például más európai hajógyárak megrendelőkönyvének kb. 8 %-át tették ki. Ezekben a szegmensekben különösen német és román hajógyárak tevékenykednek.

(220) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az SSN-nek nyújtott állami támogatás érintette a tagállamok közötti kereskedelmet.

(221) Végezetül a Bizottságnak meg kell határoznia, hogy az SSN-nek biztosított intézkedések indokolatlan előnyt biztosítottak-e, és ezáltal torzították-e a versenyt, vagy a verseny torzulásával fenyegettek-e. A Bizottság megállapítja, hogy a lengyel hatóságok vitatták a KPS-től származó hitelek és a KUKE-garanciák állami támogatásként való besorolását, azt állítva, hogy az intézkedéseket piacgazdasági befektetői tesztnek vetették alá. Lengyelország nem vitatta az e határozat hatálya alá tartozó többi intézkedés állami támogatásként való besorolását.

(222) A Bizottság az alábbiakban kifejti, hogy a köztartozások végrehajtásának következetes elmulasztása miért nem felel meg a piacgazdasági hitelezői tesztnek. A Bizottság ezt követően részletesen értékeli a Lengyelország által vitatott intézkedéseket. Végezetül a Bizottság azt vizsgálja meg, hogy az e határozat hatálya alá tartozó intézkedéseket milyen körülmények között biztosították, és azok milyen hatással voltak a versenyre.

([1]) Az Elsőfokú Bíróság T-109/01. sz., *Fleuren Compost kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének 74. pontja.

([2]) Ez az intézkedés a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat mellékletének A. részében szerepelt a csatlakozás előtt hatályba léptetett intézkedésként.

a) ***Közjogi kötelezettségek végrehajtásának elmulasztása***

(223) A kialakult ítélkezési gyakorlat ([1]) szerint a köztartozások végrehajtásának következetes elmulasztása állami támogatást képezhet, amint az az alábbiakban részletesebb kifejtésre kerül. A szóban forgó végrehajtási mulasztás az EK-Szerződés 88. cikke szerint egyértelműen a Bizottság hatáskörébe tartozik, amennyiben a csatlakozás utáni időszakot érinti. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy egyetlen piacgazdasági hitelező sem egyezne bele követeléseinek ilyen elhúzódó halasztásába. Ezen túlmenően Lengyelország nem szolgáltatott semmiféle bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az illetékes adóhatóság lépéseket tett volna arra, hogy az SSN-nel szemben érvényesítse közjogi követeléseit, különösen végrehajtási eljárás útján vagy a csődjog alapján. Végezetül ez a végrehajtási mulasztás ütközik a lengyel hatóságok azon állításával, miszerint az SSN 2004. május 1-je óta rendszeresen kiegyenlítette közjogi kötelezettségeit, és e tartozások tekintetében nem biztosítottak számára halasztásokat vagy visszafizetési menetrendeket.

b) ***A piacgazdasági befektetői tesztnek való megfelelőség tekintetében Lengyelország által vitatott intézkedések***

A KUKE által nyújtott garanciák

(224) A KPS által forgótőke-hitelek formájában nyújtott támogatás tekintetében a Bizottság nem tudja elfogadni Lengyelország azon érvét, hogy ezeket a hiteleket állami támogatástól mentesen nyújtották. A Bizottság szerint a KPS által felszámított kamatláb nagyjából a referencia-kamatláb szintjén volt. Azt is megállapítja, hogy az SSN több évig rendkívül bizonytalan pénzügyi helyzetben volt. Az SSN nem tudott más, állami támogatással járó külső finanszírozást szerezni a termeléséhez, sem a KPS részvétele, sem garanciái formájában. Forgótőkéjét a teljes mértékben KUKE-garanciák, illetve KPS-hitelek által fedezett előlegfizetésekből finanszírozta. Ezért nem tekinthető úgy, hogy a KPS által felszámított kamatláb teljes mértékben tükrözte volna a KPS által viselt kockázatot. Igaz, hogy a KPS biztosítékot kért, de ennek a biztosítéknak az értéke kérdéses; emlékeztetni kell arra, hogy a KUKE hasonló biztosítékot kért, és az SSN eszköz-kötelezettség arányára tekintettel nem valószínű, hogy a KPS a hajógyár eszközeire biztosítékként első ranghelyi követeléseket tudott szerezni. Mindenesetre Lengyelország nem szolgáltatott olyan részletes információkat, amelyek alapján a Bizottság felmérhetné a kért biztosíték tényleges értékét.

(225) Ezenkívül a Bizottság semmiféle különbséget nem lát a KPS által nyújtott hitelek és az ARP – a KPS tulajdonosa – által nyújtott hitelek között. Nehéz egyetérteni a lengyel hatóságok azon érvével, hogy az ARP által nyújtott hitelek állami támogatást képeznek, míg a leányvállalata, a KPS által nyújtott hitelek összeegyeztethetők a piacgazdasági befektető elvével.

([1]) Jacobs főtanácsnoknak a C-256/97. sz., *DM Transport* ügyre vonatkozó indítványa (EBHT 1999., I-3915. o.); a C-480/98. sz., *Spanyolország kontra Bizottság* („*Magefesa*”) ügy (EBHT 2000., I-8717. o.)

(226) A Bizottság nem tudja elfogadni Lengyelország azon érvét, hogy a KPS által a Bank Handlowy S.A. és a Bank Pekao S.A. bankokkal konzorcium keretében nyújtott hiteleket (a (201) preambulumbekezdésben szereplő a 3. táblázatban foglalt 3. és 4. intézkedés) piaci feltételek mellett nyújtották, mégpedig azért nem, mert a KPS és a bankok részt vettek a konzorciumban, és „hasonló feltételek mellett” biztosítottak finanszírozást, a KPS hozzájárulása pedig nem képezett állami támogatást.

(227) A Bizottság szerint amikor a konzorcium a hiteleket nyújtotta, az SSN pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalat volt. Állami támogatás nélkül a hajógyár a piacon nem tudott finanszírozást szerezni, sem garancia, sem a finanszírozásban való részvétel formájában, ahogy az a kérdéses intézkedések esetén történt. Mivel a KPS-szel alkotott konzorciumtól származó külső finanszírozástól eltérő külső finanszírozást nem biztosítottak, a bankok láthatólag csak azért voltak hajlandóak finanszírozást biztosítani a hajógyárnak, mert a KPS is részt vett az ügyletben.

(228) Ezenkívül a Bizottság megállapítja, hogy az SSN-nek nyújtott hitelekre a KPS által felszámított kamatláb hasonló volt a Lengyelország számára a hitelnyújtás időpontjában megállapított referencia-kamatlábhoz. A referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapításának módjáról szóló bizottsági közlemény ([2]) szerint a Bizottság által bejelentett referencia-kamatláb olyan minimális érték, amely különös kockázattal járó helyzetekben növelhető (például nehéz helyzetben lévő vállalkozás esetén, vagy ha a bankok által rendes körülmények között kért biztosítékot nem adják át). Ebben az esetben a kamatlábat az SSN bizonytalan helyzetének figyelembevétele érdekében nem emelték fel.

(229) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy a KPS-t kormányzati ellenőrzésű alapként, állami politikai céllal hozták létre, és finanszírozását teljes mértékben az állam biztosította az ARP-n keresztül. „*A lengyelországi hajógyártási ágazatra (tengerjáró hajók gyártásával foglalkozó hajógyárakra) vonatkozó, 2006–2010 közötti időszakra szóló stratégia*” című dokumentum szerint a KPS-t „*azért hozták létre, hogy a hajógyárak magánbefektetők általi átvételéig biztosítsa a hajógyár termelésének finanszírozását*”. A stratégia, amelynek célkitűzései nemcsak gazdaságiak, hanem társadalmiak és makrogazdaságiak is ([3]), a KPS-nek, valamint az ARP-nek, az Államkincstárnak és más megfelelő állami szerveknek különféle hatásköröket biztosít. A KPS ARP-hez és az Államkincstárhoz fűződő pénzügyi kapcsolatai egyértelműek, és a KPS egészen úgy jár el, mint a lengyelországi hajógyárak – köztük az SSN – számára az állami költségvetésben elkülönített eszközök átruházásának közvetítője.

([2]) HL C 273., 1997.9.9., 3. o.

([3]) A lengyelországi hajógyártási ágazatra (tengerjáró hajók gyártásával foglalkozó hajógyárakra) vonatkozó, 2006–2010 közötti időszakra szóló, 2006 augusztusában elfogadott stratégia, 7. o.

(230) E tényezőkre tekintettel a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a KPS nem piacgazdasági befektetőként járt el, amikor forgótőke finanszírozására szolgáló hiteleket nyújtott az SSN-nek.

A KUKE által nyújtott garanciák

(231) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat elfogadását követően tett észrevételeiben Lengyelország azt terjesztette elő, hogy a KUKE által az SSN-re kiterjesztett előlegfizetési garanciák nem képeztek állami támogatást. A Bizottság nem tudja elfogadni ezt az állítást.

(232) Először is a Bizottság emlékeztet arra, hogy a KUKE előlegfizetési garanciáit az Államkincstár garantálja, és azokat az „Interes Narodowy" néven vezetett külön bankszámlán kezeli. Ha ezen a számlán nincs elegendő pénzeszköz, a KUKE vagy hiteleket hív le az Államkincstártól, vagy államkincstári hitelgaranciákban részesül.

(233) Másodszor a Bizottság emlékeztet az N 105/07. sz. ügyben hozott, 2007. július 18-i határozatára [1], amelyben állami támogatástól mentesként jóváhagyta azt a rendszert, amelynek keretében a KUKE az Államkincstár által garantált exportbiztosítási programját működteti. Ez a rendszer jelenleg arra a termelésigarancia-típusra vonatkozik, amelyben az SSN évek óta részesül. A Bizottság megállapítja, hogy a rendszer határozottan kizárja [2] a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatás értelmében vett, pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalatokat. A rendszer legfőbb jellemzője, hogy a garanciavállalási díjak meghatározása kockázatértékelés alapján történik. A legmagasabb kockázati kategóriához tartozó vállalat esetén például a garanciavállalási díj a két évnél rövidebb időre szóló garanciáknál [...] % p.a.-nak, a két évnél hosszabb időre szóló garanciáknál pedig [...] % p.a.-nak felel meg. Az alapdíj [...] % p.a. Ezzel szemben az SSN javára a KUKE 2 % p.a. garanciát nyújtott, ha a garancia nem haladta meg a 35 millió PLN-t, és 1 % p.a.-t, ha a garancia meghaladta ezt az összeget.

(234) Egyértelmű, hogy az SSN nem jogosult a fent ismertetett – a Bizottság által állami támogatástól mentesként jóváhagyott – rendszer hatálya alá tartozó garanciákra. Ennélfogva az SSN-nek nyújtott garanciák nem mentesek az állami támogatástól.

(235) Ezenkívül nyilvánvaló, hogy az SSN-nek felszámított garanciavállalási díj jóval az egészséges vállalatoknak nyújtott garanciák esetén alkalmazott alapdíj alatt van, és jóval alacsonyabb, mint a fent ismertetett rendszer alapján még mindig támogatásra jogosult, magas kockázatnak kitett vállalatoknak felszámított díj. A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az SSN által fizetett garanciavállalási díj nem tekinthető piaci díjnak, és ezért ezek a garanciák állami támogatást képeznek.

(236) Harmadszor az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény [3] értelmében valamely egyedi állami garancia akkor nem képez állami támogatást, ha a hitelfelvevő nem küzd pénzügyi nehézséggel. Itt nyilvánvalóan nem ez a helyzet. Ugyanezen értesítés szerint, amennyiben a hitelfelvevő pénzügyi nehézséggel küzd, a garancia támogatási eleme akár ugyanolyan magas összeg lehet, mint az adott garancia által fedezett összeg.

(237) Végezetül a Bizottság megállapítja, hogy az SSN kizárólag a KUKE által nyújtott garanciákra támaszkodott, és az Államkincstár nem tudott piaci garanciát szerezni. Ez alátámasztja a Bizottságnak azt a következtetését, hogy a KUKE által nyújtott előlegfizetési garanciák állami támogatást képeztek.

(238) A fentiek fényében a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a KUKE nem piacgazdasági szereplőként járt el, amikor a garanciákat kiterjesztette az SSN-re.

c) ***Az SSN-nek nyújtott állami támogatás által okozott versenytorzulás***

(239) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy azáltal, hogy az SSN teljes mértékben állami támogatásra hagyatkozott, olyan versenyellenes gyakorlatokat folytatott, mint a termelési költségek alatti árképzés, és nem viselte az ilyen gyakorlatok szokásos következményeit, nevezetesen a piacról való kilépést.

(240) Ezenkívül a Bizottság megjegyzi, hogy az SSN legfőbb, állandó problémája az volt, hogy olyan szerződéseket kötött, amelyek a złotynak a hajógyártási üzletágban uralkodó pénznemmel, a dollárral szembeni folyamatos erősödése, valamint az acéllemezek emelkedő világpiaci árai miatt veszteségesnek bizonyultak. Ezeket a külső tényezőket már a 2002. évi szerkezetátalakítási tervben, ezt követően a 2006. évi szerkezetátalakítási tervben ismét, végül pedig a 2008. évi privatizációs kísérlet során is a hajógyár működése szempontjából jelentős fenyegetésként határozták meg.

(241) Bár a hajógyár vezetése tisztában volt ezekkel a veszélyekkel, a hajógyár továbbra is anélkül kötött szerződéseket, hogy intézkedéseket tett volna e kockázatok csökkentésére, illetve csak korlátozott hatással járó intézkedéseket hozott. Ez az üzleti gyakorlat a hajóépítési piac korábban nem tapasztalt fellendülésével, a hajóépítési árak korábban nem tapasztalt szintekre emelkedésével jellemzett 2004–2008 közötti időszakban tovább folytatódott. E gyakorlat eredményeként a hajógyár fenn tudta tartani a működést és a foglalkoztatást, szokásos hajógyártása súlyos veszteségei árán. Az Amber által 2008 első felében végrehajtott átvilágítás szerint, valamint a Lengyelország által megerősítetteknek megfelelően a leszállításokat tartalmazó jelenlegi megrendelőkönyvet 2008-ban és 2009-ben is jelentős veszteségek terhelik azon veszteséges szerződések miatt, amelyeket kockázatcsökkentési intézkedések nélkül, vagy egyértelműen alkalmatlan intézkedésekkel kötöttek.

[1] A 105/07. sz. ügyben hozott határozat.

[2] Az exportbiztosítási politikával foglalkozó bizottság 2006. december 20-i 111/2006. sz. határozata 3. cikke (1) bekezdésének 1. pontja.

[3] HL C 71., 2001.3.11., 14. o.

(242) Ennek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az SSN javára biztosított valamennyi intézkedés olyan természetű volt, hogy a hajóépítési piacon torzította a versenyt vagy ezzel fenyegetett.

(243) Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében az SSN javára biztosított valamennyi intézkedés állami támogatásnak minősül.

3.2.2. LENGYELORSZÁG ÉS AZ ÉRDEKELT FELEK LEHETŐSÉGE ÉSZREVÉTELEK BENYÚJTÁSÁRA

(244) 2005. június 1-jei határozatával a Bizottság megindította a hivatalos vizsgálati eljárást a helyi hatóság és az állami tulajdonban lévő ARP által tervezett, adósság-átütemezést, tőkeinjekciót és teljesítési biztosítékokat tartalmazó intézkedéssorozat tekintetében.

(245) A Bizottság azt is megállapította, hogy Lengyelország azon érve, miszerint a hajótulajdonosok előlegfizetéseit saját hozzájárulásnak kell tekinteni, nem fogadható el. Ebben az összefüggésben a Bizottság kétségeit fejezte ki azt illetően, hogy a KUKE által nyújtott előlegfizetési garanciák nem képeztek állami támogatást, és bejelentette, hogy megvizsgálja ezeknek a garanciáknak a természetét.

(246) A lengyel hatóságok benyújtották észrevételeiket, és ugyan vitatták azt, hogy a Bizottság hatáskörrel rendelkezik bizonyos érintett intézkedések összeegyeztethetőségének értékelésére, nem vitatták a Bizottság azon következtetését, hogy amennyiben ezeket az intézkedéseket Lengyelország EU-csatlakozását követően biztosították, azok az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében új támogatást képeznek. Kivételt a KUKE által nyújtott, állítólag állami támogatástól mentes garanciák természete képezett. Később Lengyelország azzal is érvelt, hogy a KPS-től származó hitelek nem képeztek állami támogatást. A Bizottság Lengyelország ezen érveit a fentiekben tárgyalta.

(247) A Bizottság vizsgálata során a lengyel kormánynak, az SSN többségi tulajdonosának a stratégiája többször jelentősen megváltozott, amint azt az események fenti ismertetése mutatja. A hajóépítési ágazat konszolidálására irányuló stratégiája helyébe a hajógyár részleges privatizációjának stratégiája lépett, amelyet később a teljes privatizáció stratégiája váltott fel. Jelenleg ezt az utóbbi stratégiát veszélyezteti, hogy a hajógyár iránt láthatóan nincs piaci érdeklődés.

(248) A fentiekben ismertetettek szerint a Bizottság rendszeres kapcsolatban állt a lengyel hatóságokkal – az SSN tulajdonosával – és magával az SSN-nel is. A Bizottság rendszeresen jelezte mind Lengyelországnak, mind a hajógyárnak, hogy a hajógyár javára állami forrásokból biztosított valamennyi intézkedés – a hajógyár bizonytalan pénzügyi helyzetére, valamint az állami támogatástól mentes külső finanszírozás tényleges hiányára tekintettel – minden valószínűség szerint az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatást képez. A Bizottság arra is figyelmeztetett, hogy ezt az állami támogatást a 88. cikk (3) bekezdését megsértve nyújtották, és hogy ez nyilvánvalóan semmilyen alapon sem egyeztethető össze a közös piaccal. A Bizottság több alkalommal arra is rámutatott, hogy az SSN javára nyújtott KUKE-garanciák állami támogatást képeznek.

(249) Végezetül, vizsgálata során, a Bizottság részletes információkat gyűjtött a KPS műveleteiről és a hajógyár számára a KPS által nyújtott forgótőke-hitelek jellegéről. A Bizottság jelezte Lengyelországnak, hogy ezek a hitelek minden valószínűség szerint az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében vett állami támogatást képeznek.

3.3. *A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE: AZ EK-SZERZŐDÉS 87. CIKKÉNEK (3) BEKEZDÉSE SZERINTI MENTESSÉG*

(250) Az intézkedések elsődleges célkitűzése egy pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalat támogatása és tevékenységének fenntartása. Ilyen esetekben a megfelelő feltételek teljesülése esetén alkalmazható az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti mentesség, amely lehetővé teszi az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító állami támogatás engedélyezését, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(251) A nehéz helyzetben lévő vállalatoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási támogatást jelenleg a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás [1] (a továbbiakban: iránymutatás) szabályozza, amely az 1999-ben elfogadott korábbi szöveg [2] (a továbbiakban: az 1999. évi iránymutatás) helyébe lépett.

(252) Az iránymutatás átmeneti rendelkezései megállapítják, hogy a Bizottsághoz 2004. október 10-ét megelőzően beérkezett bejelentések a bejelentés időpontjában hatályos követelmények alapján kerülnek elbírálásra (103. pont). Ebben az ügyben bizonyos intézkedéseket a 2004. április 29-i csatlakozási szerződés IV. mellékletének 3. pontjában foglalt „ideiglenes mechanizmus” alapján jelentettek be a Bizottságnak, amikor az 1999. évi iránymutatás volt hatályban. Az iránymutatás azonban megállapítja, hogy a Bizottság engedélye nélkül nyújtott bármely megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatás (jogellenes támogatás) értékelésére is alkalmazandó, ha a támogatás egy részét vagy teljes egészét 2004. október 1-je után nyújtották (104. pont, első albekezdés). A Bizottság szerint ezen időpontot követően a 3. és a 4. táblázatban ismertetett csaknem minden intézkedést jogellenesen biztosítottak, és ezért a 2004. évi iránymutatást kell alkalmazni.

[1] HL C 244., 2004.10.1., 2. o.
[2] HL C 288., 1999.10.9., 2. o.

(253) Az iránymutatás – a 18. pontban felsorolt kivételektől eltekintve – minden ágazat vállalataira alkalmazandó. A szóban forgó ágazatban az állami támogatás értékelésének jogi keretét jelentő, hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás keretszabályának [1] 12. pontja az iránymutatásra a megmentési és a szerkezetátalakítási támogatás értékelésének megfelelő jogalapjaként hivatkozik.

Megmentési támogatás

(254) Az iránymutatás a pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalatok számára ideiglenes segítségnyújtásként megmentési támogatás lehetőségéről rendelkezik, hogy időt biztosítson számukra szerkezetátalakítási terv vagy felszámolási terv készítésére, vagy a megmentési támogatás időszaka alatt megoldható súlyos likviditási válság kezelésére.

(255) A Bizottság szerint az SSN javára nyújtott állami támogatás nem tesz eleget az ideiglenesség követelményének, mivel valamennyi támogatási intézkedés az előírt hat hónapnál jóval hosszabb időszakokra vonatkozott, illetve a visszavonhatatlanság követelményének sem, mivel a támogatás például olyan visszavonhatatlan intézkedéseket tartalmazott, mint amilyenek a támogatásokhoz hasonló tőkeinjekciók.

(256) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy az e határozat hatálya alá tartozó intézkedések megmentési támogatásként nem egyeztethetők össze a közös piaccal.

Szerkezetátalakítási támogatás

(257) Az iránymutatás 17. pontjában szereplő meghatározás szerint a szerkezetátalakítási támogatás megvalósítható, koherens és távlati tervre épül, amely ésszerű időn belül helyreállítja a vállalkozás hosszú távú életképességét. A szerkezetátalakítás általában a következőkkel jár: a vállalat működése valamennyi aspektusának szerkezetátalakítása, valamint a vállalati tevékenységek átszervezése és ésszerűsítése; ez magában foglalja a veszteséges tevékenységekből való kilépést és a pénzügyi szerkezetátalakítást. Az állami támogatásban részesülő szerkezetátalakítási műveletek azonban nem korlátozódhatnak a múltbeli veszteségek helyreállítására anélkül, hogy e veszteségek okait kezelnék, azaz valódi szerkezetátalakításra tett kötelezettségvállalás nélkül. Az iránymutatás előírja, hogy a szerkezetátalakítási támogatásnak a szigorúan szükséges minimumra kell korlátozódnia, és a szerkezetátalakítás jelentős részét ezért állami támogatástól mentes forrásokból kell biztosítani. A támogatás kedvezőtlen hatásainak és a verseny torzulásának minimálisra korlátozása érdekében kompenzációs intézkedéseket kell hozni.

(258) A szerkezetátalakítási támogatás rendkívül torzító természetére tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a nehéz helyzetben lévő vállalatoknak nyújtott támogatás – a kereskedelem közösségi érdekkel ellentétes mértékben történő hátrányos befolyásolása nélkül – csak akkor járulhat hozzá a gazdasági tevékenységek fejlesztéséhez, ha az iránymutatásban megállapított valamennyi feltétel teljesül.

(259) A Bizottság az alábbiakban azt elemzi, hogy ezek a feltételek teljesültek-e.

(260) A Bizottságnak annak érdekében, hogy értékelhesse az új támogatást képező intézkedések összeegyeztethetőségének és különösen a szerkezetátalakítási folyamatnak a vállalati életképesség helyreállítására való képességét, valamint azt, hogy a támogatás a szükséges minimumra korlátozódik-e, a szerkezetátalakítási tervet, valamint a támogatás egészét – többek között a „múltbeli támogatást”, azaz a csatlakozás előtt hatályba léptetett, és azt követően nem alkalmazandó támogatást – is figyelembe kell vennie.

3.3.1. A VÁLLALAT TÁMOGATHATÓSÁGA

(261) Az iránymutatás egy vállalkozást akkor tekint nehéz helyzetben lévőnek és következésképpen megmentési és szerkezetátalakítási támogatásra jogosultnak, ha az – vagy saját forrásaiból, vagy részvényeseitől szerzett pénzeszközökkel, vagy külső hitelfelvétel útján – sem képes megállítani azokat a veszteségeket, amelyek a hatóságok beavatkozása nélkül rövid vagy középtávon majdnem biztosan az üzleti tevékenység megszüntetésére kényszerítik. Az iránymutatás felsorol néhány tipikus jelet, amely arra utal, hogy egy vállalat nehéz helyzetben van, ilyen például a növekvő veszteség vagy a csökkenő árbevétel.

(262) Az 1999. évi iránymutatás 12. pontja megállapítja, hogy egy újonnan létrehozott vállalat még akkor sem jogosult szerkezetátalakítási támogatásra, ha kezdeti pénzügyi helyzete bizonytalan. Ez a helyzet például akkor, ha egy új vállalat egy korábbi vállalat felszámolása révén jön létre, vagy egyszerűen csak átveszi egy ilyen vállalat eszközeit. Az iránymutatás pontosítja, hogy egy vállalat elvileg az adott tevékenységi területen a működés megkezdését követő első három évig tekintendő újonnan létrehozottnak.

(263) A lengyel hatóságok azt állítják, hogy az SSN csak az ASS újabb neve, amely az SSPH és az SS csődjét megelőzően már létezett, és együttműködött azokkal.

(264) Azonban minden körülmény arra utal, hogy az SSN nem vállalta át az SSPH, illetve az SS tartozásait, és hogy ezek a tartozások az említett két vállalatnál maradtak, és azokkal a csődeljárás keretében foglalkoztak. Lengyelország azt állította, hogy az SSPH szállítókkal szembeni 15 millió PLN összegű tartozását az SSN vette át, de további adatokat vagy dokumentációt nem szolgáltatott.

[1] HL C 317., 2003.12.30., 12. o.

(265) Az SSN így elődeinek tartozásaitól mentesen kezdte meg működését. A lengyel hatóságok semmilyen bizonyítékot nem szolgáltattak arra vonatkozóan, hogy az SSN tartozást vett volna át. Ezen túlmenően, tekintettel a hajógyár üzleti tevékenységének volumenére, a 15 millió PLN összegű tartozás, amelyet állítólag átvettek, nem igazolja azt az állítást, miszerint az SSPH/SS és az SSN között gazdasági folytonosság volt. Emellett a Bizottság megállapítja, hogy a folyamatban lévő szerződések átvétele a termelési ciklus alatt történt, amikor a kötelezettségeket kiegyenlítették a követelések, és ezért nem mutattak további örökölt kötelezettségeket. Ezenkívül az SSN tulajdonképpen új szerződéseket kötött a kérdéses hajókra ([1]).

(266) Másodszor a Bizottság amellett, hogy tudomásul veszi, hogy az ASS az SSPH csődje előtt az SS-szel együtt a hajógyártási üzletágban folytatta tevékenységét (2002. januári keretmegállapodás és bérleti megállapodás), azt is megállapítja, hogy az SSN 2002 júniusa utáni, az ASS 2002 júniusa előtti tényleges méretéhez viszonyított tényleges mérete hiteltelenné teszi azt az állítást, hogy e két jogalany között gazdasági folytonosság volt. Az eredménykimutatás azt mutatja, hogy az árbevétel a 2001-es 88 millió PLN-ről 2002-ben 425 millió PLN-re, 2003-ban pedig 1 100 millió PLN-re nőtt.

(267) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy nem fogadhatja el a lengyel hatóságoknak azt az állítását, hogy az SSN egyszerűen az ASS jogutódja volt, amely már jóval az SSPH csődje előtt létezett. Gazdasági szempontból ennek a két jogalanynak a tevékenysége egyértelműen szétválasztható; ezt elsősorban az a tény magyarázza, hogy kötelezettségek átvételére egyáltalán nem került sor. Az SSN ezért olyan új vállalat volt, amely nem volt jogosult szerkezetátalakítási támogatásra.

(268) Az iránymutatás 12. pontja értelmében egy vállalat a működésének megkezdését követő első három évig tekintendő újonnan létrehozottnak. A vizsgált helyzet olyan egyedi helyzet, amelyben egy új vállalat egy korábbi vállalat felszámolása révén jött létre. Az iránymutatás 12. pontja értelmében ez az egyik olyan forgatókönyv, amely valamely vállalatot megmentési és szerkezetátalakítási támogatásra jogosulatlanná tesz. Ebben az ügyben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy e tekintetben döntő jelentőségű az, hogy az SSPH és az SS csődeljárást kért. A régi gazdasági egység, valamint az előbbi kötelezettségeitől védelmet élvező új gazdasági egység közötti törést a csőd jelentette. A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy az SSN a 2002 júliusától, új tevékenységeinek kötelezettségektől mentes megkezdésétől számított három évben nem volt jogosult megmentési és szerkezetátalakítási támogatásra.

(269) Az iránymutatás 12. pontja elismeri, hogy egy kezdetben újonnan létrehozottnak tekintett vállalat a tevékenységének megkezdését követő három év elteltével válik megmentési és szerkezetátalakítási támogatásra jogosulttá, amennyiben az iránymutatás értelmében nehéz helyzetben lévő vállalatnak minősül. A Bizottság megállapítja, hogy az SSN számára az iránymutatás szerinti támogathatóság feltételei a hároméves időszak elteltét követően teljesültek, különösen mivel az SSN fokozatosan veszteséget termelt, és a csődtől több alkalommal csak állami beavatkozás mentette meg. Ezért 2005 júliusától az iránymutatás 11. pontja értelmében nehéz helyzetben lévő vállalatnak minősült.

3.3.2. AZ ÉLETKÉPESSÉG HELYREÁLLÍTÁSA

(270) Az iránymutatás 34. pontja értelmében a támogatásnyújtás feltétele a szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amelynek lehetővé kell tennie, hogy a vállalat ésszerű időtartamon belül helyreállítsa életképességét. Az életképesség helyreállítása azt jelenti, hogy a vállalat, szerkezetátalakításának befejezését követően képes valamennyi költségének fedezésére, és a saját jogú versenyzéshez elegendő tőkemegtérülés megvalósítására. A szerkezetátalakításnak a lehető legrövidebb ideig kell tartania.

(271) A Bizottság először is azt állapítja meg, hogy e vizsgálat során két szerkezetátalakítási tervet, a hajógyár vezetése által készített, és az állam által jóváhagyott 2002. évi és 2006. évi tervet vizsgálta felül. A Bizottság mindkét terv tekintetében arra a következtetésre jutott, hogy Lengyelország nem tudta igazolni, hogy a tervek elegendőek voltak a hajógyár hosszú távú életképességének helyreállításához. Mivel a 2006. évi szerkezetátalakítási terv a 2002. évi szerkezetátalakítási terv helyébe lépett, a Bizottság az alábbiakban a 2006. évi szerkezetátalakítási tervre vonatkozó következtetésének indokolását fejti ki.

A 2006. szeptemberi szerkezetátalakítási terv

(272) A piaci résekre való összpontosításra irányuló, tervezett stratégia, amelyben a hajógyár azt feltételezte, hogy versenyelőnnyel rendelkezett, és amelyben az általános verseny- és piaci környezetet kedvezőnek ítélte, valóban megfelelőnek tűnt az SSN számára. Mindazonáltal az a tény, hogy a hajógyár elkövetkezendő évekre szóló megrendelőkönyvében szereplő hajóknak csaknem 70 %-a konténerszállító hajó volt, nem azt jelezte, hogy a hajógyár orientációjában jelentős változás következett volna be. Más jelek – például jelentős kutatási és fejlesztési projektek vagy marketingtevékenységek – nem utaltak annak a következtetésnek a helyességére, hogy a hajógyár rövid távon képes lesz e stratégia végrehajtására. A Bizottság ezért nem volt meggyőződve arról, hogy ez a piaci stratégia reálisan megvalósítható.

(273) A tervezett 200 millió PLN összegű beruházási szint egyértelműen nem volt elégséges, mivel a hajógyár létesítményei rossz állapotban voltak, és értékük számottevően csökkent. Míg az eszközök könyv szerinti értéke 2006-ban 130 millió PLN volt, a 2006–2009 közötti időszakra tervezett értékcsökkenés 85 millió PLN-t tett ki. Ezt azt jelezte, hogy a befektetés jelentős részét azonnal ellensúlyozza az értékcsökkenés, a tényleges korszerűsítés pedig korlátozott lesz.

([1]) A Lengyelország hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit tartalmazó, 2005. október 4-i levél.

(274) A Bizottságnak azt a véleményét, miszerint a tervezett beruházások szintje nem volt elegendő, az is megerősítette, hogy a 2006. évi szerkezetátalakítási terv azt feltételezte, hogy 2011-ben az SSN termelékenysége eléri a 2000. évi uniós termelékenységi átlagot (bár az akkori termelékenysége az 1992. évi uniós átlaghoz hasonló volt), és a Bizottság ezt elégtelennek ítélte ahhoz, hogy a hajógyár hosszú távú állami támogatás nélkül versenyezhessen a piacon.

(275) A Bizottság kétségbe vonta, hogy a tervezett, évente kb. 5 %-os béremelések kellően motiválják a munkavállalókat a hajógyárnál maradásra, miközben a magas szintű távolmaradás és a képzett munkaerő hiánya jelentette (és jelenti még mindig) a hajógyár egyik legfőbb problémáját, hiszen ez utóbbiak a jobb bérezés érdekében más európai hajógyárakba távoztak.

(276) A terv előrejelzése szerint a felhasznált tőke megtérülése (ROCE) – a béremelések figyelembevétele nélkül – a 2007–2011 közötti időszakban évente átlagosan 19 % lenne, amely állítólag egy magánbefektető által várt megtérülési szint volt. Az elkerülhetetlen béremeléseket figyelembe véve azonban ugyanezen időszakban a felhasznált tőke megtérülése évente mintegy 1,45 % lenne, amely jóval alacsonyabb a bármely magánbefektető számára elfogadható szintnél.

(277) A Bizottság általánosságban megjegyezte, hogy a hajógyár által meghatározott, részletezett, számszerűsített, rangsorolt és ütemezett fizikai beruházásokon kívül a tervezett intézkedéseket nem határozottan és általánosan, főként nyomon követési elemzésekhez szánt ajánlások formájában fogalmazták meg. A Bizottság ezért nem tudta értékelni ezeknek az intézkedéseknek a hatását, és ezért nem volt meggyőződve arról, hogy azok kellően ésszerűek és mélyrehatóak voltak a hajógyár strukturális problémáinak kezeléséhez.

(278) Az előbbiek alapján a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a tervezett ipari és szervezeti szerkezetátalakítás nem elegendő a hajógyár hosszú távú életképességének helyreállításához. A terv nem mutatott kellően távolra, és a 2011-re szóló céleredmények nem voltak kielégítőek. A hajógyár nyilvánvalóan nem rendelkezett olyan kiegészítő tőkével, amelyet korszerűsítésre vagy a hatékonyság javítására használhatott volna. A Bizottság kétségbe vonta, hogy a hajógyár össze tudta volna-e gyűjteni a mélyrehatható piaci szerkezetátalakításhoz szükséges tőkét.

(279) Ezeket a kétségeket az SSN privatizációs folyamatában bekövetkezett tényleges fejlemények is megerősítették. A fentiekben leírtaknak megfelelően az ARP, az SSN többségi tulajdonosa háromszor próbált a hajógyár átvételére hajlandó magánbefektetőt találni. Egyik privatizációs kísérlet sem volt sikeres (sem a 2006. évi részleges privatizáció, sem a hajógyár többségi részvényének eladására irányuló két, 2007. évi kísérlet). A Bizottság megállapítja, hogy a privatizációs kísérletekre olyan időpontban került sor, amikor a hajóépítési piacra korábban nem tapasztalt fellendülés volt jellemző, és ezért optimálisak voltak a feltételek a hajógyár eladásához. A privatizációs folyamat eredménytelensége csak azzal magyarázható, hogy a piaci szereplők nem bíztak abban, hogy a hajógyár képes helyreállítani hosszú távú életképességét. Ezt támasztja alá az is, hogy az Amber mélyreható átvilágítást követően kilépett a privatizációs folyamatból [1].

(280) A Bizottság tudomásul vette a lengyel hatóságok arra irányuló ismétlődő törekvéseit, hogy az Amber kilépése után magánbefektetőt találjanak az SSN számára. E határozat napjáig azonban nem következett be olyan esemény, amely meggyőzte volna a Bizottságot arról, hogy a megújított privatizációs törekvés a közeljövőben pozitív, és az iránymutatásnak megfelelő végeredményt érhet el.

A 2008. júniusi szerkezetátalakítási terv

(281) A Bizottság különösen a Mostostal által kidolgozott, 2008. júniusi szerkezetátalakítási tervet értékelte, a 2008. június 24-i ülésen a Mostostal által előterjesztett tervet is figyelembe véve. A Bizottság megállapítja, hogy sok tekintetben ez a szerkezetátalakítási terv csak olyan vázlat volt, amely a befektető további elemző munkájának alapjául szolgált. Bizonyos tekintetben azonban komoly hiányosságokat tartalmazott, amelyek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a terv alapján nem bizonyítható, hogy a hajógyár ésszerű időn belül helyreállítja életképességét.

(282) A Bizottság különösen úgy ítéli meg, hogy a hajóépítési ágazat tekintetében az üzleti stratégia hitelességét nem bizonyították. A terv semmiféle adatot nem tartalmazott azon az egyszerű megállapításon kívül, hogy a hajógyár továbbra is hajókat épít. Nem tartalmazott arra vonatkozó elemzést, hogy (pl. a tervezési kapacitások, a készségek szintjén) a hajógyár képes-e ro-pax és többcélú hajók építésére, illetve hogy (pl. alvállalkozási munkalehetőségekkel kapcsolatban ügyfelekkel vagy más hajógyárakkal fenntartott kapcsolatai révén) képes-e rövid és középtávon ilyen hajókra szerződéseket kötni; és e szegmensekre vonatkozóan nem tartalmazott olyan piaci előrejelzéseket sem, amelyek igazolták volna, hogy a várt kereslet indokolja ezt az üzleti stratégiát, továbbá az adott szegmensek jövedelmezőségére vonatkozó előrejelzést sem foglalt magában.

[1] Az Amber jelezte, hogy az elemzése szerint a hajógyár az Amber által tervezett szerkezetátalakítást követően nem válik jövedelmezővé.

(283) A Bizottság megállapítja, hogy a Mostostal elismerte, hogy a hajóépítési ágazatban nincs tapasztalata, és hogy valójában az volt a szándéka, hogy a hajógyár hajóépítési tevékenységének irányításához stratégiai partnert találjon. Bár a Bizottságot arról tájékoztatták, hogy a Mostostal valóban folytatott tárgyalásokat bizonyos lehetséges együttműködési partnerekkel, a Bizottságnak benyújtott szerkezetátalakítási terv kidolgozása előtt ilyen együttműködés nem jött létre. Az Ulsteinnel együtt kiadott szándéknyilatkozat pusztán azt jelezte, hogy a felek tárgyalnak az együttműködés lehetőségéről és annak formájáról. A 2008. július 7-én benyújtott felülvizsgált szerkezetátalakítási tervből, valamint a szándéknyilatkozatból az a következtetés vonható le, hogy az Ulstein megvizsgálta az SSN termelőlétesítményei kihasználásának lehetőségét, de nem tulajdonosként, hanem szerződéses jogviszony keretében. E dokumentumok egyike sem jelezte, hogy az Ulstein az SSN hajóépítési tevékenységeinek szerkezetátalakítására és működtetésére partnerséget létesít a Mostostallal. Ez komoly kétségeket vet fel a szerkezetátalakítás feltételezett eredményeit és a pénzügyi előrejelzéseket illetően, legalábbis ami a hajóépítést, és következésképpen ténylegesen magának az üzleti diverzifikációnak a fogalmát illeti.

(284) A tervben szereplő, és a hajógyár vezetése által kidolgozott beruházási program nem bizonyította, hogy a javasolt beruházások szükségesek voltak a hajógyár életképességének helyreállításához. Másfelől a Bizottság megállapítja, hogy a beruházásoknak mintegy 60 %-a csak a hajógyár befektetett eszközei értékének jelenlegi szinten való tartására szolgál. Ennél fontosabb, hogy a 2008. július 7-én benyújtott, felülvizsgált szerkezetátalakítási tervben elismerték, hogy külső szakértőt vontak be a hajóépítési műveletekhez tartozó beruházási program elkészítésébe, ami azt mutatja, hogy a Mostostal által tervezett beruházási program a Mostostal pénzügyi előrejelzéseihez, illetve ennélfogva a hosszú távú életképesség helyreállításához nem tekinthető hiteles alapnak. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy nem igazolták, hogy a javasolt beruházási program kellően távolra mutató volt az életképesség helyreállításához.

(285) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy bizonyos fontos szerkezetátalakítási intézkedések (szervezeti szerkezetátalakítás, a beszerzések és a készletek kezelése, foglalkoztatási szerkezetátalakítás) leírása meglehetősen általános volt, és a terv inkább a befektető további elemzési munkájának alapjául szolgáló vázlat volt. Míg a Bizottság pozitívan értékelte, hogy a terv bizonyos szerkezetátalakításra szoruló területeket határozott meg, az általánosság szintje nem teszi lehetővé, hogy a Bizottság értékelje, hogy a szerkezetátalakítási intézkedések megfelelően kezelték-e a hajógyár problémáit, és azt sem, hogy azokat milyen feltételezések mellett és milyen határidőn belül lehet végrehajtani.

(286) Ami a pénzügyi előrejelzéseket illeti, a terv nem fejtette ki részletesen, hogy a különböző szerkezetátalakítási intézkedések – többek között a beruházások és a különböző költségcsökkentő intézkedések és a kapcsolódó termelékenységi javulások – hogyan befolyásolják a pénzügyi előrejelzéseket. Olyan elemzésre sem került sor, amely ezen előrejelzések különböző kockázati tényezőkkel – például a piac, az árak, az anyagköltségek, a devizaárfolyamok és a bérek alakulásával – szembeni érzékenységét vizsgálta volna. A pénzügyi előrejelzéseket alátámasztó feltételezések részletes ismertetésének és indokolásának hiányában a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezeknek az előrejelzéseknek a hitelességét és a szerkezetátalakítási terv határozottságát nem bizonyították. Ez különösen fontos, tekintettel arra, hogy a pénzügyi előrejelzések azt mutatták, hogy a befektetés a jövedelmezőségi határon volt.

(287) A Bizottság végezetül megállapítja, hogy a befektető a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának sikerét kiegészítő állami támogatástól tette függővé. A szerkezetátalakítási időszak végén a saját tőke megtérülése még ezzel a kiegészítő állami támogatással és a befektető beavatkozásával is viszonylag alacsony lenne, tekintettel arra, hogy az olyan alternatív befektetési lehetőségek, mint az államkötvények, hasonló megtérüléssel és kevesebb kockázattal járnak, ahogyan azt maga a befektető elismeri.

(288) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy nem igazolták, hogy a hajógyár a Mostostal által kidolgozott, 2008. júniusi szerkezetátalakítási terv alapján képes helyreállítani életképességét.

A 2008. szeptemberi szerkezetátalakítási terv

(289) A Bizottság megállapítja, hogy bár a 2008 szeptemberében benyújtott szerkezetátalakítási terv a 2008. júniusinál kidolgozottabb, a Bizottság legtöbb kételyét fenntartja a terv határozottságával és hitelességével kapcsolatban.

(290) A terv az SSN jogutódainak valamennyi tervezett tevékenysége esetében nem tartalmaz teljes piaci elemzést. Az SSN Ulstein és az SSN Odra tervezett tevékenysége esetén csak korlátozott piaci leírást ismertet, és ez a leírás nem közli az e tevékenység iránti várható keresletet, sem pedig a tevékenység jövedelmezőségét. Az SSN Odra esetén nem tartalmaz üzleti tervet, és a szerkezetátalakítási terv csak azt jelzi, hogy a vállalat építhet bizonyos hajótípusokat, kellő indokolás nélkül.

(291) A Bizottság megállapítja, hogy az SSN hajóépítési tevékenységének folytatására hivatott SSN Odra teljes mértékben a hajóépítési ágazatban tapasztalattal nem rendelkező Mostostal tulajdonában lenne. Az Ulstein, amely a szerkezetátalakítási projektben való részvételével a hajóépítési ágazatban szükséges know-how-t és tapasztalatot biztosítaná, nem kíván pénzügyi hozzájárulást adni az SSN Odra vállalat számára.

(292) Ami az SSN Wspólna vállalatot illeti, a Bizottság megállapítja, hogy a terv szerint kapacitásának megközelítőleg 40 %-át vagy egy felszámolásra kerülő vállalat (az SSN Nowa) vagy egy üzleti tervvel nem rendelkező vállalat (az SSN Odra) használná fel. Ezen túlmenően a feltételezés szerint az SSN Wspólna fennmaradó kapacitását (9–17 ezer tonna acélt, azaz kapacitásának 12–23 %-át) más vállalatok javára végzett alvállalkozási tevékenységre használnák fel, ugyanakkor az elérhető célpiac, kereslet és jövedelmezőség elemzése elmaradt.

(293) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a szeptember 12-i szerkezetátalakítási terv továbbra sem támasztja alá az üzleti stratégia hitelességét, különösen a hajóépítési ágazat tekintetében nem.

(294) Ami a tervezett eszközszerkezet-átalakítást illeti, a Bizottság megállapítja, hogy a terv sem a hajógyár beruházási szükségleteinek elemzésére, sem a beruházási program indokolására nem tér ki. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a telek felszabadítása érdekében egyes termelőeszközök áthelyezésére tervezett [...] millió PLN összegű beruházás inkább helyettesítő beruházás, mint valódi eszközkorszerűsítés.

(295) A tervezett korszerűsítés költségei ezért csak 104 millió PLN-t tesznek ki, és a korszerűsítési beruházást az SSN Mostostal, az SSN Ulstein és az SSN Wspólna vállalatban hajtják végre. Az SSN Odra, amelyről azt feltételezték, hogy a jövőben az SSN valamennyi jogutód vállalata közül a bevétel 50 %-át realizálja, nem hajtana végre beruházásokat, és nem rendelkezne befektetett eszközökkel. A Bizottság megállapítja, hogy a Mostostal által 2008 júniusában benyújtott terv 264 millió PLN összegben tervezett beruházásokat. Mivel nem mutattak be a beruházási program ilyen mértékű (a júniusi tervhez képest 40 %-os) visszaszorítására vonatkozó indokolást, és nem elemezték a vállalatok beruházási szükségleteit, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem igazolták, hogy a tervezett beruházási program elegendő a tevékenységek hosszú távú életképességének helyreállításához.

(296) A szerkezetátalakítási intézkedések várt eredményeinek az ismertetése elmarad, és a terv nem fejti ki, hogy ezeknek az intézkedéseknek a végrehajtása mikor hoz eredményeket, és mikor lesznek hatással a vállalat pénzügyi teljesítményére. Ezenkívül a terv az előirányzott bevételek és költségek tekintetében nem ismerteti a pénzügyi előrejelzések feltételezéseit. Ezek a tényezők kétségeket vetnek fel az előrejelzések hitelességét illetően. Ezen túlmenően az érzékenységi elemzés azt mutatja, hogy az SSN Mostostal és különösen az SSN Odra továbbra is igen veszélyeztetett a változó piaci feltételekkel szemben. Az amerikai dollár 10 %-os leértékelődése a 2009–2012 közötti időszakban az SSN Mostostal esetében a felhalmozott nyereség 40 %-os visszaesését, az SSN Odra esetében pedig 83 %-os visszaesését okozhatja (az SSN Odra esetében az elemzés kétségkívül figyelmen kívül hagyja a fedezeti politikát). Emellett a terv azt feltételezi, hogy az acélárak 10 %-os növekedése az SSN Mostostal esetében a felhalmozott nyereség 40 %-os, az SSN Odra esetében pedig 50 %-os visszaesését eredményezi. A Bizottság tehát azt a következtetést vonja le, hogy a terv nem igazolta, hogy egy egészséges fedezeti politika végrehajtását követően a vállalatoknak az árfolyamok vagy az acélárak ingadozásával szembeni érzékenysége elfogadható szinten lenne.

(297) Ami a tervezett értékesítési megtérülést illeti, a terv nem ismerteti, hogy az előirányzott eredményeket milyen alapon becsülték meg (működési költségek, hajóárak, az acélgyártási tevékenység stb. tekintetében), és a Bizottságnak azt a következtetést kell levonnia, hogy nem igazolták, hogy a tervezett eredmények a valóságnak megfelelő feltételezéseken alapulnak. Ezen túlmenően az SSN Wspólna és az SSN Biuro Projektowe esetében az értékesítés tervezett megtérülése minimális, ahogyan azt a szerkezetátalakítási terv elismeri. A Bizottság megítélése szerint az ilyen alacsony megtérülési szint nem elegendő ahhoz, hogy ezek a vállalatok állami támogatás nélkül versenyezhessenek a piacon. Bár a terv azt állítja, hogy az SSN Wspólna és az SSN Biuro Projektowe a többi vállalat részére hivatott szolgáltatásokat nyújtani, ami állítólag a tervezett értékesítési megtérülés alacsony értékét indokolja, a Bizottság szerint ezeknek független vállalatoknak kellene lenniük, valamint megállapítja, hogy e vállalatok alacsony tervezett eredményei az egész projekt életképességét illetően kétségeket vetnek fel.

(298) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a pénzügyi előrejelzések hitelessége kétséges, és a tervezett eredmények továbbra is rendkívül érzékenyek a változó piaci feltételekre. Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a terv megbízhatósága nem bizonyított.

(299) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem igazolták, hogy a hajógyár a 2008. szeptember 12-i szerkezetátalakítási terv alapján képes-e hosszú távú életképességének helyreállítására. Ezen túlmenően a Bizottság megállapítja, hogy az Ulstein kilépett a privatizációs folyamatból, ami azt jelenti, hogy a szeptember 12-i szerkezetátalakítási terv az abban foglalt feltételek mellett nem hajtható végre. Mindenesetre a fenti értékelés azt mutatja, hogy a terv akkor sem tekinthető elégségesnek, ha az Ulstein érintett lenne a projektben, vagy ha a Mostostal egyedül kívánná végrehajtani a szeptember 12-i szerkezetátalakítási tervet (amint azt 2008. szeptember 22-i levelében bejelentette).

(300) A privatizációs kísérletek kudarca azt jelenti, hogy a hajógyár piaci feltételek mellett nem képes a 2006. évi szerkezetátalakítási terv, sőt olyan átfogó szerkezetátalakítási stratégia végrehajtásához sem elegendő tőkét szerezni, amely a folyamatos állami támogatás szükségessége nélkül biztosítaná a hajógyár hosszú távú életképességét. Ez azt is jelenti, hogy az SSN nem tudja megszerezni a szerkezetátalakításához szükséges vezetési és piaci know-how-t.

(301) Valóságnak megfelelő és átfogó szerkezetátalakítási terv hiányában a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az SSN javára nyújtott, és a fenti 2.7. részben ismertetett támogatás tisztán működési támogatás, nem pedig a közös piaccal összeegyeztethető szerkezetátalakítási támogatás.

3.3.3. MINIMUMRA KORLÁTOZOTT TÁMOGATÁS

(302) Az iránymutatás 43. pontja értelmében a támogatás összegének a szerkezetátalakítás végrehajtásához szükséges szerkezetátalakítási költségek minimumára kell korlátozódnia. A kedvezményezett várhatóan jelentős mértékben hozzájárul a szerkezetátalakítás finanszírozásához, vagy saját forrásaiból, vagy – piaci feltételek mellett – külső finanszírozásból. Az ilyen hozzájárulás egyrészt annak a jele, hogy a piac bízik az életképességhez való visszatérés megvalósíthatóságában, másrészt pedig ilyen módon biztosítható, hogy az állami támogatás a minimumra korlátozódjon. Az olyan nagyvállalkozások esetében, mint az SSN, ennek a hozzájárulásnak legalább a szerkezetátalakítási költségek 50 %-át kell kitennie.

(303) Az SSN helyzetének fenti ismertetéséből elsősorban az következik, hogy a hajógyár aligha volt képes szerkezetátalakításához külső finanszírozást bevonni.

A 2006. júniusi szerkezetátalakítási terv

(304) Ami a saját hozzájárulást illeti, a 2006. évi szerkezetátalakítási terv szerint a – működési költségeket is tartalmazó – szerkezetátalakítási költségek 11 500 millió PLN-t tennének ki, míg a javasolt saját hozzájárulás 3 600 millió PLN, azaz 30 % lenne. Ha a működési költségek nem számítanának bele a költségekbe és a finanszírozásba, a szerkezetátalakítási költségek 374,7 millió PLN-t tennének ki, a saját hozzájárulás pedig 190 millió PLN lenne.

(305) A Bizottságnak kétségei merültek fel azt illetően, hogy a 190 millió PLN piacon történő megszerzésére vonatkozó elvárás megfelelt-e a valóságnak. Annak idején nem volt arra utaló jel, hogy az SSN ezt a tőkét fel tudná halmozni a piacon. A javasolt hozzájárulást ezért nem lehetett az iránymutatásban előírtaknak megfelelően ténylegesnek és valósnak tekinteni. A KPS és az ARP több sikertelen kísérlete – először a kisebbségi részvényesek vonzására, azt követően pedig a hajógyár részvényei 100 %-ának eladására irányuló kísérlete – tulajdonképpen azt bizonyította, hogy a piac nem érdeklődik az SSN-be való befektetés iránt.

(306) Ami a műveletek finanszírozását illeti, a 2006. évi szerkezetátalakítási terv azt feltételezte, hogy a termelést kereskedelmi hitelekből, valamint a hajótulajdonosok KUKE által nem garantált előlegfizetéseiből finanszírozzák, amelyek teljes összege a 2002–2009 közötti szerkezetátalakítási időszak egészében 3 200 millió PLN lett volna a KUKE által garantált 4 200 millió PLN összegű finanszírozásával szemben. Az adott időszakban itt sem volt arra utaló jel, hogy az SSN képes lesz ilyen mértékű finanszírozáshoz jutni a piacon. A kereskedelmi hitelek és garanciák formájában javasolt hozzájárulás ezért nem volt ténylegesnek és valósnak tekinthető, ahogyan azt az iránymutatás előírja. A Bizottság ezenkívül megállapítja, hogy a hajógyár eddig nem volt képes a piacon állami támogatás nélkül finanszírozást szerezni a műveleteihez.

(307) Ezen túlmenően a 2006. évi szerkezetátalakítási terv azt irányozta elő, hogy a hajótulajdonosok 628,7 millió PLN összegű kiegészítő kifizetéseit a szerződések újratárgyalását követően saját hozzájárulásnak kell tekinteni. Néhány szerződést valóban újratárgyaltak. A Bizottság hangsúlyozza, hogy az iránymutatás szerint a saját hozzájárulásnak azt kell jeleznie, hogy a piacok bíznak az életképesség helyreállításának megvalósíthatóságában. Az a tény, hogy a hajótulajdonosok a szerződött hajók leszállításának elmaradását jelentő kockázattal szembesülve, valamint külső tényezőkre tekintettel (mint amilyen például az acélárak emelkedése) hajlandóak emelni a szerződött hajók árát, nem bizonyítja, hogy bíznak a hajógyár életképességében és hosszú távú versenyképességében. Ezenkívül a hajótulajdonosok nem járultak hozzá ahhoz, hogy a kiegészítő kifizetések a szerkezetátalakítás költségeit fedezzék, csak ahhoz (és csak bizonyos mértékben), hogy a szerződött hajók termelési költségeit fedezzék. A Bizottság ezért a hajótulajdonosok kiegészítő kifizetéseit nem fogadhatja el az iránymutatás értelmében vett saját hozzájárulásként.

A 2008. júniusi szerkezetátalakítási terv

(308) 2008. júniusi szerkezetátalakítási terv ebben a tekintetben nem eredményezett lényeges javulást. Bár a befektető kötelezettséget vállalt arra, hogy a beruházási program részleges finanszírozására 149,5 millió PLN-t juttat, emellett az államtól összesen 588 millió PLN kiegészítő tőkeinjekciót, az ARP-től pedig 68 millió PLN összegű hitelt kért. A befektető a forgótőke finanszírozására kiegészítő garanciákat kért a KUKE-tól.

(309) A 2008. júniusi szerkezetátalakítási tervben foglalt korlátozott információk alapján meghatározható szerkezetátalakítási költségek legalább a 2008–2009 közötti időszakra szóló, meglévő hajóépítési szerződések várt veszteségeinek fedezéséhez szükséges előirányzott összegnek (588 millió PLN), valamint a 2008–2012 közötti időszakra tervezett befektetési szükségleteknek (264 millió PLN) feleltek meg.

(310) E költségek többségét állami támogatásnak kellett fedeznie. Valójában a befektető tervezett saját hozzájárulása csak egy 149,5 millió PLN összegű tőkeinjekció volt, amely a fent ismertetett szerkezetátalakítási költségek 17 %-ának felelt meg. A kialakult gyakorlattal összhangban ([1]) a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a jövőbeli pénzforgalom nem tekinthető az iránymutatás szerinti saját hozzájárulásnak, mert az nem a vállalatnak vagy a részvényeseknek a szerkezetátalakítási költségek fedezésére szolgáló tényleges és valós hozzájárulását képviseli. Ezen túlmenően a Bizottságnak figyelembe kell vennie a 2002-ben kezdődött szerkezetátalakítási időszak egészét. Tekintettel arra a jelentős állami támogatásra, amelyben a hajógyár ebben az időszakban részesült, a saját hozzájárulás az összes szerkezetátalakítási költséggel szemben még tovább csökkent. Ezért nyilvánvaló, hogy a saját hozzájárulás távolról sem közelítette meg a szerkezetátalakítási költségekre vonatkozóan az iránymutatásban előírt 50 %-os küszöböt.

A 2008. szeptember 12-i szerkezetátalakítási terv

(311) A 2008. szeptember 12-i szerkezetátalakítási terv sem tudja javítani a szerkezetátalakítási költségekhez való saját hozzájárulás mértékét.

(312) A 2008. szeptember 12-i szerkezetátalakítási terv részletesebb tájékoztatást ad a tervezett szerkezetátalakítási költségekről és finanszírozási forrásokról. A tervezett szerkezetátalakítási költségek beruházási költségekből (104 millió PLN), a termelőeszközöknek a hajógyár más területére való áthelyezésének költségeiből (50 millió PLN), foglalkoztatási szerkezetátalakításból (53,4 millió PLN), a meglévő szerződések jövőbeli veszteségeinek fedezéséből (840 millió PLN), valamint a hajógyár ARP-vel és KPS-szel szemben felhalmozódott kötelezettségeinek fedezéséből (197,5 millió PLN) állnak ([2]).

(313) A szerkezetátalakítási költségek összesen 1,354 milliárd PLN-t tesznek ki.

(314) Ezenkívül a terv a 227,6 millió PLN összegű forgótőke-szükségletet a szerkezetátalakítási költségek részeként kezeli. A Bizottság a forgótőke-szükségletet a vállalatok szokásos működése részének, nem pedig szerkezetátalakítási költségnek tekinti, és ezért finanszírozásukat különkülön kell értékelni.

(315) Ami a saját hozzájárulást illeti, a terv a következő kategóriákat irányozza elő: a hajótulajdonosok kiegészítő kifizetései a szerződések újratárgyalását követően (376 millió PLN), a befektetők tőkeinjekciói (242 millió PLN), az eszközök eladásából származó bevétel (118 millió PLN), valamint a forgótőke finanszírozása (a Mostostal részéről 170 millió PLN összegű kölcsön és kereskedelmi hitel).

(316) A forgótőke-szükségletekkel kapcsolatban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a hajóépítési ágazaton belüli hosszú termelési ciklusok és a végtermékek magas értéke miatt a forgótőke finanszírozása sajátos problémát jelent. A hajóépítési ágazatban a forgótőkét jelentős mértékben külső forrásokból teremtik elő. A forgótőke egy részét a hajótulajdonosok előlegfizetéseiből teremtik elő, jellemzően garancia ellenében, amelyet Lengyelországban a leggyakrabban a KUKE nyújt. Mivel az előlegfizetések általában nem haladják meg a vételár 80 %-át, a hajógyárak a beszállítóiktól áthidaló hiteleket és kereskedelmi hiteleket kérnek. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy, a hajóépítési ágazat sajátos helyzete miatt a forgótőkeszükségletek strukturális megoldást tesznek szükségessé, és nem csupán egyszeri szerkezetátalakítási költségek. Ennélfogva a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a hajóépítési ágazatban a forgótőke-hitelek nem tekinthetők saját hozzájárulásnak, mert azok a folyamatban lévő műveletek finanszírozására, nem pedig a szerkezetátalakítási költségek finanszírozására szolgálnak.

(317) A fentiekben kifejtetteknek megfelelően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a hajótulajdonosok által a szerződések újratárgyalását követően a vételár növelése érdekében folyósított kiegészítő kifizetések nem tekinthetők az iránymutatás szerinti saját hozzájárulásnak.

Eszközök eladása

(318) Ami a felesleges eszközök eladásából származó, 118 millió PLN értékűre becsült tervezett bevételt illeti, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem bizonyították be, hogy ez a bevételforrás ténylegesnek és valósnak tekinthető.

(319) Először is az ARP és a KPS (az SSN jelenlegi tulajdonosai), valamint a Mostostal közötti privatizációs megállapodás tervezete szerint a fent említett eszközöket a Mostostalnak kellene eladnia egy, az ARP és a KPS által választott jogalanynak, legalább 118 millió PLN-ért. Ez a feltevés aggodalomra ad okot, mivel ez az összeg láthatólag annak az állami garanciának felel meg, amely az adott eszközök állam által kiválasztott vevőnek történő eladásából származó minimális bevételre vonatkozik. A Bizottság ezért kétségbe vonja, hogy ez a lehetséges eladás állami támogatástól mentes.

(320) Másodszor a telek értékbecslése Szczecin régiójának vonzó térségeiben található, lakásépítésre és szolgáltatásnyújtásra, nem pedig ipari területként használandó ingatlanok eladásán alapult. Ebből az értékbecslésből látható, hogy az ipari célokra eladott telkek árai akár tízszer alacsonyabbak is lehetnek, mint az értékbecslésben feltételezett összegek. Ezenkívül az értékbecslés azt feltételezi, hogy az eladás előtt minden meglévő épületet és berendezést lebontanak, és a telket megtisztítják és előkészítik. Az értékbecslés elismeri, hogy ez az előkészítés költséget jelentene. E költségekre vonatkozóan nem szolgáltattak becsléseket, és a szerkezetátalakítási terv ebben a tekintetben semmiféle információt nem tartalmaz ([3]).

([1]) Lásd az iránymutatás 43. pontját.

([2]) E kötelezettségek egy részét (131,5 millió PLN-t; lásd a (201) preambulumbekezdést) 2008 augusztusában saját tőkére váltották át, a másik részt (66 millió PLN-t) pedig továbbra is vissza kell fizetni.

([3]) Ezen túlmenően a Bizottság megállapítja, hogy a 2008. szeptember 12-i szerkezetátalakítási terv egyik melléklete szerint, amely a szerkezetátalakítási folyamatra vonatkozó általános feltételezéseket mutatja be, ennek az ingatlannak az értékét eredetileg [...] millió PLN-re becsülték.

(321) Harmadszor a Bizottság kétségbe vonja, hogy ezen eszközök értéke megfelelően tükröződött az SSN mérlegében, és következésképpen a Mostostal által az SSN-nek fizetendő árban. A Bizottság megállapítja, hogy 2007 végén az SSN mérlege szerint a hajógyár befektetett eszközeinek teljes értéke [...] millió PLN-t tett ki. A terv azonban azt irányozza elő, hogy a hajógyár termelőeszközeit az új vállalatoknak (SSN Ulstein, SSN Mostostal és SSN Wspólna) névértékükön, [...] millió PLN-ért adja el, a felesleges eszközöket pedig harmadik feleknek [...] millió PLN becsült piaci értéken adja el. Ez azt mutatja, hogy vagy az eszközök könyv szerinti értékét becsülték alul, vagy az eladásukból tervezett bevételt becsülték túl.

(322) Végezetül 2007 végén az SSN nettó eszközértéke [...] millió PLN volt. Azóta az ARP és a KPS az adósságot saját tőkére váltó swapügyletet hajtott végre 131,5 millió PLN értékben, és 434 millió PLN összegű, újabb tőkeinjekció van tervben. Másrészt a meglévő szerződésekből származó tervezett veszteség 465 millió PLN. Mindent összevetve – minden egyéb tényezőt változatlannak feltételezve – az SSN megszerzésével a Mostostal [...] millió PLN nettó értékű eszközt láthatólag gyakorlatilag díjmentesen venne át. Az eszközök eladásából származó összes bevételt feltehetőleg a hajógyár (azaz az SSN Nowa) használná fel szerkezetátalakítási célokra (pl. foglalkoztatási szerkezetátalakításra), valamint forgótőkeként az aktuális megrendelőkönyvében szereplő hajók befejezésére. A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a hajógyár privatizációjával összefüggésben a jelek szerint az eszközök piaci értéken aluli átruházása formájában kiegészítő állami támogatásban részesül ([1]). Az állam azáltal, hogy a szerkezetátalakítási intézkedések végrehajtására tett vevői kötelezettségvállalás ellenében a részvények eladási árát csökkenti, közvetve finanszírozza az említett intézkedéseket. Következésképpen a Bizottság nem fogadhatja el, hogy a befektető által piaci ár alatt megszerzett eszközök eladása saját forrásnak tekinthető ([2]).

(323) A fenti okok miatt a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem bizonyították be, hogy a felesleges eszközök eladásából származó, 118 millió PLN összegű, tervezett bevétel a szerkezetátalakítási költségek finanszírozása tényleges és valós forrásának tekinthető.

A befektetőktől származó tőkeinjekciók

(324) Ami a magánbefektetők tervezett tőkeinjekcióit illeti, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem bizonyították be, hogy ezek teljes egészében ténylegesnek és valósnak tekinthetők.

(325) Először is a szerkezetátalakítási terv azt irányozza elő, hogy az Ulstein teljes pénzügyi hozzájárulása 114,9 millió PLN lesz. A Mostostal és az Ulstein között létrejött, a Bizottságnak – aláírás nélkül – szeptember 5-én benyújtott előzetes együttműködési megállapodás szerint azonban az Ulstein kötelezettséget vállalt arra, hogy az SSN Ulstein vállalatban legfeljebb 52,5 millió PLN (nem pedig a tervben előirányzott 67,3 millió PLN), az SSN Wspólna vállalatban legfeljebb 44,65 millió PLN (míg a terv az Ulstein részvételét 47,5 millió PLN összegben irányozza elő), valamint az SSN Biuro Projektowe vállalatban (a tervben előirányzott 0,1 millió PLN-nel szemben) legfeljebb 0,85 millió PLN összegben tőkeemelést hajt végre. Következésképpen az Ulstein által a megállapodásban vállalt teljes hozzájárulás 98 millió PLN-t, azaz a szerkezetátalakítási tervben előirányzottnál 16,9 millió PLN-nel kevesebbet tesz ki.

(326) Másodszor a szerkezetátalakítási terv ugyan azt feltételezi, hogy a befektetők saját tőkéjükkel járulnak hozzá a hajógyárhoz, azonban azt a lehetőséget is elismeri, hogy az Ulsteinnek esetlegesen finanszírozást kell szereznie a piacon. Nem igazolták, hogy az Ulstein képes lesz ilyen finanszírozást biztosítani, és az ezért nem tekinthető ténylegesnek és valósnak. Ezen túlmenően a 2008. szeptember 10-i megbeszélésen az Ulstein képviselői kifejtették, hogy az Ulstein (a fent ismertetett együttműködési megállapodással összhangban) összesen 98 millió PLN összegben tervezett tőkét biztosítani, amelyből 30 millió PLN tőkeinjekció lenne. A fennmaradó részt a piacon kellene megszerezni. Az Ulstein kifejtette, hogy amennyiben nem képes ilyen finanszírozást szerezni a piacon, nem juttat tőkét ([3]). Mindez nem tükröződik a tervben, amelyből csak az derül ki, hogy az, hogy az Ulstein a projektet saját forrásaiból vagy külső hitelből finanszírozza-e, „sem a vállalat működési tevékenységének elveit és eredményeit, sem a befektetők saját hozzájárulásainak szintjét nem változtatja meg".

([1]) Ez hasonló az Automobile Craiova (46/07. sz.) ügyhöz, amelyben a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy az Automobile Craiova privatizációs folyamata keretében a román hatóságok (a minimális foglalkoztatás és az eladott vállalkozásba való befektetés szintje tekintetében), csökkentett eladási ár ellenében bizonyos feltételeket írtak elő a vevő számára, ami az eladott vállalkozás javára nyújtott állami támogatást képezett.

([2]) A Bizottság megállapítja, hogy a meglévő szerződések teljesítését és a tervezett szerkezetátalakítási intézkedések végrehajtását követően az SSN Nowa feltehetőleg felszámolásra kerül, és amennyiben marad további készpénz, azt egyenlő mértékben fel kell osztani a Mostostal és az állam között. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a legrosszabb esetben a privatizációs folyamat keretében nyújtott állami támogatás csökkentéséhez vezethet, de nem változtat azon a tényen, hogy az eszközök piaci értéken aluli átruházásához állami támogatás társult, és ezért azok eladása nem minősülhet állami támogatástól mentes saját hozzájárulásnak.

([3]) A 2008. szeptember 10-i megbeszélésen egyértelművé vált, hogy a szerkezetátalakítási tervet a Mostostal dolgozta ki, nem pedig az Ulstein. Az Ulstein nem is látta a Bizottságnak 2008. szeptember 3-án megküldött tervezetet, és meglepve értesült arról, hogy a tőkével kapcsolatos kötelezettségvállalás összege 114 millió PLN lett volna.

(327) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy nem kapott kellő bizonyítékot az Ulstein által befektetni kívánt összegre, sem pedig arra vonatkozóan, hogy külső finanszírozáshoz jutás hiánya esetén hajlandó-e a saját forrásaiból befektetni. A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a 242 millió PLN összegű, tervezett tőkeemelésből csak 157,2 millió PLN tekinthető ténylegesnek és valósnak. Ezenkívül az Ulstein szeptember 22-i levelében bejelentett kilépése a privatizációs folyamatból, valamint az az információ, hogy a Mostostal esetlegesen egyedül hajtja végre a szeptember 12-i szerkezetátalakítási tervet, a tervben előirányzott finanszírozást még bizonytalanabbá teszi.

(328) Következésképpen a tényleges és valós, állami támogatástól mentes saját hozzájárulás (157,1 millió PLN) a csak a befektető számára felmerülő szerkezetátalakítási költségek (1,354 milliárd PLN) figyelembevétele esetén is csak 12 %. Emellett a Bizottságnak a 2002-ben kezdődött szerkezetátalakítási időszak egészét figyelembe kell vennie. Tekintettel az említett időszakban a hajógyár javára nyújtott jelentős mennyiségű állami támogatásra, a saját hozzájárulás az összes szerkezetátalakítási költséghez képest még ennél is alacsonyabb. Ezért nyilvánvaló, hogy a saját hozzájárulás még távolról sem közelíti meg a szerkezetátalakítási költségek iránymutatásban előírt 50 %-os küszöbét.

(329) A Bizottság megállapítja, hogy az Ulstein privatizációból való kilépését és az SSN szerkezetátalakítását követően a Mostostal 2008. szeptember 25-én benyújtott leveléhez csatolta egy vezető kazahsztáni banknak, a BTA-nak az SSN iránti esetleges érdeklődésére vonatkozó levelét. Ebben a levélben a bank azt állította, hogy kész 100 millió USD összegben finanszírozást nyújtani az SSN-projekthez, és arra kérte a Mostostalt, hogy az Európai Bizottság jóváhagyását követően küldje meg részére a szerkezetátalakítási tervet. A Bizottság megállapítja, hogy a levél 2008. június 26-án kelt, és ezért nem hivatkozhat a 2008. szeptemberi szerkezetátalakítási tervre, hanem minden bizonnyal a már érvénytelen júniusi tervre hivatkozik. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az említett levél nem szolgálhat bizonyítékként a 2008. szeptember 12-i terv tényleges és valós finanszírozására. Mindenesetre a saját hozzájárulás akkor is legfeljebb a szerkezetátalakítási költségek 17 %-át teszi ki ([1]) – azaz jóval kevesebb lenne az iránymutatásban előírtnál –, ha ezt a finanszírozást ténylegesnek és valósnak tekintik, és az elemzésnél csak a tervezett szerkezetátalakítási költségeket veszik figyelembe.

(330) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a valóságban a hajógyár gyakorlatilag nem szerzett az iránymutatás szerinti saját hozzájárulást, és a saját hozzájárulás semmi esetre sem jelentős. Ezen túlmenően a Mostostal által benyújtott szerkezetátalakítási terv nem biztosít kellő szintű saját hozzájárulást. Mivel a saját hozzájárulásnak olyan hatással kellene járnia, hogy az állami támogatás szintjét a minimumon tartja, ilyen saját hozzájárulás hiányában a Bizottságnak azt a következtetést kell levonnia, hogy a támogatás a szükséges minimumra korlátozására vonatkozó követelmény nem teljesül. Épp ellenkezőleg, a Mostostal szerkezetátalakítási terve azon a feltevésen alapul, hogy kiegészítő állami támogatást fognak nyújtani, a vállalat maga pedig azt állítja, hogy a végrehajtás ettől a kiegészítő állami támogatástól függ.

(331) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az a követelmény, hogy a támogatás a minimumra korlátozódjon, és ahhoz valódi, állami támogatástól mentes hozzájárulás társuljon, nem teljesül.

3.3.4. A VERSENY INDOKOLATLAN TORZULÁSÁNAK ELKERÜLÉSE

(332) A Bizottság emlékeztet a Wulkan 1 sólyatér lezárásával kapcsolatban Lengyelországgal kötött előzetes megállapodására. Az ezen egyezményt követő további fejlemények, valamint az iránymutatás első két feltételével kapcsolatos fenti következtetések fényében azonban ebben a szakaszban nem szükséges értékelni, hogy a Lengyelország által javasolt kompenzációs intézkedések elegendőek voltak-e.

3.3.5. KÖVETKEZTETÉS

(333) A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az SSN javára nyújtott, bejelentett állami támogatás nem nyilvánítható a közös piaccal összeegyeztethetőnek, és azt vissza kell téríttetni.

4. **VÉGREHAJTÁS**

(334) Az SSN javára biztosított intézkedésekben foglalt, az e határozat (187)–(201) preambulumbekezdésében ismertetett támogatási elemet vissza kell téríttetni. Általában a behajtandó támogatási elem, azaz a támogatás kedvezményezettjének juttatott előny, a kedvezményezett által a piacon megszerezhető feltételek, illetve az intézkedés biztosításának feltételei közötti különbségnek felel meg.

(335) A Bizottság által bejelentett referencia- és leszámítolási kamatlábakat a támogatási elem mérése érdekében a piaci kamatláb helyettesítőjeként – különösen akkor, ha támogatási elemet több részletben folyósítják –, valamint a kamattámogatási rendszerekből származó támogatási elem kiszámításához alkalmazzák ([2]). A nehéz helyzetben lévő vállalatok, például az SSN esetében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a referencia-kamatlábat az ügylettel járó magas kockázat tükrözése érdekében legalább 400 bázisponttal növelni, és a kedvezményezett által kínált biztosíték hiánya, illetve elégtelensége miatt további 200 bázisponttal kell növelni. A fentieknek megfelelően a

([1]) 1 USD-t 2,3 PLN-nek feltételezve.

([2]) A Bizottság közleménye a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapításának módjáról (HL C 273.,1997.9.9., 3. o.)

hajógyár által nyújtott biztosíték értéke a vállalat eszköz/kötelezettség aránya tekintetében vitatható. A nehéz helyzetben lévő vállalatok esetében, amikor a vállalat egyáltalán nem tud piaci finanszírozást szerezni, a támogatási elem a kapott pénzeszközök névértékének 100 %-áig emelkedhet ([1]).

(336) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vizsgált időszakban, amikor az SSN a (187)–(201) preambulumbekezdésben ismertetett támogatásban részesült, (a (45)–(57) preambulumbekezdésben kifejtetteknek megfelelően) komoly pénzügyi nehézségekkel küzdött, és nem tudott finanszírozást szerezni a piacon. A hajógyár továbbra is veszteséges volt, és a vizsgált időszakban gyakorlatilag egyáltalán nem jutott finanszírozáshoz a piacon. Ilyen körülmények között – a felmerülő magas kockázatra tekintettel – piacgazdasági befektető nem lenne hajlandó finanszírozást biztosítani a hajógyárnak. Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egyetlen bank sem járult volna hozzá ahhoz, hogy hitelt nyújtson a hajógyárnak, még magas kamatlábak mellett sem, és egyetlen bank sem járult volna hozzá a garancianyújtáshoz, még magas garanciavállalási díj ellenében sem.

A támogatási elem kiszámítása adott intézkedéskategóriákhoz

Hitelek

(337) Mivel az SSN a piactól sem hitelt, sem garanciát nem kapott volna, a vizsgált időszakban a hajógyárnak nyújtott bármely hitel vagy garancia automatikusan állami támogatást képez. A még hatályos garanciákat következésképpen haladéktalanul meg kell szüntetni, és minden hitelt haladéktalanul vissza kell téríteni.

(338) A hajógyárnak nyújtott bármely hitel visszatérítése azonban nem elegendő a kiindulási helyzet visszaállításához, mivel a visszatérítés időpontjáig a hajógyárnak olyan finanszírozás állt a rendelkezésére, amelyet rendes körülmények között a piacon nem szerzett volna meg. A kiindulási helyzet visszaállítása érdekében ezt az előnyt, amelynek a mértéke a nagyon kockázatos hitelhez felszámított kamatláb alkalmazásával csak hozzávetőlegesen számítható ki, ezért ugyancsak vissza kell téríttetni. Következésképpen a hajógyárnak történő hitelnyújtás időpontjától kezdődő, és a hajógyár általi visszatérítés napjáig tartó időszakra a Bizottságnak el kell rendelnie az SSN által ténylegesen fizetett kamatláb és a nagyon magas kockázatot jelentő hitelnél elméletileg megfelelő kamatláb különbségének visszatérítését. Ez utóbbi kamatláb meghatározása érdekében a Bizottság megjegyzi, hogy a *referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapításának módjáról szóló bizottsági közlemény megemlíti*, hogy a kockázati díj több mint 400 bázisponttal meghaladhatja a referencia-kamatlábat, *„amennyiben egyetlen magánbank sem járul hozzá az adott kölcsön nyújtásához”*; márpedig ebben az ügyben ez a helyzet. A Bizottság számos határozatban megállapította, hogy a referencia-kamatlábnál 600 bázisponttal magasabb díj megfelelő minimum a magas kockázattal járó helyzet tükrözéséhez ([2]). A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ebben az ügyben a hitelek esetén ez jelenti a minimumot.

Előlegfizetési garanciák

(339) Ami a garanciákat illeti, a Bizottság ugyanezt a megközelítést alkalmazza: a garancianyújtás időpontjától kezdődő, és megszűnésének időpontjáig tartó időszakra a Bizottságnak el kell rendelnie a garanciában foglalt, támogatással egyenértékű juttatás visszafizettetését.

(340) Ami a garanciákat illeti, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az EK-szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közleményben ([3]) kifejtetteknek megfelelően a támogatással egyenértékű juttatás vagy a kezességvállalásnak köszönhetően elért kamattámogatással (amennyiben a kezességvállalás a piaci kamatlábnál alacsonyabb kamatláb mellett nyújtott hitelre vonatkozik), vagy a garantált összeg és a kedvezményezett által fizetett díjak különbségét jelentő kockázati tényezővel egyezik meg.

(341) Az előlegfizetési garanciák esetében azonban a Bizottság megállapítja, hogy a KUKE által garantált előlegfizetések egy adásvételi szerződés és nem egy hitelszerződés egyik elemének minősülnek, és az előlegfizetésekre nem számítanak fel kamatot. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a kedvezményezettnek juttatott támogatási elem kiszámításához figyelembe kellene venni a hajógyár által fizetett díjak és a piacon rendes körülmények között felszámított díjak összehasonlítását. A Bizottság úgy véli, hogy a fenti számítás referenciadíjaiként szolgálhatnak az abban az állami támogatástól mentes rendszerben felszámított díjak, amelyben a KUKE az Államkincstár által garantált, a 2007. július 18-i bizottsági határozat jóváhagyott exportbiztosítási programját működteti. Ezenfelül ezeket a díjakat legalább 400 bázisponttal meg kellene emelni annak érdekében, hogy tükrözzék azt a tényt, hogy a hajógyár nem volt jogosult arra, hogy a rendszer keretébe tartozó garanciákban részesüljön. A hajógyárnak nyújtott garanciák így jóval magasabb kockázattal jártak.

(342) A fentiekben kifejtetteknek megfelelően, mivel a hajógyár bizonytalan pénzügyi helyzete miatt nem lenne képes a piacon garanciát szerezni, a támogatás okozta versenytorzulás felszámolása érdekében a KUKE által nyújtott garanciákat haladéktalanul meg kell szüntetni.

([1]) Lásd például az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közleményt (2000/C 71/07) (HL C 71., 2000.3.11., 14. o.). A közlemény 3.2. pontja a következőt állapítja meg: „ha a hitel megadásának időpontjában nagy a valószínűsége annak, hogy a hitelfelvevő – például pénzügyi nehézségei miatt – elmulasztja a teljesítést, a kezességvállalás értéke akár ugyanolyan nagyságú is lehet, mint a kezességvállalás által ténylegesen fedezett összeg”.

([2]) A Spanyolország által a Siderúrgica Añón S.A. vonatkozásában elfogadott intézkedésekről szóló, 2004. június 16-i 2005/827/EK bizottsági határozat (HL L 311., 2005.11.26., 22. o.) (68) preambulumbekezdése; a Spanyolország által a Sniace S.A. javára végrehajtott állami támogatásról szóló, 2002. december 11-i bizottsági határozat (HL L 108., 2003.4.30., 35. o.) (42) preambulumbekezdése.

([3]) Uo.

Tartozások behajtásának elmulasztása

(343) A tartozások behajtásának hatóságok általi folyamatos elmulasztása állami támogatást képez, és figyelembe kell venni ([1]). Ez hasonló a kedvezményes feltételek mellett nyújtott rulírozó hitelhez, és ennélfogva a támogatás a piacon (hasonló minősítésű, hasonló pénzügyi és gazdasági helyzetben lévő, és hasonló biztosítékot nyújtó vállalatnak) felszámított kamat és a támogatásnyújtó szerv által felszámított kamat különbségének felel meg.

(344) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a hajógyár folyamatosan bizonytalan pénzügyi helyzetére tekintettel egy piacgazdasági hitelező a követeléseit – azok esedékessé válásakor – haladéktalanul behajtaná. Ezért az a tény, hogy a lengyel hatóságok nem hoztak haladéktalanul végrehajtási intézkedéseket, támogatásnyújtásnak minősült, és ennélfogva bármely vissza nem fizetett kötelezettség lejárata a támogatás rendelkezésre bocsátásának napja lenne. A támogatási elem a piacon (hasonló minősítésű, hasonló pénzügyi és gazdasági helyzetben lévő, és hasonló biztosítékot nyújtó vállalatnak) felszámított kamat és a hatóságok által felszámított kamat különbségével lenne egyenlő.

(345) Mivel bármely piacgazdasági szereplő arra kérné a hajógyárat, hogy haladéktalanul fizesse vissza a tartozásokat, nemcsak a támogatásnak a nem elégséges kamatból származó elemét, hanem a felhalmozódott követeléseket is haladéktalanul vissza kell fizetni.

Tőkeinjekciók

(346) A Bizottság megállapítja, hogy az állam vagy az állami ellenőrzés alatt álló jogalanyok – mint például az ARP és a KPS – által nehéz helyzetben lévő vállalatoknak biztosított olyan tőkeinjekciók, amelyek esetén a juttatás időpontjában egyáltalán nem várható megtérülés, vissza nem térítendő támogatásnak minősülnek ([2]). A tőkeinjekció okozta versenytorzulás helyreállítása érdekében a hajógyárnak a juttatott tőke teljes összegét vissza kellene fizetnie.

E határozat végrehajtása

(347) 2008. november 3-i levelében Lengyelország kötelezettséget vállalt arra, hogy – nyílt, átlátható, feltétel nélküli és megkülönböztetéstől mentes (a Bizottság 2008. október 27-i levelében meghatározott konkrét feltételekkel összhangban végrehajtott) pályázati eljárás, valamint az SSN felszámolása útján – végrehajtja ezt a határozatot. Az állami támogatások behajtására irányuló, e határozat keretébe tartozó valamennyi követelést Lengyelországnak haladéktalanul nyilvántartásba kell vennie az SSN felszámolási eljárásában. 2008. november 6-i levelében a Bizottság arról tájékoztatta Lengyelországot, hogy e feltételek teljesülése esetén, az eszközök eladása nem jelent a hajógyár eszközeit megvásárló vevő(k) számára új támogatást, és az eszközöket a hajógyár javára a múltban nyújtott jogellenes és a közös piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatás visszatérítéséhez kapcsolódó kötelezettségtől mentesen adják át a vevő(k)nek, azzal a követelménnyel összhangban, hogy a támogatás kedvezményezettjei és a vevők tevékenysége között nem lehet gazdasági folytonosság ([3]). A Bizottság – e határozat helyes végrehajtásának értékelése végett – közelről nyomon követi, hogy a 2008. október 27-i levelében megállapított, és a lengyel hatóságok által elfogadott feltételek teljesülnek-e.

(348) Ezek a feltételek, amelyeknek teljesítésére Lengyelország határozottan kötelezettséget vállalt, a következők.

(349) Az eszközök (a kötelezettségek nélkül) privatizálása nyílt, átlátható, feltétel nélküli és megkülönböztetéstől mentes pályázati eljárás keretében történik. Az SSN a fennmaradó eszközökkel és kötelezettségekkel együtt felszámolásra kerül.

(350) Az eszközöket piaci áron kell eladni (a legmagasabb árat kínáló ajánlattevőnek). Az eszközöket külön-külön, vagy sok, kis méretű csomagban kell eladásra bocsátani, azokat olyan módon meghatározva, hogy az eladás bevétele a lehető legmagasabb legyen. Ezek a csomagok nem állhatnak vállalkozás vagy üzleti tevékenység szervezett részeiből. A csomagok említett meghatározásának nem az a célja, hogy megakadályozzák a potenciális vevőket abban, hogy több eszközre/csomagra közös ajánlatot nyújtsanak be.

(351) Az ajánlati felhívásnak megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie, vagyis biztosítania kell, hogy az eladás a potenciális vevők valamennyi kategóriája számára nyitva álljon, befektetési céljukhoz kapcsolódó megkülönböztetés nélkül.

(352) Az ajánlati felhívás nem köthető feltételekhez (például a foglalkoztatás vagy a tevékenység fenntartása, vagy a meglévő szerződések átvétele). A sikeres ajánlat kiválasztásának egyetlen kritériuma a bevételnek a hajógyár hitelezői számára történő maximalizálása kell, hogy legyen.

(353) Az eszközök eladásából származó bevételek tekintetében a hajógyár állami és magánszektorbeli hitelezőinek, köztük a hajógyár ügyfeleinek is fenn kell tartaniuk ugyanazokat a minősítéseket és jogokat, amelyekkel csődeljárásban rendelkeznének.

([1]) Lásd például a Lengyelország által a Grupa Technologie Buczek acélgyártó részére nyújtott C 23/06. sz. állami támogatásról szóló (még nem közzétett), 2007. október 23-i bizottsági határozatot.

([2]) Lásd például a Spanyolország által végrehajtott C 38/03. sz. állami támogatásról (további szerkezetátalakítási támogatás a spanyol állami hajógyáraknak) szóló, 2004. október 20-i 2005/652/EK bizottsági határozatot (HL L 240., 2005.9.16., 45. o.).

([3]) Lásd a C-277/00. sz., *Németország kontra Bizottság* („*SMI*") ügyet (EBHT 2004., I-3925. o.), valamint a C-328/99. és C-399/00. sz., *Olaszország és SMI 2 Multimedia Spa kontra Bizottság* egyesített ügyeket (EBHT 2003., ECR I-4035. o.).

(354) Az eladással összefüggésben új állami támogatás egyáltalán nem nyújtható, sem közjogi kötelezettségek leírása vagy azok államilag finanszírozott visszafizetése formájában, sem magánkövetelések, tőkeinjekciók, garanciák vagy egyéb intézkedések formájában. Az eladási eljárás befejezéséhez szigorúan szükséges időtartam alatt felhalmozódott bármely új közjogi kötelezettséget vissza kell követelni a felszámolási eszközökből.

(355) Az eladást független – csődbiztoshoz hasonló jogokkal és kötelezettségekkel rendelkező – vagyonkezelőnek kell lebonyolítania. Létre kell hozni egy olyan struktúrát, amely lehetővé teszi a hitelezők számára az eladás hatékony felügyeletét, valamint annak biztosítását, hogy az eladást piaci feltételek mellett bonyolítsák le, és az eladásból származó bevételeik tekintetében minősítésüket és jogaikat tiszteletben tartsák. Ezenkívül Lengyelország és a Bizottság közösen kijelöl egy végrehajtást felügyelő megbízottat, akinek konkrét feladata, hogy segítséget nyújtson a Bizottságnak annak ellenőrzésében, hogy az eladási eljárás és a támogatás visszafizettetése teljes mértékben a fent megjelölt követelményeknek megfelelően történik. E célból a végrehajtást felügyelő megbízott rendszeres időközönként részletes jelentéseket nyújt be a Bizottságnak az eljárás egyes szakaszairól.

(356) Lengyelország közölte, hogy e határozat végrehajtása érdekében jogalkotási intézkedést kell hoznia. A Bizottság elismeri, hogy ezért a szokásosnál hosszabb végrehajtási időszak indokolt, az e határozat által érintett egyedi állami támogatási intézkedések számára, valamint különböző formájukra és időtartamukra is tekintettel. A Bizottság ezért arra kéri Lengyelországot, hogy ezt a határozatot a határozatról szóló értesítés időpontjától számított hét hónapon belül hajtsa végre,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A (187)–(201) preambulumbekezdésben ismertetett állami támogatás, amelyet Lengyelország jogellenesen, az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdését megsértve nyújtott az SSN-nek, összeegyeztethetetlen a közös piaccal.

Ezen túlmenően bármely olyan előlegfizetési garancia, amelyet Lengyelország 2007. július 1-jétől e határozat napjáig, az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdését megsértve nyújtott az SSN-nek, összeegyeztethetetlen a közös piaccal.

2. cikk

A (187)–(201) preambulumbekezdésben ismertetetteknek megfelelően a különböző állami szervektől szerzett hitelek tekintetében Lengyelország a hitel nyújtása és visszafizetése közötti időszakra vonatkozóan behajtja azt a támogatást, amelynek összege megegyezik az SSN által ténylegesen fizetett kamatláb, valamint azon kamatláb különbségével, amely mellett a kedvezményezett hitelt szerezhetett volna a piacon. Ezenkívül amennyiben a hitelek bármelyikét nem fizették vissza e határozat időpontjáig, azt haladéktalanul vissza kell fizetni.

3. cikk

A (187)–(201) preambulumbekezdésben ismertetetteknek megfelelően a KUKE által nyújtott előlegfizetési garanciák tekintetében Lengyelország a garancia biztosítása és annak lejárta közötti időszakra behajtja azt a támogatást, amelynek összege a kedvezményezett által fizetett garanciavállalási díjnak és annak a garanciavállalási díjnak a különbségével egyenlő, amely mellett a kedvezményezett a garanciát megszerezhette volna a piacon. Ezenkívül amennyiben e garanciák bármelyike érvényben van e határozat időpontjában, azt haladéktalanul meg kell szüntetni.

4. cikk

A 3. cikket bármely olyan előlegfizetési garanciára is értelemszerűen alkalmazni kell, amelyet Lengyelország 2007. július 1-jétől e határozat időpontjáig az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdését megsértve nyújtott az SSN-nek.

5. cikk

A (187)–(201) preambulumbekezdésben ismertetetteknek megfelelően a különböző állami szervek felé be nem hajtott tartozások tekintetében Lengyelország a támogatásnyújtás és a köztartozás visszafizetése közötti időszakra behajtja azt a támogatást, amelynek összege az SSN által ténylegesen fizetett kamatláb, valamint azon kamatláb különbségével egyenlő, amely mellett a kedvezményezett valamely piacgazdasági hitelezőnél elérhette volna tartozásai esedékességének elhalasztását. Ezen túlmenően bármely esedékes köztartozást haladéktalanul vissza kell fizetni.

6. cikk

A (187)–(201) preambulumbekezdésben ismertetetteknek megfelelően a különböző állami szervektől származó bármely tőkeinjekció tekintetében Lengyelország behajtja a juttatott tőke teljes összegének megfelelő támogatást.

7. cikk

(1) Lengyelország a 2–6. cikkben megállapítottaknak megfelelően behajtja a támogatást. A támogatást a (334)–(347) preambulumbekezdésben kifejtetteknek megfelelően az iránymutatással összhangban kell behajtani.

(2) A behajtandó összegekre az SSN rendelkezésére bocsátásuk időpontjától a tényleges visszafizettetésükig kamatot kell felszámítani.

(3) A kamatot konszolidált alapon kell kiszámítani a 794/2004/EK bizottsági rendelet [1] V. fejezetével, valamint a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK rendelettel [2] összhangban.

(4) Lengyelország az e határozatról szóló értesítés napjától kezdődő hatállyal beszünteti az 1. cikkben említett támogatás minden esedékes kifizetését.

[1] HL L 140., 2004.4.30., 1. o.
[2] HL L 82., 2008.3.25., 1. o.

8. cikk

(1) Az 1. cikkben említett támogatás visszafizettetése azonnali és tényleges.

(2) Lengyelország biztosítja, hogy e határozatot az arról szóló értesítés napjától számított hét hónapon belül végrehajtsák.

9. cikk

(1) Az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül Lengyelország a következő információkat nyújtja be a Bizottságnak:

a) a kedvezményezettől behajtandó teljes összeg (a főkövetelés és a visszafizettetési kamat);

b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes ismertetése;

c) azok a dokumentumok, amelyek igazolják, hogy a kedvezményezett utasítást kapott a támogatás visszafizetésére;

d) annak igazolása, hogy a még érvényes előlegfizetési garanciákat megszüntették.

(2) Lengyelország az 1. cikkben említett támogatás teljes visszafizettetéséig folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében ezt követően hozott nemzeti intézkedésekről.

A Bizottság kérésére Lengyelország haladéktalanul tájékoztatást nyújt az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről.

Lengyelország emellett a támogatási összegekről, valamint a kedvezményezettől már behajtott kamatról is részletes tájékoztatást nyújt.

Ennek a határozatnak Lengyelország a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2008. november 6-án.

a Bizottság részéről

Neelie KROES

a Bizottság tagja

MELLÉKLET

TÁJÉKOZTATÓ EZEN HATÁROZAT VÉGREHAJTÁSÁRÓL

1. **A behajtandó összeg kiszámítása**

1.1. Kérjük adják meg a következő adatokat a kedvezményezett rendelkezésére bocsátott jogellenes állami támogatás összegére vonatkozóan:

Időpont(ok) (*)	A támogatás összege (**)	Pénznem

(*) Az(ok) az időpont(ok), amikor a támogatást (annak egyes részleteit) a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották.
(**) A kedvezményezett rendelkezésére bocsátott támogatás összege (bruttótámogatás-egyenértékben).

Észrevételek:

1.2. Kérjük ismertessék részletesen, hogy a behajtandó támogatás összegét terhelő kamatot hogyan számítják ki!

2. **A támogatás visszafizettetésére tervezett és már meghozott intézkedések**

2.1. Kérjük ismertessék részletesen, hogy a támogatás azonnali és tényleges visszafizettetése érdekében milyen intézkedéseket terveznek, és milyen intézkedéseket hoztak az eddigiekben! Kérjük adott esetben jelezzék a meghozott/tervezett intézkedések jogalapját is!

2.2. Mi a visszafizettetési folyamat menetrendje? Mikor fejeződik be a támogatás visszafizettetése?

3. **Már megvalósított visszafizettetés**

3.1. Kérjük adják meg a következő adatokat a kedvezményezettől behajtott támogatási összegekre vonatkozóan:

Időpont(ok) (*)	A visszafizetett támogatás összege	Pénznem

(*) A támogatás visszafizetésének időpontja(i)

3.2. Kérjük csatolják a táblázat fenti 3.1. pontjában meghatározott támogatási összegek visszafizetésének igazolását!