IV

(Retsakter vedtaget inden den 1. december 2009 i henhold til EF-traktaten, EU-traktaten og Euratomtraktaten)

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 6. november 2008

om Polens statsstøtte C 17/05 (ex N 194/05 og PL 34/04) til Gdynia skibsværft

(meddelt under nummer K(2008) 6771)

(Kun den polske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2010/47/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, afsnit 1,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte bemærkninger ([1]) i henhold til ovennævnte bestemmelser, og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGSFORLØB

(1) I henhold til bestemmelserne om proceduren for interimsmekanismen i punkt 3 i bilag IV til tiltrædelsestraktaten anmeldte Polen den 29. april 2004 over for Kommissionen en omstruktureringsstøtte til fordel for Stocznia Gdynia S.A. (aktieselskabet Stocznia Gdynia, i det følgende benævnt »Gdynia skibsværft«). Sagen blev registreret med nummeret PL 34/2004.

(2) Ved brev af 19. maj 2004 anmodede Kommissionen Polen om at fremsende visse manglende dokumenter. Disse dokumenter blev fremsendt den 16. juni 2004. Ved brev af 30. juli 2004, 8. oktober 2004, 23. november 2004 og 4. marts 2005, som Polen besvarede ved brev af henholdsvis den 3. september 2004 (registreret den 7. september 2004), 10. november 2004 (registreret den 15. november 2004), 17. februar 2005 (registreret den 21. februar 2005), 30. marts 2005 (registreret den 1. april 2005) og 18. april 2005 (registreret den 20. april 2005) udbad Kommissionen sig yderligere oplysninger. Ved brev af 22. april 2005, registreret samme dag, accepterede Polen, at Kommissionen ville behandle anmeldelsen af sag PL 34/2004, dateret den 29. april 2004, som en anmeldelse i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 2, med hensyn til foranstaltninger, om hvilke det konstateredes, at de udgjorde ny støtte. Sagen blev tildelt et nyt nummer: N 194/2005.

([1]) EUT C 220 af 8.9.2005, s. 7.

(3) Den 1. juni 2005 vedtog Kommissionen en beslutning om indledning af den officielle undersøgelse, som blev offentliggjort i *EU-Tidende* ([2]), og opfordrede Polen og interesserede parter til at fremsætte bemærkninger hertil.

(4) Efter at have fået udsættelse af fristen for fremsendelse af bemærkninger (brev af 9. august 2005), fremlagde Polen sine bemærkninger ved brev af 2. september 2005, registreret den 5. september 2005. I sit svar hertil fremsendte Polen den reviderede omstruktureringsplan for Gdynia skibsværft af 4. marts 2004 (i det følgende benævnt »omstruktureringsplanen fra 2004«).

(5) Ved brev af 3. november 2005, registreret den 7. november 2005, fremsatte Polen yderligere bemærkninger.

(6) Ved brev af 10. oktober 2005, registreret den 14. oktober 2005, fremsatte Gdynia skibsværft sine bemærkninger. Der indkom også bemærkninger fra Ray Car Carriers (brev af 7. oktober 2005, registreret den 10. oktober 2005), fra Danmarks Faste Repræsentation ved den Europæiske Union (brev af 7. oktober 2005, registreret den 11. oktober 2005), fra den danske brancheforening for skibsbyggere Danske Maritime (brev af 7. oktober 2005, registreret samme dag), fra fagforeningen Solidaritet (brev af 7. oktober 2005, registreret den 10. oktober 2005) og den polske brancheforening for skibsbyggere (brev af 10. oktober 2005, registreret den 11. oktober 2005).

(7) Kommissionen videresendte disse bemærkninger til Polen ved brev af 26. oktober 2005 og 12. december 2005 ([3]). Polen besvarede de bemærkninger, Gdynia skibsværft havde fremsat ved brev af 16. januar 2006, registreret den 18. januar 2006. Polen kommenterede ikke bemærkningerne fra de øvrige tredjeparter.

([2]) EUT C 220 af 8.9.2005, s. 7.

([3]) Ved brev af 17.11.2005, registreret den 18.11.2005, anmodede de polske myndigheder om, at udvalgte passager i skrivelser modtaget af Kommissionen fra tredjeparter blev oversat til polsk. Kommissionen fremsendte disse oversættelser ved brev af 12.12.2005.

(8) Kommissionen bad en ekstern konsulent vurdere omstruktureringsplanen fra 2004. Konsulenten fremsendte sin rapport til Kommissionen i december 2005.

(9) Ved brev af 13. januar 2006 anmodede Kommissionen Polen om at fremsende ajourførte oplysninger om de seneste ændringer i Polens strategi for omstrukturering af Gdynia skibsværft. Polen svarede ved brev af 20. februar 2006, registreret den 21. februar 2006, og den 22. februar 2006 afholdtes et møde mellem repræsentanter for Kommissionen, de polske myndigheder og Gdynia skibsværft. Polen meddelte, at omstruktureringsplanen fra 2004 var forældet, og at Polen havde vedtaget en ny strategi for omstruktureringen af Stocznia Gdynia-koncernen, som indebar udskilning fra Stocznia Gdańsk-koncernen og (delvis) privatisering af Gdynia skibsværft. Polen meddelte også, at Kommissionen den 30. juni 2006 ville modtage en revideret omstruktureringsplan, og at privatiseringen af Gdynia skibsværft ville blive påbegyndt om kort tid.

(10) Som opfølgning på dette møde sendte Kommissionen den 8. marts 2006 et brev til Polen, som Polen besvarede ved brev af 13. marts 2006, registreret den 13. marts 2006, hvori Polen bekendtgjorde en tidsplan for privatiseringen. Ved brev af 29. marts 2006, registreret den 30. marts 2006, fremsendte Polen yderligere oplysninger om privatiseringsprocessen. Kommissionen udbad sig yderligere oplysninger ved brev af 30. marts 2006, som Polen besvarede ved brev af 19. april 2006, registreret den 20. april 2006.

(11) Ved brev af 6. april 2006, registreret den 10. april 2006, fremsendte Polen et første udkast til dokumentet »En strategi for skibsbygningssektoren (skibsværfter) i Polen 2006-2010«. Kommissionen fremsatte sine kommentarer ved brev af 12. april 2006. Den 31. august 2006 blev dokumentet endeligt godkendt af den polske regering og fremsendt til Kommissionen ved brev af 1. september 2006, registreret samme dag.

(12) Den 15. maj 2006 fremsendte Gdynia skibsværft elektronisk et dokument til Kommissionen, »Informationsmemorandum vedrørende Gdynia skibsværft« af maj 2006, som blev gjort tilgængeligt for potentielle investorer den 10. maj 2006.

(13) Ved brev af 26. maj 2006, registreret den 30. maj 2006, fremlagde Polen yderligere oplysninger om den igangværende privatisering, herunder en oversigt over virksomheder, som Polen via sin privatiseringsrådgiver havde sendt tilbud om at deltage i den kapitalforøgelse, Gdynia skibsværfts generalforsamling godkendte den 19. april 2006. Ved brev af 13. juli 2006, registreret den 17. juli 2006, fremlagde Polen yderligere oplysninger om den igangværende privatiseringsproces og meddelte Kommissionen, at to virksomheder havde indgivet foreløbige tilbud vedrørende deltagelse i kapitalforøgelsen, vedlagt en sammenlignende analyse af disse tilbud foretaget af privatiseringsrådgiveren.

(14) Den 9. juni 2006 forelagde Gdynia skibsværft Kommissionen sit første udkast til en revideret omstruktureringsplan. Kommissionens repræsentanter besøgte den 13. juni 2006 skibsværftet og fremsatte sine første kommentarer til den reviderede omstruktureringsplan. Den eksterne konsulent forelagde sine kommentarer for Kommissionen i sin rapport af juli 2006. Endelig kommenterede Kommissionen ved brev af 17. juli 2006 manglerne i udkastet til revideret omstruktureringsplan.

(15) Kommissionen og de polske myndigheder afholdt adskillige møder om privatiseringsprocessen og udarbejdelsen af den reviderede omstruktureringsplan: i Bruxelles den 31. januar, 22. februar og 10. maj 2006 og på skibsværftet i Gdynia den 13. juni 2006.

(16) Polen besvarede Kommissionens brev af 17. juli 2006 ved brev af 31. august 2006, registreret den 1. september 2006.

(17) Polen anmeldte den reviderede omstruktureringsplan for Stocznia Gdynia S.A. (»Plan restrukturyzacji Stoczni Gdynia S.A.« af 3. september 2006 — i det følgende benævnt »omstruktureringsplanen fra 2006«) og ny statsstøtte til Gdynia skibsværft, da Kommissionen havde truffet beslutning om indledning af den officielle undersøgelse.

(18) Polen leverede yderligere oplysninger om omstruktureringen af Stocznia Gdynia-koncernen ved brev af 12. september 2006, registreret den 13. september 2006, herunder navnlig vedrørende gennemførelsen af adskillelsen af kapitalen i Gdansk skibsværft og Stocznia Gdynia-koncernen.

(19) Yderligere oplysninger om privatiseringen af Gdynia skibsværft blev forelagt ved brev af 26. september 2006, registreret den 27. september 2006.

(20) Polen anmeldte yderligere støtte til Gdynia skibsværft ved brev af 21. november 2006, registreret den 27. november 2006.

(21) Den 7. december 2006 afholdtes et møde mellem medlem af Kommissionen Neelie Kroes og Piotr Woźniak, den polske økonomiminister. Ministeren erklærede, at Polen var fast besluttet på at genoptage privatiseringen af Gdynia skibsværft ved en åben og gennemsigtig procedure, der forventedes afsluttet i juni 2007. Polen bekræftede dette standpunkt ved brev af 27. december 2006, registreret den 4. januar 2007, med henvisning til regeringens beslutning af 19. december 2006 om at godkende dokumentet »Værftsindustriens nuværende situation«. Polen anmodede Kommissionen om drøftelser vedrørende kompenserende modydelser.

(22) Kommissionens repræsentanter besøgte skibsværftet den 19. december 2006 sammen med den eksterne konsulent med henblik på at indsamle de fakta og de data, der var nødvendige for at kunne vurdere de kompenserende modydelser. Den 16. januar 2007 forelagde Kommissionens eksterne konsulent en rapport om skibsværftets aktuelle kapacitet.

(23) Kommissionen besvarede brevet af 27. december 2006 ved brev af 29. januar 2007, hvori den anmodede Polen om inden udgangen af februar 2007 at fremlægge forslag til kompenserende modydelser for Gdynia skibsværft.

(24) Ved brev af 28. februar 2007, registreret samme dag, redegjorde Polen detaljeret for privatiseringen af Gdynia skibsværft og fremlagde et forslag til kompenserende modydelser.

(25) På dette grundlag afholdtes den 15. marts 2007 et teknisk møde mellem repræsentanter for Kommissionen, de polske myndigheder og Gdynia skibsværft, der hovedsagelig handlede om kompenserende modydelser, men også om den igangværende privatiseringsproces. Kommissionen og de polske myndigheder blev enige om, at Kommissionen skulle indgå i direkte tekniske drøftelser med Gdynia skibsværft med henblik på at samle de oplysninger, der var nødvendige for vurderingen af de kompenserende modydelser foreslået af Polen. Den 12. marts 2007 fremsendte Gdynia skibsværft pr. e-mail, registreret den 27. april 2007, de første oplysninger om værftets produktionskapacitet.

(26) Kommissionen udbad sig yderligere oplysninger om de kompenserende modydelser ved brev af 29. marts 2007, 27. april 2007 og 25. maj 2007, som besvaredes af Gdynia skibsværft ved brev af 20. april 2007, registreret den 23. april 2007, af 9. maj 2007, registreret den 10. maj 2007, og af 30. maj 2007, registreret den 31. maj 2007. Gdynia skibsværft fremlagde yderligere oplysninger på et møde med repræsentanter fra Kommissionen den 6. juni 2007 og efterfølgende ved brev af 18. juni 2007, registreret den 21. juni 2007. Kommissionen stillede yderligere en række spørgsmål fremsendt pr. e-mail den 20. juni 2007, som Gdynia skibsværft besvarede ved brev af 25. juni 2007, registreret samme dag.

(27) Ved brev af 31. juli 2007 underrettede Kommissionen Polen om, at dens indledende analyse af de kompenserende modydelser, Polen havde foreslået for Gdynia skibsværft, tydede på, at foranstaltningerne under visse betingelser kunne godkendes. I sit svar ved brev af 24. august 2007, registreret den 27. august 2007, fremsatte Polen en række bemærkninger om vilkårene for gennemførelsen af Gdynia skibsværfts kompenserende modydelser. Kommissionen afsluttede behandlingen af spørgsmålet vedrørende kompenserende modydelser ved brev af 3. oktober 2007.

(28) I en telefonsamtale den 24. maj 2007 meddelte de polske myndigheder Kommissionen, at Polen agtede at genoptage privatiseringen af Gdynia skibsværft ved hjælp af et offentligt udbud. I brev af 29. maj 2007 anmodede Kommissionen om fyldestgørende oplysninger vedrørende den seneste udvikling i privatiseringsprocessen, og den gentog sin anmodning ved brev af 6. juni 2007. Polen svarede ved brev af 22. juni 2007, registreret den 25. juni 2007, og efter en anmodning om yderligere oplysninger den 28. juni 2007, supplerede den sine oplysninger ved brev af 11. juli 2007, registreret samme dag. I dette brev fremlagde Polen også dokumentet »Informationsmemorandum vedrørende Gdynia skibsværft« af 4. juli 2007 (i det følgende benævnt »informationsmemorandummet«). Ved brev af 31. juli 2007 understregede Kommissionen, at privatiseringsprocessen ikke måtte forsinkes yderligere.

(29) Kommissionen fremsatte sine bemærkninger til informationsmemorandummet ved brev af 30. juli 2007. Polen svarede ved brev af 21. august 2007, registreret den 27. august 2007. Ved brev af 29. august 2007, registreret samme dag, fremlagde Polen et udkast til et dokument med titlen »Supplerende oplysninger til Informationsmemorandum vedrørende Gdynia skibsværft«, dateret den 29. august 2007, som skulle vedlægges informationsmemorandummet af 4. juli 2007 som bilag (i det følgende benævnt »bilaget til informationsmemorandummet«). Kommissionen fremsatte sine bemærkninger til bilaget til informationsmemorandummet ved brev af 4. september 2007, som Polen besvarede ved brev af 7. september 2007, som indeholdt en ændret udgave af bilaget til informationsmemorandummet. Kommissionen fremsatte sine endelige bemærkninger ved brev af 14. september 2007.

(30) Polen fremsendte nye oplysninger om den seneste udvikling i privatiseringsprocessen ved brev af 7. september 2007, registreret samme dag, brev af 23. oktober 2007, registreret den 24. oktober 2007, og brev af 25. oktober 2007, registreret samme dag.

(31) Som svar på Kommissionens brev af 30. november 2007 fremlagde Polen yderligere oplysninger om privatiseringen i brev af 13, 19. og 21. december 2007, registreret henholdsvis den 14., 20. og 21. december 2007. I sit sidste brev meddelte Polen Kommissionen, at den havde modtaget tre bindende tilbud om køb af Gdynia skibsværft. Disse tilbud blev fremsendt til Kommissionen ved brev af 8. februar 2008, registreret den 11. februar 2008.

(32) Den 10. januar 2008 afholdtes et møde i Bruxelles mellem repræsentanter for Kommissionen og de polske myndigheder, og konklusionerne heraf blev gengivet af Kommissionen i brev af 17. og 30. januar 2008.

(33) Ved brev af 30. januar 2008 meddelte Polen Kommissionen, at to tilbudsgivere var inviteret til forhandlinger med finansministeriet. Ved brev af 14. februar 2008, registreret den 19. februar 2008, meddelte Polen, at privatiseringen af Gdynia skibsværft ville være gennemført i sommeren 2008. Kommissionen svarede ved brev af 28. februar 2008.

(34) Ved brev af 29. februar 2008, registreret den 3. marts 2008, fremlagde Polen første udkast til en ny omstruktureringsplan udarbejdet af den ene af tilbudsgiverne, Amber Sp. z o.o. Den 20. marts 2008 blev virksomheden midlertidigt indrømmet eneforhandlinger, og den 9. april 2008 fremsendte den elektronisk et revideret udkast til omstruktureringsplan, som blev registreret den 24. april 2008. Denne tilbudsgiver fremlagde yderligere oplysninger i dokumentet »Hovedlinjer for omstruktureringen«, der blev fremlagt ved et møde den 10. april 2008 og registreret den 18. april 2008. De oplysninger, der blev fremlagt af den anden tilbudsgiver, blev fremsendt senere ved brev af 7. april 2008, registreret den18. april 2008, efter påmindelse fremsendt den 18. marts 2008.

(35) Polen fremsendte oplysninger om udviklingen i eneforhandlingerne med Amber Sp. z o.o. ved brev af 28. marts 2008, registreret samme dag, af 7. april 2008, registreret den 18. april 2008, af 23. april 2008, registreret samme dag, og 25. april 2008, registreret samme dag. Den 10. april 2008 afholdtes et møde mellem repræsentanter for Kommissionen, Gdynia skibsværft, Amber Sp. z o.o. og de polske myndigheder i Warszawa. Ved brev af 7. maj 2008, registreret den 13. maj 2008, fremsendte Polen sin rapport om dette møde til Kommissionen.

(36) Kommissionen fremsatte sine bemærkninger til status for privatiseringen ved brev af 21. april og 30. april 2008.

(37) Ved brev af 12. maj 2008, registreret samme dag, meddelte Polen Kommissionen, at Amber Sp. z o.o. havde trukket sig ud af privatiseringsprocessen. Ved brev af 26. maj 2008, registreret den 27. maj 2008, meddelte de polske myndigheder endelig Kommissionen, at finansministeren den 15. maj 2008 havde besluttet at indstille privatiseringsprocessen inden for rammerne af den offentlige indkaldelse med henblik på forhandlinger med tilbudsgivere, hvis tilbud var antaget ved den i 2007 iværksatte procedure.

(38) De polske myndigheder meddelte også Kommissionen, at de traf foranstaltninger til genoptagelse af privatiseringsprocessen med henblik på undertegnelse af privatiseringsaftaler i november 2008. Fra og med den 3. juni 2008 har Polen sendt daglige rapporter til Kommissionen om de forskellige parters dispositioner inden for rammerne af den genoptagne privatiseringsproces. Ved brev af 6. juni 2008, registreret samme dag, fremlagde Polen »Informationsmemorandum vedrørende Gdynia skibsværft« af 2. juni 2008 (i det følgende benævnt »informationsmemorandummet af 2008«) for Kommissionen.

(39) På anmodning fra de polske myndigheder afholdtes der den 10. juni 2008 et møde mellem repræsentanter for Kommissionen, de polske myndigheder og ISD Polska, som blev præsenteret som potentiel køber af Gdynia skibsværft. Den 13. juni 2008 afholdtes endnu et møde mellem Kommissionen og de polske myndigheder.

(40) Ved brev af 26. juni 2008, registreret samme dag, fremlagde Polen et udkast til en plan for omstrukturering af Gdynia skibsværft og Gdansk skibsværft udarbejdet af ISD Polska (ejeren af Gdansk skibsværft) og en omstruktureringsplan for Gdynia skibsværft udarbejdet af virksomheden Polish Shipbuilding Company (i det følgende benævnt »PSC«).

(41) Ved brev af 4. juli 2008 anmodede Kommissionen om en præcisering af visse spørgsmål vedrørende det udkast til omstruktureringsplan, der var udarbejdet af ISD Polska. Polen svarede ved brev af 7. og 8. juli 2008, registeret henholdsvis de samme datoer. Den 8. juli 2008 afholdtes et møde mellem repræsentanter for de polske myndigheder, ISD Polska og Kommissionen.

(42) Ved brev af 14. juli 2008 forpligtede Polen sig til at fremlægge en fuldstændig omstruktureringsplan for Kommissionen den 12. september 2008.

(43) Den 16. juli 2008 godkendte Kommissionen foreløbigt vurderingerne og konklusionerne i et udkast til beslutning om afslutning af den officielle undersøgelse, hvori det konkluderedes, at statsstøtten til Gdynia skibsværft var uforenelig med fællesmarkedet og burde tilbagesøges. I lyset af de polske myndigheders brev af 14. juli 2008 besluttede Kommissionen imidlertid at udsætte vedtagelsen af beslutningen for at vurdere, om den nye omstruktureringsplan, som de polske myndigheder ville fremlægge den 12. september 2008, kunne forbedre situationen betragteligt og muliggøre, at støtten kunne betragtes som forenelig med fællesmarkedet.

(44) Sidenhen har Polen ugentligt informeret Kommissionen om privatiseringsprocessens forløb (breve af 28. juli, 4. august, 12. august, 21. august, 25. august, 1. september, 8. september, 16. september og 23. september, henholdsvis registreret på de samme datoer).

(45) Ved brev af 18. juli, registreret den 21. juli, anmodede Polen om tre konsultationsrunder med Kommissionen om udkastet til omstruktureringsplan med henblik på udarbejdelse af en endelig version, der omfattede Kommissionens bemærkninger. Ved brev af 31. juli godkendte Kommissionen tidsplanen for møderne.

(46) Det første uofficielle møde mellem de polske myndigheder og Kommissionen fandt dog først sted den 21. august 2008. Det følgende møde med de polske myndigheder, med deltagelse af ISD Polska, fandt sted den 2. september 2008. Polen forelagde uformelt ISD Polskas udkast til omstruktureringsplan den 28. august 2008 og en ændret udgave heraf den 8. september 2008.

(47) Ved brev af 12. september 2008, registreret samme dag, fremsendte Polen ISD Polskas endelige omstruktureringsplan for Gdynia skibsværft og Gdansk skibsværft.

(48) Ved brev af 16. september 2008 registreret den 17. september 2008 fremsendte Polen et udkast til privatiseringsaftale mellem ISD Polska og det polske finansministerium.

(49) Den 30. september 2008 blev der organiseret et møde mellem de polske myndigheder og Kommissionen. Ved mødet deltog repræsentanter for ISD Polska.

(50) Ved brev af 27. oktober 2008 orienterede Kommissionen de polske myndigheder om rammebetingelserne for gennemførelsen af denne beslutning. Ved brev af 3. november 2008, registreret den 4. november 2008, forpligtede Polen sig til fuldt ud at overholde disse betingelser. Kommissionen accepterede de polske myndigheders tilsagn ved brev af 6. november 2008.

(51) Ved brev af 14. juni 2007 anmodede Kommissionen de polske myndigheder om at fremlægge en oversigt over al statsstøtte tildelt til værftet siden Polens tiltrædelse af EU den 1. maj 2004. Polen svarede ved brev af 11. juli 2007, registreret samme dag. Ved brev af 13. november 2007 krævede Kommissionen yderligere oplysninger, og Polen svarede ved brev af 9. januar 2008, registreret samme dag. Polen informerede Kommissionen om yderligere støtte til Gdynia skibsværft ved brev af 6. december 2007, registreret samme dag, ved brev af 12. februar 2008, registreret den 13. februar 2008, og ved brev af 6. juni 2008, registreret samme dag.

II. **DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN**

1. *VIRKSOMHEDEN*

(52) Modtageren af den finansielle støtte er Gdynia skibsværft. Virksomheden er beliggende i Gdansk-Gdynia-Sopot-regionen i den nordlige del af Polen.

(53) Kommissionen er opmærksom på, at virksomheder i denne region i henhold til reglerne om statsstøtte er berettiget til støtte fra strukturfondene i henhold til konvergensmålene ([4]) under Samhørighedsfonden ([5]). Virksomheder beliggende i denne region kan komme i betragtning til støtte fra det regionale operationelle program under de prioriterede linjer til støtte for små og mellemstore virksomheder, innovation og teknologioverførsel (rettet mod langsigtet jobskabelse) eller udvikling af social og uddannelsesmæssig infrastruktur med henblik på faglig og livslang uddannelse. Virksomhederne i regionen kan også komme i betragtning til støtte fra de operationelle programmer »Innovativ Økonomi« og »Menneskelige ressourcer«, som for sidstnævntes vedkommende er specifikt udformet med henblik på at hjælpe virksomhederne og arbejdsmarkedet med at tilpasse sig ændringerne i økonomien, herunder omstruktureringsprocesserne.

([4]) Artikel 5, stk. 1, og artikel 5, stk. 3, i Rådets forordning (EF) nr. 1083/2006 af 11.7.2006 om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden og ophævelse af forordning (EF) nr. 1260/1999(EUT L 210 af 31.7.2006, s. 25). Bilag til Kommissionens beslutning 2006/595/EF af 4.8.2006 om opstilling af en liste over regioner, der er berettiget til støtte fra strukturfondene under konvergensmålet i perioden 2007-2013 (EUT L 243 af 6.9.2006, s. 44).

([5]) Artikel 5, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 1083/2006. Kommissionens beslutning 2006/596/EF af 4.8.2006 om opstilling af en liste over regioner, der er berettiget til støtte fra strukturfondene under konvergensmålet i perioden 2007-2013 (EUT L 243 af 6.9.2006, s. 47).

(54) Gdynia skibsværft er aktivt inden for skibsbygning, bygning af skibsskrog, opføring af stålbroer og tjenester relateret til såvel skibsbygning som andre aktiviteter.

(55) Gdynia skibsværfts største aktionærer ([6]) er den polske stat, der ejer 32 % af aktierne, svarende til 35 % af stemmeretten, Ray Car Carriers Ltd (henholdsvis 16 % og 22 %), Korporacja Polskie Stocznie S.A. (henholdsvis 10 % og 6 %), det industrielle udviklingsagentur (Agencja Rozwoju Przemysli S.A., i det følgende benævnt »ARP« — henholdsvis 9 % og 13 %) og Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny S.A. (henholdsvis 7 % og 5 %). Ingen af de resterende aktionærer har aktieposter på over 4 %.

(56) Gdynia skibsværft er moderselskab i Stocznia Gdynia-koncernen, der omfatter 12 datterselskaber. Indtil for nylig var Stocznia Gdańsk S.A. et af datterselskaberne, men ved aftalen af oktober 2007 solgte Gdynia skibsværft sine resterende aktier i Gdansk skibsværft til den nye indehaver af aktiemajoriteten i Stocznia Gdańsk S.A. Fra 1998 til efteråret 2006 havde Gdynia skibsværft aktiemajoriteten i Stocznia Gdańsk S.A. (tidligere benævnt Stocznia Gdańsk – Grupa Stoczni Gdynia), og derfor blev omstruktureringen af de to skibsværfter foretaget parallelt.

(57) De vigtigste skibe, der bygges af Gdynia skibsværft, er containerskibe på 1 100 til 5 000 TEU og ro-ro-skibe med en lastekapacitet på 2 100 til 6 000 biler. De resterende produkter omfatter multimodale fartøjer, produkt- og kemikaliefragtskibe, massegodsskibe og gastankskibe (LPG).

(58) I segmentet containerskibe på indtil 3 000 TEU er de vigtigste konkurrenter de europæiske værfter Aker Ostsee og Volkswerft Stralsund i Tyskland samt de koreanske og kinesiske værfter. Inden for segmentet biltransportskibe fremstiller værftet de største skibe i verden (i DWT — tons dødvægt), og dets andel af ordrerne på verdensplan er på 11 % ([7]). Intet andet værft i EU producerer biltransportskibe af denne størrelse, og den eneste europæiske konkurrent er Uljanik-skibsværftet i Kroatien. Den øvrige konkurrence udgøres af de koreanske og de japanske skibsværfter.

(59) Mellem 2002 og 2006 byggede Gdynia skibsværft 48 skibe. I 2004 blev Gdynia skibsværft klassificeret som verdens 13. største skibsværft på basis af ordrer (målt i CGT). I 2005 rangerede værftet som det 21. største i verden, men det var stadig det største skibsværft i Europa.

([6]) Situationen pr. 31.3.2007. Kilde: Informationsmemorandum af 4. juli 2007.

([7]) *Kilde*: Informationsmemorandum af 4.7.2007.

(60) Værftets nuværende ordrebog (pr. april 2008 ([8]) omfatter 16 kontrakter (12 biltransportskibe og 4 containerskibe) med en samlet tonsnage på 581 000 kbt til levering i 2008 og 2009.

(61) Gdynia skibsværfts vigtigste produktionsfaciliteter omfatter to tørdokker, SD I og SD II.

(62) I august 2007 havde Gdynia skibsværft en arbejdsstyrke på 4 611, hvoraf 68 % var direkte beskæftiget med produktionen ([9]). Dette er en reduktion på 26 % i forhold til december 2004, hvor værftet havde 6 249 ansatte ([10]).

(63) Stocznia Gdynia-koncernen oplevede sine første vanskeligheder i 2002. Af omstruktureringsplanen fra 2004 fremgår det, at de forhold, der bevirkede den vanskelige situation, var eksterne, såsom konkurrencen fra Asien, zlotyens stigende værdi over for dollaren, stigende stålpriser og problemer med adgangen til finansiering i kølvandet på fallitten for Stocznia Szczecin Porta Holding S.A. og sammenstyrtningen af en portalkran på Gdynia-værftet under en voldsom storm i 1999. Andre årsager havde en mere intern karakter. Som led i Gdynia skibsværfts bestræbelser på at fylde sin ordrebog, især efter at værftets produktionskapacitet i forbindelse med overtagelsen af Gdansk skibsværft i 1998 var blevet forøget, traf værftet en række ledelsesbeslutninger, som viste sig at være problematiske. Gdynia skibsværft påtog sig risikoen ved projektering, teknologi, finansiering og salg (nye produkter, prototyper og tabsgivende bygning af skibstyper, der var nye for værftet, såsom små massegodsskibe, tankskibe, ro-ro-skibe, gastankskibe, bulk-containerskibe og klassiske fragtskibe). Det tempo, hvormed Gdynia skibsværft nedsatte sine produktionsomkostninger, var heller ikke tilfredsstillende.

(64) Disse vanskeligheder gjorde sig gældende under hele omstruktureringsprocessen. Ifølge omstruktureringsplanen fra 2006 skyldtes de vedholdende vanskeligheder zlotyens stigende værdi over for dollaren og en hidtil uset stigning i stålpriserne, som ikke var kommet til udtryk i de kontrakter, værftet havde indgået. En anden årsag var mangelen på finansielle ressourcer til de omfattende omstruktureringsaktiviteter.

(65) Koncernens finansielle vanskeligheder førte til restancer på offentligretlige og civilretlige forpligtelser og lønninger, mangel på materialer, forsinkelser i produktionsprocessen, stigende omkostninger (forbruget af arbejdstimer, bøder) og betragtelige forsinkelser på opfyldelsen af kontrakter.

(66) Gdynia skibsværfts finansielle situation er gradvist blevet forværret.

([8]) *Kilde*: Grundlæggende antagelser i den finansielle prognose for Stocznia Gdynia S.A. udarbejdet af Amber i forbindelse med en »due diligence«-undersøgelse af Gdynia skibsværft, forelagt for Kommissionen den 9.4.2008, registreret samme dag.

([9]) *Kilde*: Forretningsplan for Stocznia Gdynia for 2008-2012 udarbejdet af Amber i december 2007 og forelagt for Kommissionen den 29.2.2008, registreret den 3.3.2008.

([10]) *Ibidem*.

Tabel 1

Gdynia skibsværfts driftsaktiviteter

(mio. PLN)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Omsætning	1 724	891	1 327	1 599	1 259	1 040
Resultat	– 477	– 190	– 77	– 114	– 292	– 311
Aktiekapital			– 288	– 285	– 576	– 928

Kilde: Omstruktureringsplanen fra 2006 i informationsmemorandummet.

(67) Desuden forventer værftet yderligere store tab i 2008 og 2009 på gennemførelsen af dets nuværende ordrer ([11]).

2. *BESLUTNINGEN OM INDLEDNING AF PROCEDUREN EFTER EF-TRAKTATENS ARTIKEL 88, STK. 2*

(68) I sin beslutning om indledning af den officielle undersøgelse angav Kommissionen, at nogen af de foranstaltninger, der var anmeldt til Kommissionen i henhold til bilag IV, punkt 3, i tiltrædelsestraktaten udgjorde ny støtte, da de var indrømmet efter Polens tiltrædelse af EU den 1. maj 2004 eller endnu ikke var indrømmet på tidspunktet for tiltrædelsen. Kommissionen opførte disse foranstaltninger i bilag I, del B, af beslutningen.

(69) Kommissionen besluttede også, at antallet af foranstaltninger, der er opført i bilag I, del A, i beslutningen, var indrømmet Gdynia skibsværft før den 1. maj 2004 og ikke var gældende efter tiltrædelsen i henhold til bilag IV, punkt 3, i tiltrædelsestraktaten og derfor ikke ville blive undersøgt efter proceduren i EF-traktatens artikel 88, stk. 2. Disse foranstaltninger er derfor ikke omfattet af nærværende beslutning. Ikke desto mindre måtte foranstaltningerne dog inddrages i vurderingen af de efter tiltrædelsen indrømmede foranstaltningers forenelighed med fællesmarkedet.

(70) Med hensyn til de i bilag B opførte foranstaltninger fremførte Kommissionen i alt væsentligt, at en retligt bindende beslutning ikke var taget vedrørende de i bilag I, del B, i beslutningen opførte foranstaltninger, selv om den anerkendte, at der var taget visse foreløbige skridt med henblik på en sådan retligt bindende beslutning.

([11]) Ifølge den fælles omstruktureringsplan udarbejdet af ISD Polska forventes der som nedenfor nævnt et tab i 2008 på 280 mio. PLN.

(71) Med hensyn til omstruktureringen af offentligretlig gæld i henhold til den såkaldte »procedure i henhold til kapitel 5a« efter loven om statsstøtte af 30. oktober 2002 (statsstøtte til virksomheder af særlig betydning for arbejdsmarkedet) som ændret ([12]) konkluderede Kommissionen, at »beslutningen om omstrukturering« truffet af formanden ARP — det statslige agentur, der var ansvarligt for forvaltning af proceduren i henhold til kapitel 5a — var retligt bindende. I den foreliggende sag er der imidlertid ikke truffet en sådan beslutning om omstrukturering forud for tiltrædelsen ([13]). Det skyldes, at den beslutning, formanden for ARP bekendtgjorde den 19. april 2004 om godkendelse af omstruktureringsplanen fra 2004, ikke opfyldte de proceduremæssige og principielle krav, der stilles til en omstruktureringsbeslutning.

(72) Kommissionen accepterede Polens forklaring om, at renterne på disse offentligretlige gældsposter på grund af sin accessoriske karakter automatisk ville blive afskrevet sammen med hovedstolen, uden at det var nødvendigt at træffe særlig beslutning herom.

(73) Kommissionen fandt ikke tegn på, at der skulle foreligge retligt bindende beslutninger vedrørende en række foranstaltninger opført som foranstaltning 28-34 i bilag I, del B, i denne beslutning, såsom produktionsgarantier, kapitaltilførsler, udstedelse af obligationer og gæld-for-aktiebytte. Kommissionen forholdt sig især til Polens hovedargument, nemlig at disse foranstaltninger var indeholdt i omstruktureringsplanen fra 2004 for Gdynia skibsværft, som var godkendt af tilsynsrådet for Gdynia skibsværft, idet repræsentanter for finansministeriet havde stemt for vedtagelsen af omstruktureringsplanen fra 2004 og dermed forpligtet de kompetente myndigheder til gennemførelse af foranstaltningerne.

([12]) Retsgrundlaget er detaljeret beskrevet i beslutningen om indledning af den officielle undersøgelse, del 3.2.

([13]) På grundlag af Gdynia skibsværfts bemærkninger til beslutningen om indledning af den officielle undersøgelse erfarede Kommissionen, at beslutningen om omstrukturering rent faktisk blev bekendtgjort den 4.1.2005.

(74) Især fandt Kommissionen ikke, at tilsynsrådet var bemyndiget til at tage beslutninger med finansielle følger for aktionærerne, uden at disse havde taget de nødvendige øvrige skridt hertil. Kommissionen fandt også, at selv om tilsynsrådet — selv ved grundlæggelsen — var berettiget til at tage sådanne beslutninger på aktionærernes vegne og i deres navn, forblev det uklart, om en sådan beslutning ville skabe en positiv forpligtelse for finansministeriet til at bevilge statsstøtte, da det normalt ikke er muligt at forene dispositioner foretaget af staten som markedsaktør med dispositioner foretaget af staten med henblik på gennemførelsen af forskellige offentlige målsætninger.

(75) Med hensyn til foranstaltning 32 i bilag I, del B, til beslutningen (kapitaltilførsel på 40 mio. PLN) nærede Kommissionen tvivl om, hvorvidt finansministeriets engagement med hensyn til kapitalforøgelsen forud for Polens tiltrædelse var retsgyldigt, eftersom kravet om registrering af alle kapitalforøgelser hos den kompetente domstol inden for en frist på 6 måneder ikke var overholdt.

(76) Efter at have konstateret, at en række foranstaltninger til fordel for Gdynia skibsværft udgjorde ny støtte, ytrede Kommissionen tvivl om, hvorvidt nogen af betingelserne for, at støtten kunne godkendes som omstruktureringsstøtte, var opfyldt.

3. *BEMÆRKNINGER FRA DE BERØRTE PARTER*

a) ***Bemærkninger fra Gdynia skibsværft***

(77) Støttemodtageren fremsatte to typer argumenter: vedrørende Kommissionens kompetence med hensyn til de foranstaltninger, der er opført i bilag I, del B, i beslutningen og vedrørende Kommissionens tvivl med hensyn til denne støttes forenelighed — vurderet som ny støtte — med fællesmarkedet.

(78) Med hensyn til omstruktureringen af offentligretlig gæld i overensstemmelse med proceduren i henhold til kapitel 5a fremførte støttemodtageren, at beslutningen om tildeling af støtten udgjorde en beslutning om omstrukturering truffet af formanden for ARP. Støttemodtageren fastholder dog, ligesom Polen gjorde det i den første fase af Kommissionens undersøgelse, at den pågældende beslutning blev truffet af formanden for ARP den 19. april 2004, dvs. før Polens tiltrædelse af EU.

(79) Støttemodtageren hævdede, at det var alle de enkelte offentligretlige kreditorers accept af omstruktureringen i overensstemmelse med proceduren i henhold til kapitel 5a, der udgjorde støttetildelingen forud for Polens tiltrædelse af EU ([14]).

([14]) Nærmere oplysninger i betragtning 67 i Kommissionens beslutning om indledning af den officielle undersøgelse.

(80) Med hensyn til den del af de offentligretlige forpligtelser, der var omfattet af omstruktureringen i henhold til kapitel 5a, hævdede støttemodtageren i strid med, hvad Polen havde fremført under den første fase af Kommissionens undersøgelse, at der efter den 30. juni 2003 ikke var påløbet morarenter.

(81) Støttemodtageren fremførte, at statens præcise engagement i forbindelse med foranstaltning 32 (kapitaltilførsel) var kendt forud for tiltrædelsen, og at støtten derfor burde betragtes som tildelt før tiltrædelsen.

(82) Støttemodtageren fremsatte også bemærkninger om andre aspekter af beslutningen. Støttemodtageren hævdede, at den produktionsgaranti, eksportkreditrådet (Korporacja Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych — i det følgende benævnt »KUKE«) ydede værftet, ikke udgjorde statsstøtte. Støttemodtageren hævder, at KUKE's garantiordning er et selvfinansierende system, hvor indtægterne fra præmier på længere sigt overstiger de risici, der er dækket, og de udbetalinger, der rent faktisk foretages. Støttemodtageren beskrev de betingelser, hvorunder KUKE udsteder disse garantier (præmier og sikkerhedsstillelse).

(83) Med hensyn til kravet om, at støtten begrænses til et minimum, hævdede støttemodtageren, at støttebeløbet var begrænset til et absolut minimum, og at det ville være berettiget at tildele yderligere støtte, hvis der var mulighed for dette. Desuden foreslog støttemodtageren, at selv hvis Kommissionen definerede omstruktureringsomkostningerne snævert (dvs. uden at de omfatter værftets driftsomkostninger), ville finansieringskomponenten af disse omkostninger uden statsstøtte stadig være af størrelsesordenen 30 %, hvilket er i overensstemmelse med rammebestemmelserne for støtte til omstrukturering af 1999 ([15]).

(84) Støttemodtageren fastholdt også, at statsstøtten til Gdynia skibsværft ikke fører til konkurrenceforvridning i Europa, idet virksomheden hævder, at den egentlige konkurrencemæssige trussel mod europæiske skibsværfter kommer fra Fjernøsten. Støttemodtageren erkendte, at der også bygges containerskiber på andre europæiske værfter, især i Tyskland, men hævdede, at containerskibe bygget i Tyskland var anderledes med hensyn til konstruktion og tekniske specifikationer. Støttemodtageren hævdede, at intet andet skibsværft i EU byggede biltransportskibe, og at Gdynia skibsværft inden for dette segment ikke konkurrerede med noget andet skibsværft i EU.

([15]) Støttemodtageren hævder, at Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder (EFT C 288 af 9.10.1999, s. 2) finder anvendelse.

(85) Endelig erklærede støttemodtageren, at virksomhedens omstrukturering med sikkerhed ville være tilendebragt ved udgangen af 2007.

b) ***Bemærkninger fra de berørte parter***

(86) Danmark og foreningen Danske Maritime støttede Kommissionens bestræbelser på at sikre, at der tildeles statsstøtte i overensstemmelse med de gældende regler. De påpegede, at en række danske skibsværfter som følge af den hårde konkurrence på verdensmarkedet havde måttet lukke eller befandt sig på fallittens rand uden at have modtaget statsstøtte. De bekræftede også, at danske skibsværfters produktsortiment ligner polske værfters, og at enhver form for unfair konkurrence ville kunne få negative følger for de danske skibsværfter. Danmark bad også Kommissionen om at kræve af Gdynia skibsværft, at værftet nedsatte sin produktionskapacitet, således at statsstøtten ikke blev anvendt til yderligere forøgelse af dets produktionskapacitet på verdensplan.

(87) Virksomheden Ray Car Carriers, der er Gdynia skibsværfts største kunde såvel som minoritetsaktionær i virksomheden, understregede Gdynia skibsværfts betydning for virksomhedens egne aktiviteter i betragtning af de kontrakter, den har indgået med værftet. Ray Car Carriers var overbevist om, at værftet med sin højt kvalificerede arbejdsstyrke og ledelse ville blive en af de bedste skibsværfter i Europa, hvis det blev omstruktureret og modtog statsstøtte med henblik herpå.

(88) Fagforeningen Solidaritet påpegede den støt forværrede situation for værftet og understregede behovet for hurtig omstrukturering. Fagforeningen beskrev en række af de omstruktureringsforanstaltninger, der allerede er gennemført af værftet og gav udtryk for sin overbevisning om, at værftet takket være sin teknologi og sin arbejdsstyrke i fremtiden ville kunne regnes blandt Europas rentable skibsværfter. Det var derfor nødvendigt at yde statsstøtte til gennemførelse af omstruktureringsplanen.

(89) Den polske brancheforening for skibsbyggere, Forum Okrętowe, forklarede årsagerne til værftets vanskeligheder og tilkendegav sin støtte til omstruktureringsprocessen og anvendelsen af statsmidler i dette øjemed.

c) ***Kommentarer fra Polen***

(90) Ligesom støttemodtageren kommenterede Polen såvel beslutningen som aspekterne vedrørende både kompetence og kompatibilitet.

(91) Med hensyn til omstruktureringen af offentligretlig gæld i overensstemmelse med proceduren i henhold til kapitel 5a fremlagde Polen ikke yderligere argumenter. I sit svar på støttemodtagerens bemærkninger kunne Polen imidlertid ikke erklære sig enig med dennes fortolkning af polsk ret.

(92) Med hensyn til foranstaltningerne 28-34, der er opført i bilag I, del B, i beslutningen, tilbageviste Polen ikke Kommissionens konklusioner i beslutningen om indledning af den officielle undersøgelse. Polen fremlagde imidlertid et nyt argument, der gik ud på, at udtalelser fra repræsentanter for forskellige offentlige myndigheder, der indgik i arbejdsgruppen vedrørende skibsbygningsindustrien, om planer om at udvide disse foranstaltninger bør fortolkes som offentlige tilsagn. Disse udtalelser blev afgivet før Polens tiltrædelse af EU.

(93) Med hensyn til foranstaltning 32 (kapitaltilførsel) konstaterede Polen, at hvis staten på aktionærmødet havde ageret som ejer af Gdynia skibsværft, kunne denne rolle ikke adskilles fra dens rolle som offentlig myndighed, der tildeler statsstøtte.

(94) Samtidig erkender Polen, at mens foranstaltninger forbundet med kapitaltilførsler henhører under ejerskab (*dominum*) og er underlagt civilretten i forbindelse med, at finansministerens (staten) forøger virksomhedens kapital, er denne også forpligtet til at overholde andre, offentligretlige regler, som ikke vedrører andre normale markedsaktører (*imperium*).

(95) Dernæst forklarede Polen, at kravet om seks måneder (fristen for registrering af aktierne hos retten) kun var et formelt krav, som ikke havde indflydelse på tidspunktet for aktionærens forpligtelse til at tegne aktien. Polen fastholdt, at denne forpligtelse indtrådte i 2004, forud for tiltrædelsen, og at »opfyldelsen heraf kun krævede vedtagelse af en ny resolution om forøgelse af værftets aktiekapital, hvilket skete den 4. marts 2005«. Finansministeriets tegning af aktierne fandt efterfølgende sted den 23. juni 2005.

(96) Med hensyn til den nye støttes forenelighed med fællesmarkedet forsikrede Polen, at omstruktureringsplanen fra 2004 udgjorde et sundt økonomisk grundlag for værftets omstruktureringsproces. Polen erkendte, at omstruktureringsprocessen blev gennemført med begrænsede finansielle ressourcer. Dernæst beskrev Polen kort omstruktureringsforanstaltningerne i omstruktureringsplanen fra 2004 for at vise, at omstruktureringen ikke udelukkende var begrænset til finansiel omstrukturering. Polen forsvarede de kompenserende modydelser, der var foreslået i omstruktureringsplanen fra 2004 og gennemført af Stocznia Gdynia-koncernen. Med hensyn til kravet om, at støtten begrænses til et minimum, forsikrede Polen, at støtten ikke anvendes til andre formål end

omstrukturering og hævdede, at støtteintensiteten, opgjort som støttens procentvise andel af de samlede omstruktureringsomkostninger, herunder driftsomkostningerne, udgjorde 31 %. Med hensyn til egetbidraget hævdede Polen, at omforhandlingen af kontraktpriser og den akkumulerede fortjeneste og det positive cashflow, værftet for fremtiden opnår, bør betragtes som dets »egetbidrag«.

(97) Polen beskrev detaljeret, hvordan KUKE's garantisystem fungerede, og fastholdt, at disse garantier ikke udgjorde statsstøtte.

4. *KRONOLOGISK BESKRIVELSE AF AFGØRENDE BEGIVENHEDER EFTER KOMMISSIONENS BESLUTNING OM INDLEDNING AF DEN OFFICIELLE UNDERSØGELSE*

(98) Kommissionens undersøgelse og de begivenheder, der fandt sted i løbet af denne undersøgelse, er sammenfattet nedenfor.

(99) I sit svar i forbindelse med Kommissionens beslutning om indledning af den officielle undersøgelse fremlagde de polske myndigheder i efteråret 2005 to typer forklaringer: for det første betvivlede de Kommissionens kompetence med hensyn til de foranstaltninger, der var identificeret som ny støtte i Kommissionens beslutning, og for det andet hævdede de, at selv om disse foranstaltninger udgjorde ny støtte, var de som omstruktureringsstøtte forenelige med fællesmarkedet. Gdynia skibsværft reagerede på lignende vis på Kommissionens beslutning. Begge reaktioner er beskrevet ovenfor.

(100) Til støtte for sit argument om støttens forenelighed fremlagde Polen for Kommissionen Gdynia skibsværfts omstruktureringsplan af 2004, som var identisk med den omstruktureringsplan, i forbindelse med hvilken Kommissionen indledte den officielle undersøgelse på grund af tvivl vedrørende dens troværdighed og dens pålidelighed. Ikke desto mindre undersøgte Kommissionen nøje omstruktureringsplanen fra 2004 og søgte assistance fra en ekstern konsulent. Kommissionen konkluderede, at omstruktureringsplanen fra 2004 ikke opfyldte nogen af betingelserne for godkendelse af omstruktureringsstøtte i de relevante rammebestemmelser. På mødet den 22. februar 2006 præciserede Kommissionen sine vigtigste tvivlsgrunde for de polske myndigheder. Kommissionen påpegede de vigtigste svagheder i omstruktureringsplanen fra 2004: et lavt investeringsniveau, et lavt forventet produktivitetsniveau, høje produktionsomkostninger — især generalomkostninger — og en utilstrækkelig styrkelse af værftets eget kapitalgrundlag. Den støtte, der var tildelt værftet, måtte betragtes som driftsstøtte til støtte for omstrukturering af gæld og værftets fortsatte drift.

(101) I december 2005 erfarede Kommissionen fra offentlige kilder ([16]), at Korporacja Polskie Stocznie (i det følgende benævnt »KPS«), et offentligt ejet holdingselskab, var blevet oprettet med henblik på at samle de tre største polske skibsværfter i henholdsvis Gdynia, Gdansk og Szczecin under et (i det følgende benævnt »konsolideringsplanen«). KPS' vigtigste opgave var at sikre finansieringen af værftets produktion. Polen informerede ikke Kommissionen om konsolideringsplanen på noget tidspunkt i løbet af proceduren, hverken før eller efter beslutningen om indledning af den officielle undersøgelse.

(102) På samme tid hørte Kommissionen via pressereportager om de igangværende samtaler om salget af Gdynia skibsværft og Gdansk skibsværft til strategiske investorer, og om adskillelsen af de to virksomheder, som indtil da hver havde været drevet som en del af samme koncern. Ved brev af 13. januar 2006 krævede Kommissionen en redegørelse for den polske regerings egentlige strategi for Gdynia skibsværft.

(103) Polen svarede ved brev af 20. februar 2006, at en konsolideringsplan tidligere var blevet overvejet, men var blevet kasseret, og at en ny omstruktureringsstrategi for den polske skibsbygningssektor om kort tid ville blive vedtaget.

(104) På mødet den 22. februar 2006 og ved brev af 13. marts 2006 informerede de polske myndigheder Kommissionen om, at omstruktureringsplanen fra 2004 var forældet måtte ændres. De polske myndigheder forpligtede sig til at fremlægge den reviderede omstruktureringsplan i juni 2006. De polske myndigheder fremlagde også hovedtrækkene i den nye omstruktureringsstrategi for den polske skibsbygningssektor. For det første skulle Gdansk skibsværft snarest muligt udskilles fra Stocznia Gdynia-koncernen. For det andet skulle regeringen tillade en tilførsel af privat kapital til Gdansk skibsværft og Gdynia skibsværft med det langsigtede mål for øje at privatisere begge værfter fuldstændigt.

(105) Den 19. april 2006 vedtog Gdynia skibsværfts generalforsamling en kapitalforøgelse på indtil 300 mio. PLN. Det blev pålagt bestyrelsen at lede efter investorer med interesse for aktier i kapitalforøgelsen. Derfor blev informationsmemorandummet af maj 2006 den 10. maj 2006 gjort tilgængeligt for potentielle investorer, og ca. 80 sådanne investorer modtog direkte henvendelse fra Gdynia skibsværfts privatiseringskonsulent. Gdynia skibsværft modtog indledningsvis to tilbud om deltagelse i kapitaludvidelsen, et fra den ukrainske stålproducent

([16]) Ministerrådets protokolreferat af 25.1.2005 og 5.10.2005, offentliggjort på webstedet.

Donbas og et fra værftets hovedaktionær Ray Car Carriers. Til sidst afgav disse to virksomheder den 28. august 2006 bindende tilbud, der imidlertid var betinget af sælgerens, dvs. statens dækning og eftergivelse af gælden. Ifølge den tidsplan, Polen havde fremlagt (ved brev af 26. september 2006), skulle forhandlingerne med de to tilbudsgivere være afsluttet ved udgangen af oktober 2006, og tegningen af nye aktier gennemføres den 15. december 2006.

(106) Kommissionen modtog det første udkast til omstruktureringsplanen fra 2006 den 9. juni 2006. Efter at have besøgt værftet og indhentet den eksterne konsulents udtalelse gav Kommissionen i løbet af sit besøg den 13. juni 2006 og skriftligt den 17. juli udtryk for alvorlig bekymring vedrørende projektet, idet den påpegede, at omstruktureringsplanen tilsyneladende ikke var tilstrækkeligt vidtrækkende, når det gælder genoprettelse af værftets langsigtede rentabilitet, at der ikke var truffet foranstaltninger til finansiering af omstruktureringen, at der ikke er reelle udsigter til, at omstruktureringen kan finansieres med midler, der ikke omfatter statsstøtte, og endelig at der ikke var foreslået nogen kompenserende modydelser. Idet Kommissionen pegede på den fortsatte afhængighed af skibsfinansieringsgarantier fra KUKE, som er et statsligt foretagende, advarede Kommissionen værftet og de polske myndigheder om, at disse garantier udgjorde statsstøtte.

(107) Til trods for disse advarsler adskilte den af Polen i september 2006 med to måneders forsinkelse fremlagte omstruktureringsplan sig ikke væsentligt fra det første udkast. Nedenfor præsenteres de punkter i omstruktureringsplanen fra 2006, der har været genstand for størst kritik fra Kommissionens side.

(108) På et møde den 7. december 2006 og efterfølgende ved brev af 29. januar 2007 forklarede Kommissionen de polske myndigheder, at den indledende undersøgelse viste, at omstruktureringsplanen fra 2006 ikke opfyldte nogen af betingelserne for godkendelse af omstruktureringsstøtte i de gældende rammebestemmelser.

(109) På dette møde meddelte de polske myndigheder, at de på ny agtede at genoptage bestræbelserne på at privatisere Gdynia skibsværft ved hjælp af en åben og gennemsigtig procedure med henblik på at tiltrække en privat investor, der kunne udøve fuld kontrol over værftet. Polen hævdede, at privatiseringsprocessen skulle være tilendebragt i juni 2007. Mens privatiseringsdokumenterne udarbejdedes, bad Polen Kommissionen udstede en erklæring om de kompenserende modydelser, der burde kræves af Gdynia skibsværft, således at potentielle investorer kunne få de rigtige oplysninger.

(110) I de følgende måneder fortsatte Gdynia skibsværft sine drøftelser med de to investorer Donbas og Ray Car Carriers, som fremlagde deres bud i august 2006. Samtidig forberedte regeringen forskellige privatiseringsdokumenter med henblik på genoptagelse af privatiseringsprocessen, i tilfælde af at de igangværende forhandlinger ikke faldt heldigt ud. I maj 2007 meddelte den polske regering, at forhandlingerne var slået fejl, og at privatiseringsprocessen ville blive iværksat på ny. Ved brev af 22. juni 2007 fremlagde Polen en ny tidsplan for privatiseringen, hvori december 2007 var angivet som foreløbig dato for gennemførelse af privatiseringen, dvs. et halvt år efter den oprindelige frist for gennemførelsen af processen, som Polen havde forpligtet sig til i januar 2007. Ved brev af 31. juli 2007 understregede Kommissionen, at privatiseringen ikke måtte forsinkes yderligere. Kommissionen advarede også Polen om, at det på daværende tidspunkt ikke så ud til, at betingelserne om, at værftets langsigtede rentabilitet skulle genoprettes, og at omstruktureringen skulle finansieres med midler, der i det mindste delvis ikke udgjorde statsstøtte, ikke så ud til at være opfyldt.

(111) Samtidig førte Kommissionen som opfølgning på en aftale mellem kommissær Neelie Kroes og handelsminister Piotr Woźniak i december 2006 intensive drøftelser med de polske myndigheder og Gdynia skibsværft med henblik på at fastlægge de nødvendige kompenserende modydelser. Ved brev af 28. februar 2007 forpligtede Polen sig til at lukke SD I-dokken på Gdynia-værftet, når de resterende ordrer var afviklet, og de nødvendige investeringer i SD II-tørdokken var gennemført, dvs. i januar 2010.

(112) Med henblik på at kontrollere, om dette forslag udgjorde en reel kompenserende modydelse, bad Kommissionen Gdynia skibsværft om at fremsende en række oplysninger. Endelig meddelte Kommissionen ved brev af 31. juli 2007 Polen, at den var parat til foreløbig at betragte lukningen af tørdok SD I som tilstrækkelig kompenserende modydelse på den betingelse, at lukningen indebar, at faciliteten blev skrottet på en måde, der uigenkaldeligt umuliggjorde skibsbygnings- og søsætningsaktiviteter, og på den betingelse at lukningen af dokken var gennemført den 1. september 2009 eller tidligere, hvis skib 8185/04, det sidste skib i værftets ordrebog pr. 8 marts 2007, blev søsat før denne dato. Ydermere måtte dok SD I i 2009 kun anvendes til samling af to skibe, som efter de daværende planer skulle samles i denne dok i 2009, og hvis samling ikke kunne overføres til dok SD II (LPG-tankskibene 8185/03 og 8185/04). Grundlaget for Kommissionens konklusion fremgår af nedenstående.

(113) Den nye privatiseringsprocedure efter privatiseringsloven af 30. august 1996 påbegyndtes i juli 2007. Den 5. juli 2007 vedtog Gdynia skibsværfts generalforsamling en resolution om en kapitalforøgelse på 515 mio. PLN, hvis aktier skulle tegnes af det polske finansministerium, hvis privatiseringen blev gennemført med succes. Der blev udarbejdet et informationsmemorandum dateret den 4. juli 2007. Det blev stillet til rådighed for investorerne den 10. juli 2007, dvs. på datoen for offentliggørelsen i den internationale og den polske presse af tilbudsindkaldelsen. Som beskrevet i ovennævnte procedure fremsendte Kommissionen sine kommentarer til informationsmemorandummet, og Polen tog disse behørigt i betragtning.

(114) Kommissionen, der noterede sig yderligere forsinkelser af privatiseringsprocessen, henstillede ved brev af 3. oktober 2007 til Polen at gennemføre privatiseringen omgående. Ved brev af 23. oktober 2007 meddelte Polen Kommissionen, at privatiseringen ikke som planlagt kunne gennemføres pr. udgangen af 2007. I stedet forpligtede Polen sig til at indlede forhandlinger med udvalgte investorer fra januar 2008. Kommissionen gjorde igen opmærksom på sin bekymring over forsinkelserne ved brev af 30. november 2008 og tilkendegav, at den forventede, at den nye ejer af Gdynia skibsværft inden udgangen af februar 2008 fremlagde første udkast til en ny omstruktureringsplan. Kommissionen gentog efterfølgende ved adskillige lejligheder dette forlangende. Kommissionen insisterede desuden ofte på vigtigheden af, at tidsplanen for privatiseringen nøje blev overholdt, idet den gjorde opmærksom på, at der ikke så ud til at være grundlag for at starte privatiseringsprocessen forfra.

(115) Polen meddelte Kommissionen, at elleve virksomheder havde rekvireret Gdynia skibsværfts informationsmemorandum, og at fire virksomheder pr. 1. oktober 2007 havde indgivet foreløbige tilbud. Disse fire virksomheder blev inviteret til en *due diligence*-undersøgelse. Endelig blev der inden fristens udløb, den 20. december 2007, indgivet tre retligt bindende tilbud. I slutningen af januar 2008 besluttede Polen sig til at indlede forhandlinger med to af disse investorer. I midten af februar 2008 meddelte Polen, at privatiseringen af Gdynia skibsværft ville være fuldendt pr. sommer 2008, dvs. et år senere end Polen havde lovet i januar 2007.

(116) Den 20. marts 2008 blev den ene af disse investorer, Amber Sp. z o.o. (i det følgende benævnt »Amber«), et datterselskab af Złomrex, et polsk stålhandelsselskab, bevilget eneforhandlinger med henblik på privatiseringen, og disse forhandlinger blev efterfølgende forlænget adskillige gange, indtil de afsluttedes den 12. maj 2008.

(117) Den 29. februar 2008 fremsendte Kommissionen et udkast til omstruktureringsplan for Gdynia skibsværft udarbejdet af Amber ([17]). Desuden fremsendte Amber pr. e-mail den 9. april 2008 de opdaterede finansielle perspektivberegninger. Kommissionen kommenterede dette udkast mundtligt ved et møde med repræsentanter for de polske myndigheder, Amber og Gdynia skibsværft i Warszawa den 10. april 2008 og skriftligt ved brev af 21. april 2008.

(118) På et møde med de polske myndigheder den 12. maj 2008 meddelte Amber, at virksomheden havde trukket sig ud af privatiseringen af Gdynia skibsværft. Allerede samme dag underrettede Polen Kommissionen herom. I den begrundelse af beslutningen, Amber sendte til finansministeriet, angav virksomheden som væsentligste årsag til, at den havde trukket sig ud, den omstændighed, at den efter en indgående *due diligence*-undersøgelse af skibsværftets situation havde konkluderet, at værftet ikke ville blive rentabelt, selv efter at omstruktureringsforanstaltningerne, herunder betydelige investeringer, var gennemført.

(119) Den 15. maj 2008 besluttede de polske myndigheder at afslutte privatiseringsprocessen inden for rammerne af den offentlige indkaldelse med henblik på forhandlinger med tilbudsgivere, hvis tilbud var antaget ved den i 2007 iværksatte procedure.

(120) Den 26. maj 2008 meddelte Polen Kommissionen, at privatiseringsprocessen atter var blevet iværksat. I sine efterfølgende daglige rapporter informerede de polske myndigheder Kommissionen om de foranstaltninger, de havde truffet for at finde en køber til Gdynia skibsværft. Polen videresendte en række breve til Kommissionen, hvori potentielle investorer udtrykte interesse om at blive holdt løbende informeret om privatiseringsprocessen og modtage informationsmemorandummet, når det forelå.

(121) På et møde den 10. juni 2008 kom det frem, at de polske myndigheder førte intensive drøftelser med ISD Polska, den nuværende ejer af Gdansk skibsværft, om et eventuelt køb af Gdynia skibsværft og sammenlægning af de to værfter. Polen foreslog nye kompenserende modydelser og tilkendegav, at den nye investor havde krævet yderligere statsstøtte som betingelse for sin deltagelse i privatiseringen. Polen meddelte også Kommissionen, at

([17]) *Kilde*: Forretningsplan for Gdynia skibsværft for 2008-2012 udarbejdet af Amber i december 2007 og forelagt for Kommissionen den 29.2.2008, registreret den 3.3.2008.

ISD Polska var ved at udarbejde en fælles omstruktureringsplan for begge værfter, som skulle forelægges for Kommissionen den 26. juni 2008 i overensstemmelse med Kommissionens opfordring til at fremsætte bemærkninger i statsstøttesag C 18/05 ([18]).

(122) På anmodning fra de polske myndigheder informerede Kommissionen Polen og ISD Polska på et møde den 10. juni 2008 og igen på et møde den 13. juni 2008 om, at visse rammebetingelser skulle være opfyldt, hvis ISD Polska skulle kunne købe Gdynia skibsværft med henblik på at drive dette værft sammen med værftet i Gdansk. Disse rammebetingelser gik ud på, at ISD Polska skulle præsentere en fælles omstruktureringsplan for begge værfter pr. 26. juni 2008, bidrage betragteligt til omstruktureringsomkostningerne og acceptere reelle kompenserende modydelser i overensstemmelse med de gældende rammebestemmelser. Kommissionen påpegede, at ISD Polskas foreslåede bidrag til omstruktureringsomkostningerne var utilstrækkeligt i betragtning af, hvor meget statsstøtte værftet tidligere havde modtaget, og af den yderligere støtte ISD Polska havde ansøgt om i forbindelse med privatiseringen.

(123) Ved skrivelse af 6. juni 2008 meddelte Polen Kommissionen, at den polske regering den 3. juni 2008 havde besluttet at tilføre Gdynia skibsværft 515 mio. PLN, bl.a. til delvis dækning af forventede tab på eksisterende skibsbygningskontrakter.

(124) Den 26. juni 2008 modtog Kommissionen et udkast til en omstruktureringsplan dateret juni 2008 og udarbejdet af ISD Polska med titlen »Omstruktureringsplan for Nowa Stocznia Gdańsk-Gdynia« indeholdende en beskrivelse af en fælles omstruktureringsstrategi for skibsværfterne i Gdansk og Gdynia (i det følgende benævnt »den fælles omstruktureringsplan (udarbejdet af ISD)«). Kommissionen modtog også et udkast til en omstruktureringsplan dateret juni 2008 og udarbejdet af Polish Shipbuilding Company med titlen »Omstruktureringsplan for Gdynia skibsværft 2008-2012« (i det følgende benævnt »PSC's omstruktureringsplan«). Begge planer er kort beskrevet nedenfor.

(125) Ved brev af 14. juli 2008 meddelte Polen Kommissionen, at privatiseringen af Gdynia skibsværft fortsattes og anmodede om yderligere tid med henblik på, at potentielle investorer kunne gøre omstruktureringsplanen færdig. Polen forpligtede sig til at fremlægge en endelig omstruktureringsplan for Gdynia skibsværft senest den 12. september 2008.

(126) Kommissionen indvilligede i at udskyde sin beslutning indtil fremsendelsen af en endelig omstruktureringsplan.

([18]) Kommissionens beslutning af 23.5.2008 (K(2008) 2277).

(127) Den 12. september 2008 fremlagde Polen den endelige omstruktureringsplan udarbejdet af ISD Polska med titlen »Omstruktureringsplan for Nowa Stocznia Gdańsk-Gdynia« (i det følgende benævnt »den fælles omstruktureringsplan af 12. september«), som hovedsagelig er en opdateret udgave af den fælles omstruktureringsplan af 26. juni 2008.

5. *OMSTRUKTURERINGSPLANEN FRA 2006*

(128) Ifølge omstruktureringsplanen fra 2006 var ændringerne af omstruktureringsplanen fra 2004 nødvendige på grund af ændringer i det makroøkonomiske klima, herunder især zlotyens stigende værdi over for US-dollar fra 4,1 PLN til 3,0 PLN pr. USD og stigningen i stålprisen fra 300 USD/t til 700 USD/t, der havde påvirket værftets økonomiske situation negativt, samt utilstrækkelig statsstøtte, hvilket bevirkede, at omstruktureringsplanen fra 2004 ikke kunne gennemføres fuldt ud.

(129) Omstruktureringsplanen fra 2006, der blev udarbejdet af værftet med assistance fra Ernst & Young, dækker perioden fra 2006 til 2012. De fleste af foranstaltningerne skal dog være gennemført ved udgangen af 2009. Omstruktureringsplanen fra 2004 dækker perioden fra 2003 til 2008.

(130) Omstruktureringsplanen fra 2006 havde følgende mål: begrænse driftsudgifterne effektivt, forbedre værftets produktivitet og sikre, at produktionen af skibe er rentabel. I dette øjemed agtede værftet først at genforhandle netop indgåede kontrakter for dermed at undgå forventede tab på produktionen af skibe til levering i 2006 og 2007. Desuden skulle et program til reducering af omkostningerne bevirke, at produktionsomkostningerne blev reduceret.

a) ***Salgsstrategi***

(131) Den planlagte salgsstrategi gik ud på at koncentrere sig om porteføljen af standardskibe, hvortil hører containerskibe og biltransportskibe. Samtidig planlagde værftet at opretholde sin produktionskapacitet til nichesegmenter med henblik på eventuelle attraktive muligheder.

b) ***Industriel og operationel omstrukturering***

(132) De vigtigste foranstaltninger:

— Forøgelse af effektiviteten gennem investeringer for 61 mio. EUR i perioden 2007-2009. Investeringerne var rettet mod eliminering af flaskehalse i produktionsprocessen (især ved præfabrikationen af stål) og forøgelse af produktiviteten. Desuden var der planlagt it-investeringer for 6,6 mio. EUR.

— Omstrukturering af arbejdsstyrken, dvs. afskaffelse af de stadig mere almindelige tidsbestemte ansættelsesaftaler og foranstaltninger til opnåelse af bestemte ansættelsesmål. Indførelse af en incitamentsordning. Værftet havde også planer om at hæve lønningerne for arbejdere, der er direkte involveret i produktionen, med 10 % i 2006 og 4 % årligt fra 2008 til 2010. En høj fraværsprocent og mangel på kvalificeret arbejdskraft var blandt værftets vigtigste problemer.

— I planen understregedes vigtigheden af at beskytte værftet mod risikoen ved kurssvingninger. I dette øjemed skulle 70 % af værftets indtjening i 2007-2012 sikres mod risikoen ved kurssvingninger ved hjælp af udenlandske valutatransaktioner.

— Yderligere udskilning af datterselskaber (såsom Zakładowa Służba Ratownicza, Wydział Technicznej Obsługi Urządzeń Dźwignicowych osv.) og salg af aktiver.

— Forbedringer i projekteringsprocessen (standardisering af projekteringsløsninger). Der var også mulighed for at udskille projekteringskontoret — beslutning herom skulle træffes i 2007.

— Andre foranstaltninger såsom genforhandling af kontrakter, anvendelse af indekseringsklausuler i kontrakter mod risikoen ved kurssvingninger, incitamentsordninger for ansatte, procesoptimering og salg af finansielle aktiver.

c) ***Finansiel omstrukturering***

(133) Værftet måtte gennemføre en finansiel omstrukturering. Ved udgangen af 2005 beløb egenkapitalen sig til -285,4 mio. PLN. I 2006-2007 var det planlagt at forbedre værftets kapitalsituation ved en kapitalforøgelse på i alt 1 015 mio. PLN: en forøgelse af kapitalen på 500 mio. PLN i 2006 finansieret af private investorer og en kapitaltilførsel på 515 mio. PLN i 2007 finansieret af en privat eller offentlig investor.

d) ***Mål ved gennemført omstrukturering — genoprettelse af den langsigtede rentabilitet***

(134) Ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2009 forventes skibsværftets produktion at være på 298 610 kbt, mod 279 258 kbt i 2006. Antallet af byggede skibe vil ændres fra 13 i 2006 (8 containerskibe og 5 biltransportskibe) til 11 (5 containerskibe og 6 biltransportskibe). Produktionen forventes at stige yderligere til 324 110 kbt i 2012, hvor værftet sætter 12 skibe i drift.

(135) Den gennemsnitlige arbejdsstyrke skulle reduceres fra 5 208 ansatte i maj 2006 til 4 530 ved udgangen af 2007.

(136) Produktiviteten (arbejdskraftintensiviteten) forventes forbedret fra 44,8 persontimer/kbt i 2007 til 37,0 persontimer/kbt i 2012. Ifølge Kommissionens konsulent er produktiviteten for de mest effektive værfter i Europa, der kan sammenlignes med, under 20 persontimer/kbt.

(137) Omsætningen forventes forbedret fra 1 599 mio. PLN i 2005 til 1 869 mio. PLN i 2012. Driftsoverskuddet forventes forbedret fra 7,35 mio. PLN i 2005 og -233,5 mio. PLN i 2006 til 67,68 mio. PLN i 2012, idet det første år med fortjeneste skulle blive 2009.

e) ***Følsomhedsanalyse***

(138) Planen indeholder en følsomhedsanalyse vedrørende følgende spørgsmål:

— Zlotyens stigende værdi mod US-dollar med 0,05 PLN og 0,1 PLN årligt mod referencescenariets faste kurs på 3,00 PLN/USD.

— Opretholdelse af skibsproduktionen på 10 skibe i 2009-2010, mens der ifølge referencescenariet skal produceres 11 skibe i 2009-2010 og 12 skibe i 2011-2012.

— Hurtigere vækst i forskellige afregningssegmenter (løn og afregningsrater for variable og faste samarbejdsydelser) i 2008-2012 end i referencescenariet.

— Prisfald på skibe på 5 % og 10 % i 2009-2012.

— Prisstigninger på materialer i kombination med prisstigninger på skibe fra 2007 og frem.

f) ***Kompenserende modydelser***

(139) I omstruktureringsplanen fra 2006 foreslås det som kompenserende modydelse, at produktionen begrænses til 340 000 kbt pr. år, idet det forudsattes, at værftets tekniske kapacitet var 540 000 kbt. Som beskrevet detaljeret nedenfor foreslog Polen i februar 2007, at tørdok SD I lukkedes uigenkaldeligt. Værftet fremlagde oplysninger, der viste, at dets nuværende tekniske kapacitet er betragteligt under 540 000 kbt. Endelig gav Kommissionen foreløbig tilladelse til den foreslåede reduktion af produktionskapaciteten som erstatning for de kompenserende modydelser i omstruktureringsplanen fra 2006.

6. *ISD'S FÆLLES OMSTRUKTURERINGSPLAN*

(140) ISD Polska, der er flertalsaktionær i Gdansk skibsværft, indtrådte i privatiseringsprocessen, efter at Amber havde trukket sig ud af den privatiseringsrunde, der påbegyndtes i 2007. Som angivet ovenfor reviderede ISD Polska den omstruktureringsplan, den havde forelagt for Kommissionen den 26. juni 2008, og fremsendte den 12. september 2008 en opdateret plan til Kommissionen. I det følgende beskrives — hvor det er relevant — ændringerne i den fælles omstruktureringsplan fra september.

(141) Strategien i den fælles forretningsstrategi udarbejdet af ISD Polska er at udnytte etablerede synergier mellem de to skibsværfter og sammenlægge de bedste produktionsaktiver i begge virksomheder ([19]). De vigtigste lagerfaciliteter skal være på Gdynia skibsværft, hvor også præfabrikeringen af plader og profiler vil finde sted. Plader og profiler skal derefter transporteres ad søvejen til Gdansk skibsværft, hvor sektionerne og blokkene skal produceres. Monteringen skal udføres i dokkerne på Gdynia skibsværft, og den endelige indretning af skibene vil blive udført til kajs på begge værfter.

(142) I den fælles omstruktureringsplan påpeges manglerne i omstruktureringsplanen fra 2006, når det gjaldt om at genskabe værftets rentabilitet, og årsagerne til begge værfters finansielle problemer identificeres. Blandt disse bør især nævnes den manglende privatisering af værftet og den ledsagende omstændighed, at det ikke lykkedes at forøge værftets kapital i tilstrækkelig grad til, at det kunne omstruktureres, samt den omstændighed, at værftet ikke fik tilstrækkelig statsstøtte. Den fælles omstruktureringsplan peger også på makroøkonomiske faktorer såsom den polske zlotys stigning i forhold til den US-dollar, stigende stålpriser og indre faktorer såsom flugten af kvalificeret arbejdskraft fra værftet, lav produktivitet og indgåelse af kontrakter uden nødvendig gardering mod udsving i vekselkursen og materialeomkostningerne, hvilket resulterede i tab for skibsværftet.

(143) Den fælles omstruktureringsplan har til formål at genskabe rentabiliteten for begge de omstrukturerede skibsværfter: Gdynia skibsværft og Gdansk skibsværft. Selv om nærværende beslutning kun vedrører Gdynia skibsværft, må nedenstående fremstilling og vurderingen af den fælles omstruktureringsplan naturligt tage hensyn til eksistensen af Gdansk skibsværft, dets tidligere omstruktureringsbestræbelser og den statsstøtte, det har modtaget og efter planerne vil modtage fremover.

([19]) Statsstøtten til Gdansk skibsværft er også omfattet af en officiel undersøgelse iværksat af Kommissionen ved beslutning af 1.6.2005 om statsstøtte C 17/05 og C 18/05, Omstruktureringsstøtte til Gdynia skibsværft; omstruktureringsstøtte til Gdansk skibsværft (EUT C 220 af 8.9.2005, s. 7).

a) ***Salgsstrategi***

(144) Ifølge den fælles omstruktureringsplan bør de sammenlagte skibsværfter have to slags aktiviteter: skibsbygning og bygning af andre konstruktioner end skibe.

(145) Når det gælder skibsbygning, vil ISD Polska på kort sigt koncentrere sig om bestemte markedssegmenter: containerskibe (små og mellemstore, 500–3 000 TEU), massegodsskibe (»klassiske« fragtskibe til transport af tørlast, multimodale skibe og *heavy lift*-skibe) og biltransportskiber (store skibe udelukkende beregnet til fragt af biler, størrelse C6600); desuden vil værftet udvikle sine aktiviteter i off shore-fartøjssegmentet, såsom Anchor Handling Tug Supply ships (AHTS), forsyningsskibe til boreplatforme og mandskabsskibe, der på mellemlang sigt burde blive dominerende.

(146) Markedsanalysen er baseret på en sammenligning med andre europæiske skibsværfters produktion og erfaringerne med sammenlægning af skibsværfter. I planen erkendes det, at den *knowhow*, der kræves til produktionen af off shore-skibe, skal udvikles, og at der i produktionen i løbet af de første år må anvendes underkontrahenter. I den fælles omstruktureringsplan fra september beskrives Gdansk skibsværfts tidligere erfaringer med konstruktion af skrog til off shore-skibe, og det forklares, at fartøjer af denne type indgår i værftets ordrebog. Det fremgår også af planen, at Gdansk skibsværft for nylig havde underskrevet en hensigtserklæring vedrørende fem års samarbejde med en fremtrædende producent af off shore-skibe om underentreprise til Gdansk skibsværft af skrog af højere kompleksitet. Planen præsenterer et perspektiv for gradvis overgang fra underentreprise til bygningen af fuldt udstyrede offshore-skibe under behørig hensyntagen til behovet for gradvis erhvervelse af kapaciteten til at bygge fuldt udstyrede skibe og skabe et netværk af leverandører.

(147) Den planlagte produktionsportefølje forudsætter, at produktionen af containerskibe indledningsvis opretholdes for derefter gradvist at blive formindsket indtil 2011 og derefter indstillet. Ifølge planen skal off shoreskibe og store biltransportskibe (C6600) derefter indgå i porteføljen. Ifølge den fælles omstruktureringsplan skulle de sammenlagte værfter fra juni og frem indgå kontrakter om 13 skibe i 2008 (3 containerskibe, 5 off shore-skibe og 5 biltransportskibe), 16 skibe i 2009 (2 containerskibe, 8 off shore-skibe og 6 biltransportskibe), 15 skibe i 2010 og 2011 (1 containerskib, 7 off shoreskibe og 7 biltransportskibe), 17 skibe i 2012 (10 off shore-skibe og 7 biltransportskibe) og 18 skibe i 2013 og 2014 (14 off shore-skibe og 4 biltransportskibe).

Produktionsplanen blev ændret i den fælles omstruktureringsplan fra september: mellem 2009 og 2011 skulle der årligt bygges 12-13 skibe (5-7 biltransportskibe og 6 off shore-skibe; ordrebogen indeholder ingen containerskibe efter 2008).

(148) Med hensyn til produktionen af andre konstruktioner end skibe agter ISD Polska at starte en produktion af vindmøller og stålkonstruktioner i de sammenlagte skibsværfter. Ifølge planen skal vindmølleproduktionen påbegyndes i 2011 med produktionen af 75 enheder stigende til 350 fra 2014 (planlagt længde: 80 meter).

(149) Juli-planen omfatter produktion af forskellige stålstrukturer (f.eks. udliggere, lagerstrukturer, stålkonstruktioner til byggeindustrien og skibselementer), stigende fra 2 174 tons i 2008 til 13 500 tons fra 2011 ([20]).

(150) Omstruktureringsplanen fra september beskriver detaljeret ISD Polskas knowhow (eller knowhow hos andre virksomheder under Donbas-koncernen) med hensyn til stålkonstruktioner. Det planlægges at flytte visse dele af produktionen fra Huta Częstochowa til de sammenlagte værfter. I planen sammenfattes resultaterne af den markedsundersøgelse, en uafhængig konsulent (Roland Berger) har gennemført med henblik på udvikling af stålkonstruktioner på Gdansk skibsværft, efter at ISD Polska i begyndelsen af 2007 har erhvervet sin aktiepost i værftet. Ifølge planen forventer denne undersøgelse vækst i segmentet for stålkonstruktioner i Europa og navnlig i Polen (f.eks. i forbindelse med udvikling af infrastruktur med støtte fra strukturfondene). Denne undersøgelse blev ikke fremsendt til Kommissionen.

(151) September-planen indeholder forskellige prognoser for volumen for produktionen af stålkonstruktioner, hvilket fremgår af tabel 1a nedenfor.

Tabel 1a

Planlagt produktion af stålkonstruktioner i tons (den fælles omstruktureringsplan fra september 2008)

Produkter	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Udliggere	274	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Elevatorer	0	1 100	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Lagerkonstruktioner	1 500	6 000	16 000	22 400	36 000	36 000	36 000
Stålkonstruktioner til bygninger	0	1 100	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Skibselementer	0	1 000	1 450	5 000	13 000	13 000	13 000
I alt	1 774	11 200	23 950	34 900	56 500	56 500	56 500

b) ***Industriel og operationel omstrukturering***

(152) Det fremgår af den fælles omstruktureringsplan, at produktionsaktivernes tilstand på begge værfter er forværret betragteligt og befinder sig på samme niveau som det, der var gældende for europæiske skibsværfter i begyndelsen af 1990'erne. De planlagte investeringer beløber sig til 111 mio. EUR til skibsbygning og 193 mio. PLN til andre konstruktioner end skibe (175 mio. PLN til vindmøller og 18 mio. PLN til stålkonstruktioner).

(153) Investeringerne i skibsbygning vil blive foretaget som to overlappende investeringer i perioden 2009-2011. De vigtigste investeringer ([21]) foretages inden for pladeskæring, produktionen af fladpaneler, et nyt værksted til rørproduktion og en ny præpareringshal. Disse investeringer skulle sammen med organisatoriske ændringer resultere i en forbedring af produktiviteten fra de nuværende 45 persontimer/kbt til målet på 20 persontimer/kbt ([22]).

([20]) Produktionen af følgende forventedes at stige: udliggere, fra 474 tons i 2008 til 1 700 tons i 2009; lagerstrukturer, fra 1 700 tons i 2008 til 6 000 tons i 2009; stålkonstruktioner til bygninger, fra 0 til 3 900 tons i 2011; skibselementer for andre producenter, fra 0 til 1 900 tons i 2011.

([21]) Jf. tabel 42, s. 138, og graf 37, s. 140, i ISD's fælles omstruktureringsplan med hensyn til en detaljeret liste over investeringerne.

([22]) Graf nr. 38, s. 141 i ISD's fælles omstruktureringsplan.

(154) De vigtigste organisatoriske behov findes på følgende områder: salg (kontrakter), køb af materialer og tjenester, projekteringsfaciliteter, produktion, menneskelige ressourcer og informationsteknologier.

(155) Det fælles omstruktureringsprogram omfatter oprettelse af et planlægningscenter, der skal være ansvarligt for effektiv planlægning af produktionen på alle organisatoriske niveauer i de sammenlagte værfter. Formålet med oprettelsen af dette center er at råde bod på manglerne med hensyn til planlægning, tidsplaner, budgetter og overvågning af produktionsprocessen.

(156) Med hensyn til indgåelse af kontrakter agter ISD Polska at indføre indekseringsklausuler for at beskytte værftet mod prisstigninger for materialer og lønninger ved at overføre risikoen til rederen. Værftet bør også indføre en ny kontraktmodel. Uddrag af en række eksisterende skibsbygningskontrakter var vedlagt den fælles omstruktureringsplan fra september for at vise, at værftet er i stand til at forhandle indekseringsklausuler og dermed sikre sig mod udsving i stålprisen.

(157) For at sikre sig mod risikoen ved kurssvingninger vil værftet indføre den nødvendige infrastruktur, når det har identificeret omkostninger og indtægter, der fører til valutarelaterede risici og fastlagt de tilladelige grænser for værftets eksponering for disse risici. Det risikoforvaltningssystem, der indgår i den fælles omstruktureringsplan, er baseret på fire grundlæggende elementer: hensyntagen til risikoen ved udarbejdelsen af værftets strategi (definition af risikotolerance og risikokontrol), tilpasning af organisationens struktur, anvendelse af informationsteknologi og anvendelse af forskellige metoder til minimering af risiko (naturlig hedging, indekseringsklausuler i kontrakter og køb af finansielle produkter såsom currency options og forward transactions). I den fælles omstruktureringsplan er den foreslåede valutakurssikringspolitik detaljeret beskrevet. Planen nævner tre kurssikringsinstrumenter, som værftet bør anvende; den kvantificerer ordrebogens eksponering over for valutakursrisici indtil 2012 og anslår på dette grundlag udgifterne til kurssikringsinstrumenterne. I overensstemmelse med planen henvendte ISD Polska sig til en række banker, der med henblik på udarbejdelse af tilbud vedrørende kurssikring anmodede virksomheden om at fremlægge en tilfredsstillende kurssikringsstrategi. Ifølge planen skulle denne strategi udarbejdes i løbet af omstruktureringens første seks måneder.

(158) Med hensyn til produktionen er det målet at løse problemerne med ineffektiv logistik på Gdansk skibsværft og flaskehalseproblemerne på Gdynia skibsværft. Planen foreslår en arbejdsdeling mellem de to produktionsfaciliteter og et nyt flowchart for materialer.

(159) Med hensyn til køb og forvaltning af materialer er hovedmålet at reducere omkostningerne. Omstruktureringsforanstaltningerne omfatter f.eks. indkøb af materialer på basis af mindst tre tilbud, indkøbssamarbejde med Huta Częstochowa, lagerforvaltning osv.

(160) Når det gælder informationsteknologi, agter værftet at ansætte og oplære kvalificerede medarbejdere, udvide anvendelsen af de informationsteknologier, værftet råder over, og modernisere disse.

(161) Når det gælder arbejdsstyrken, gælder det om at løse problemerne i forbindelse med høj rotation og høj fraværsprocent. ISD Polska har planer om at samarbejde med et lokalt rekrutteringsfirma. Med hensyn til værftets interne forhold omfatter planen en udvidelse af karriereudviklingssystemer, indførelse af motivationsrelaterede lønninger (forvaltning af overtid, medarbejderevaluering, kontrol med fraværet, løn baseret på arbejdets karakter, på tidsfrister og på kvaliteten af det udførte arbejde) og udvikling af en virksomhedsidentitet. Planen erindrer om behovet for at reducere arbejdsstyrken fra de nuværende 8 137 ansatte (2 651 ved Gdansk skibsværft, 4 238 ved Gdynia skibsværft og 1 248 ved Gdynia skibsværfts datterselskaber) til mellem 5 000 og 5 395 ansatte. I overensstemmelse med den fælles omstruktureringsplan fra september skal afskedigelserne foretages gradvist i perioden 2009-2012. Den reviderede plan indeholder en beregning af omkostningerne ved og resultaterne af omstruktureringen af arbejdsstyrken.

(162) Med hensyn til projekteringsaktiviteter omfatter planen desuden en rationalisering af projekteringskontorets arbejde og tættere forbindelser med produktionsprocessen.

(163) Planen indeholder desuden en kortfattet generel beskrivelse af de ønskede virkninger af disse foranstaltninger til organisatorisk omstrukturering samt en kvantificering og opregning heraf, idet det fastslås at den produktivitetsforøgelse, anvendelsen af disse foranstaltninger medfører, vil være af størrelsesordenen 12 persontimer/kbt ([23]).

c) ***Finansiel omstrukturering***

(164) Med hensyn til finansiel omstrukturering skal den statsstøtte, som Kommissionen er blevet underrettet om i løbet af den officielle undersøgelse (jf. del 9 nedenfor) ifølge planen gennemføres. Planen omfatter også en statslig kapitaltilførsel på 385 mio. PLN til dækning af offentligretlige forpligtelser, afvikling af visse offentligretlige forpligtelser (især forpligtelser over for ZUS vedrørende social sikkerhed) i rater frem til 2018 (offentligretlige forpligtelser med en nominal værdi på 418,8

([23]) Graf nr. 38, s. 141 i ISD's fælles omstruktureringsplan.

mio. PLN ([24]), en statslig kapitaltilførsel på 250 mio. PLN til dækning af forventede tab for 2008 og en statslig kapitaltilførsel (via ARP) på 200 mio. PLN til finansiering af driftskapital samt statens overtagelse af eventuelle forpligtelser på 308 mio. PLN i forbindelse med den verserende retstvist om Gdansk skibsværfts skatterestancer.

(165) Efter planen skal 712 mio. PLN af omstruktureringsomkostningerne finansieres over virksomhedens fremtidige cash-flow.

d) ***Omstruktureringsomkostninger og egetbidrag***

(166) I den fælles omstruktureringsplan anslås de omstruktureringsomkostninger, Gdynia skibsværft til dato har haft, til 936 702 419 PLN, herunder investeringsomkostningerne, der beløber sig til 98 mio. PLN, og omkostningerne ved gældsomlægning, der beløber sig til 365 mio. PLN ([25]). Ifølge den fælles omstruktureringsplan har omstruktureringen af Gdansk skibsværft kostet 311 533 500 PLN, herunder investeringsomkostninger for 23 mio. PLN og gældsomlægningsomkostninger for 48 mio. PLN ([26]). Den fælles omstruktureringsplan fra september indeholder ikke ændringer af tidligere omkostninger, men omfatter dog ændringer af de omstruktureringsomkostninger, der forventes for de sammenlagte værfter. Følgende omkostninger kan nævnes: investeringsomkostninger (552 mio. PLN), betaling af offentligretlige restancer (892 mio. PLN ([27]), betaling af civilretlige restancer (889 mio. PLN), dækning af forventede tab for 2008 (250 mio. PLN ([28]), indfrielse af eventualforpligtelser i forbindelse med en verserende retstvist om Gdansk skibsværfts skatterestancer (308 mio. PLN), omkostninger ved nedrivning af overflødig produktionskapacitet (ramper — 42,8 mio. PLN) og omkostninger ved omstrukturering af arbejdsstyrken (69 mio. PLN). De samlede udgifter forventes at andrage 3 mia. PLN.

(167) På mødet den 30. september foreslog de polske myndigheder, at der ved analysen af virksomhedens egetbidrag til dækning af omstruktureringsomkostningerne ses bort fra den støtte, der allerede var tildelt værftet, og som havde *de facto* karakter af driftsstøtte. De polske myndigheder foreslog, at Kommissionen ved sin vurdering af omstruktureringsomkostningerne kun tog hensyn til de omkostninger, der var påløbet fra det tidspunkt, hvor investoren erhvervede kontrol med værftet. ISD Polska blev flertalsaktionær i Gdansk skibsværft den 28. november 2008, og de polske myndigheder hævder, at de omstruktureringsomkostninger, værftet siden har haft, beløber sig til 62,5 mio. PLN. Da ISD Polska endnu ikke er aktionær i Gdynia skibsværft, bør tidligere omstruktureringsomkostninger ikke tages i betragtning. De omstruktureringsomkostninger, Polen foreslog på mødet den 30. september, ville derfor beløbe sig til 3 065 mia. PLN.

(168) ISD Polska fastholder, at værftets og dets aktionærers egetbidrag til dækning af omstruktureringsudgifterne er de i nedenstående tabel 1b anførte, som afspejler de forslag, der blev fremsat i omstruktureringsplanen fra september.

Tabel 1b

Egetbidrag til dækning af omstruktureringsomkostningerne ifølge den fælles omstruktureringsplan

(PLN)

		Påstået tidligere egetbidrag
1.	Salg af Gdynia skibsværfts aktiver	3 783 515
2.	Medarbejderes og private kreditorers erhvervelse af aktier i virksomheden i bytte for fordringer	70 740 000
3.	Gdynia skibsværfts salg af finansielle aktiver mellem den 1. maj 2004 og 24. juni 2008	72 797 423
4.	Udlejning af produktionsaktiver – Gdynia	8 335 000

([24]) Tabel 109 vedlagt den fælles omstruktureringsplan fra september.
([25]) Tabel nr. 13, s. 243 i den fælles omstruktureringsplan.
([26]) Tabel nr. 12, s. 242 i den fælles omstruktureringsplan.
([27]) Herunder offentligretlige forpligtelser, med hvilke der er givet betalingshenstand, og som tilbagebetales i rater.
([28]) I omstruktureringsplanen fra september forventes nettoværdien i 2008 at stige med 250 mio. PLN, som vil blive dækket ved en kapitaltilførsel fra staten.

5.	Investeringsudgifter i 2004-2007 — Gdynia	98 044 000
6.	ISD's køb af værftets aktier	35 875 059
7.	Investeringsudgifter i 2004-2007 — Gdansk	22 238 900
8.	Udlejning af produktionsaktiver — Gdansk	14 700 000
9.	Omstruktureringslån fra Bank Nord/LB	20 000 000
10.	Lån fra ISD	2 000 000
	Påstået fremtidigt egetbidrag	
11.	Kapitalforøgelse ved ISD	305 000 000
12.	Kapitalforøgelse ved ISD	100 000 000
13.	Salg af aktiver	240 000 000
14.	Lån til driftskapital	280 000 000
15.	Investeringslån til produktion af andre konstruktioner end skibe	185 000 000
16.	Driftslån til produktion af andre konstruktioner end skibe	45 000 000
17.	ARP's køb af værftets aktier ([1])	69 560 400

([1]) I henhold til aftale mellem ARP og ISD Polska af 31.10.2007, ændret den 8.7.2008, har ARP fået option på at sælge sine resterende aktier i Gdansk skibsværft efter 31.10.2011.

(169) Ifølge de forklaringer vedrørende den fælles omstruktureringsplan, Polen fremsendte den 7. juli 2008, og ifølge den fælles omstruktureringsplan fra september er de eksterne finansieringskilder, som er angivet under nr. 14 til nr. 16 endnu ikke kendte.

(170) ISD Polska har planer om at optage et driftslån på 280 mio. PLN i 2012 og betegner dette som realistisk i betragtning af det forventede gunstige forhold mellem gæld og EBIDTA i 2012.

(171) Med hensyn til lån til produktionen af andre konstruktioner end skibe (vindmøller, nr. 15-16) agter ISD Polska at oprette et særligt datterselskab til de sammenlagte skibsværfter, der har til formål at producere vindmøller, og ISD Polska forventer, at denne virksomhed vil kunne tiltrække kapital udefra. Den fælles omstruktureringsplan fra september indeholder yderligere oplysninger om investeringslånet til vindmølleprojektet (nr. 15). Heri findes et sammendrag af vindmølleprojektet, som skulle forelægges forskellige banker med henblik på nærmere overvejelse. Omstruktureringsplanen var vedlagt to interessetilkendegivelser med reference til dette projekt fra Kredyt Bank (KBC) og Fortis Bank, dateret henholdsvis den 4. august og 4. september 2008. Ifølge Fortis Bank er det almindeligt kendt, at banken er interesseret i projekter vedrørende vedvarende energi. Den slår fast, at ISD's vindmølleprojekt »ser meget interessant ud«, og at banken vil være interesseret i yderligere drøftelser om specifikke emner. Kredyt Bank bekræfter sin interesse for finansieringen af projekter vedrørende vedvarende energi. Banken nævner følgende analyser, som er nødvendige, før den kan behandle en låneansøgning: en evaluering af forretningsplanen og finansieringsmodellen på grundlag af reelle antagelser, der afspejler markedslovene, en evaluering af projektets rentabilitet og dets eksponering over for faktorer såsom priserne på materialer og vekselkursen, en evaluering af indgående kontrakter om leveringer og resultaterne af de verserende administrative sager om den retlige status for de ejendomme, projektet skal realiseres på.

(172) Ved brev af 8. juli 2008 fremlagde Polen en liste over finansielle aktiver og produktionsaktiver, som ISD Polska havde til hensigt at frasælge med henblik på at tilvejebringe indtægter på 189 mio. PLN. I den fælles

omstruktureringsplan fra september er dette tal rettet til 240 mio. PLN. Ændringen skyldes først og fremmest vurderingen af det vigtigste element i salgstransaktionerne — salget af de grunde, på hvilke der for tiden findes tre ramper på Gdansk skibsværft. Mens omstruktureringsplanen angav de forventede nettoindtægter fra salget (salgsprisen minus omkostningerne i forbindelse med forberedelse af ejendommene til salg), angiver september-planen den nominelle værdi af indtægterne fra salget og anfører omkostningerne ved forberedelse til salg under omstruktureringsomkostningerne. Desuden var september-planen vedlagt en uafhængig vurdering af ejendommene. Denne vurdering omfatter ikke ejendommenes nuværende markedsværdi, men anslår deres værdi for en investor, der køber dem med udvikling for øje (lejligheder, kontorbygninger).

(173) Polen forklarede, at de grunde, hvorpå ramperne på Gdansk skibsværft findes, og de tilstødende grunde for tiden ejes af et selskab ved navn Synergia 99. Gdynia skibsværft er aktionær i Synergia 99 og er ifølge en aktionæraftale berettiget til at erhverve ramperne og de tilstødende grunde, hvis Synergia 99 afvikles. Ifølge de oplysninger, Polen har fremlagt, er fordelingen af Synergia 99's aktiver mellem dets aktionærer tæt forbundet med den verserende administrative sag vedrørende fastlæggelsen af grænserne for Gdansk havn.

(174) I omstruktureringsplanen fra september forklares det, at den igangværende administrative procedure ikke vedrører den grund, der støder op til ramperne, og planen indeholder bekræftelse fra Synergia 99 af 28. august 2008 om, at virksomheden indgiver ansøgning til de kompetente myndigheder om udelukkelse af de ejendomme, hvor ramperne ligger, fra havneområdet.

(175) I den fælles omstruktureringsplan fra september præciseres endvidere betingelserne for afviklingen af Synergia 99 således som aftalt mellem aktionærerne. Afviklingen finder sted i to etaper: først opdeles Synergia 99 i to virksomheder, som hver for sig overtager bestemte aktiver fra Synergia 99, dernæst bliver Gdynia skibsværft eneejer af den virksomhed, der har erhvervet de ejendomme, hvor ramperne findes. I overensstemmelse med planen skulle første etape af afviklingen gennemføres på mødet for Synergia 99's aktionærer den 15. oktober 2008. Den planlagte opdeling er imidlertid betinget af ændringerne af havnens grænser. Aktionæraftalen om vilkårene for afvikling af Synergia 99 er tidsbegrænset.

(176) Ifølge Gdynia skibsværfts balance beløber værftets andel af Synergia 99 sig til 40 mio. PLN. Ifølge den fælles omstruktureringsplan fra september [29] bekræftede Synergia 99's bestyrelse i august 2007 med henblik på indgåelse af en aktionæraftale om opdelingen af Synergia's aktiver i tilfælde af afvikling, at den nominelle værdi af Synergia 99's aktiver var [...] (*) mio. PLN, hvilket ifølge bestyrelsen afspejlede deres markedsværdi. I en udtalelse fra en uafhængig ekspert fremsendt af bestyrelsen til aktionærerne på samme tidspunkt bekræftes det, at markedsværdien af de grunde, hvor ramperne findes, er på [...] mio. PLN.

e) ***Finansielle prognoser***

(177) Den fælles omstruktureringsplan fra september indeholder de ændrede finansielle prognoser. De finansielle prognoser er baseret på bestemte antagelser med hensyn til inflation (WIBOR 3m), vekselkursen (USD/PLN) og materialeomkostningerne, som igen er baseret på skøn fra eksterne eksperter. Den antagne vekselkurs PLN/USD fra juni var 2,254 for 2008 og 2,32 for 2009, mens den i september-planen antagne vekselkurs PLN/USD baseret på en ekstern rapport [30] var på 2,32 for hele omstruktureringsperioden. Den i juni antagne stålpris for 2008 var 1 381 USD/t; den faldt til 1 211 USD/t i 2011 og steg igen til 1 359 USD/t i 2014. September-planen er baseret på højere stålpriser (1 539 USD/t i 2009, 1 350USD/t i 2011 og 1 516 USD/t i 2014). I den fælles omstruktureringsplan antoges følgende vækstrater for lønningerne: 7,6 % i 2009, 7 % i 2010, 6 % i 2011 og ca. 5 % efter 2012. I omstruktureringsplanen fra september forventes lavere vækstrater: 5,8 % i 2009, 5 % i 2010, 4 % i 2011 og 2012 og 3 % efter 2012 [31]. I omstruktureringsplanen forventedes en inflation på ca. 2,2 %. I september-planen forventes en højere inflation, der begynder ved 3,4 % i 2009 [32] og derefter gradvist falder igen [33] (til 2,5-2,6 % efter 2012).

(178) Den vigtigste ændring i de finansielle prognoser i september-planen i sammenligning med juni-planen vedrører indtægter fra salget af skibe og fra ikke-skibsbygningsaktiviteter. I september-planen forventes der især højere priser på biltransportskibe, en af værftets to hovedprodukter, og denne ændrede antagelse har stor indflydelse på resultatopgørelsen.

---

[29] Bilag 56 til den fælles omstruktureringsplan fra september.

(*) Dele af teksten er blevet slettet for at beskytte fortrolige oplysninger; disse dele er angivet med firkantede parenteser.

[30] *Goldman Sachs' global FX monthly analysis*, juni 2008.

[31] *Global insight*.

[32] Europa-Kommissionen, Økonomisk prognose, forår 2008.

[33] *Global insight*.

(179) Prognosen for den konsoliderede resultatopgørelse for skibsbygning og for ikke-skibsbyningsaktiviteter i september-planen udviser en positiv fortjenstmargen fra 2009 og frem: (4,1 % i 2009, 3,1 % i 2010, 7,4 % i 2011 og 6,4 % ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2012). Fortjenstmargenen vil falde til 4,3 % i 2014 (forværring af markedskonjunkturerne) og derefter gradvist stige til 7,7 % i 2017.

(180) Den fælles omstruktureringsplan indeholdt en forkortet udgave af følsomhedsanalysen, som undersøgte virkningerne af visse ændringer i de antagelser, der lå til grund for de tiårige indekser for EBIDTA og akkumuleret fortjeneste. Især analyseres virkningerne af en yderligere stigning i zlotyens værdi på 5 groszy og en 5 % stigning for stålprisernes og lønningernes vedkommende. I den fælles omstruktureringsplan fra september findes der en ny og mere detaljeret følsomhedsanalyse, der især viser virkningerne af en 5 % stigning i PLN over for USD. I den fælles omstruktureringsplan fra september forventes det, at Polen indfører euroen i 2013, og at ændringer i vekselkursen PLN/USD derefter ikke får indflydelse på værftets aktiviteter. Den nye følsomhedsanalyse viser virkningerne af et 5 % fald i US-dollarens værdi over for euroen i 2013-2017 (dvs. efter at Polen antagelig har indført euroen).

(181) Ifølge den finansielle prognose i juni-planen vil den ikke tilbagediskonterede afskrivningsperiode (uden hensyntagen til ændringer i pengeværdien over tid) først være til ende efter 11 års drift, dvs. i 2019. Ved denne beregning var der kun taget hensyn til investors finansielle eksponering (440 mio. PLN), hvilket betyder, at akkumulerede pengestrømme i den periode, der undersøges, kun sammenlignes med kapitaltilførsler fra investor, og der ikke tages hensyn til den omstændighed, at staten forventes at foretage en betragtelig kapitaltilførsel til værftet først. I planen antages det, at 712 mio. PLN af omstruktureringsomkostningerne finansieres over virksomhedens fremtidige cash-flow.

(182) Omstruktureringsplanen fra september indeholder en tilbagediskonteret beregning af afskrivningsperioden til 10 år. I denne plan antages det også, at en stor del af omstruktureringsomkostningerne på 712 mio. PLN ([34]) dækkes over fremtidig cash-flow.

([34]) F.eks. vil offentligretlig gæld for 400 mio. PLN akkumuleret indtil 2008 blive tilbagebetalt ved ekstra cash-flow oparbejdet i 2012-2018.

7. *PSC'S OMSTRUKTURERINGSPLAN*

(183) PSC blev oprettet i Polen i 2007 med henblik på erhvervelse af Gdynia skibsværft. PSC tilhører to andre virksomheder, Marine Co og Maritim Shipyard, der kontrolleres af den polske forretningsmand Janusz Baran. De to virksomheder, der har drevet forretning siden 1990-erne i Gdynia, Gdansk og Szczecin, producerer skibe og både; de samarbejder med større skibsværfter, hovedsagelig i Tyskland, Norge, Nederlandene og Frankrig om byggeblokke og sektioner og levering af tjenester. Hele koncernen beskæftiger 1 500 personer.

a) ***Salgsstrategi***

(184) Med hensyn til markedsstrategi antages det i planen, at virksomheden koncentrerer sig om containerskibe, biltransportskibe og gastankskibe, og det forventes desuden, at der produceres indtil 10 offshore-forsyningsskibe om året. Det antages også, at værftet for fremtiden producerer 12 skibe om året, hvilket skulle svare til værftets kapacitet efter lukning af den lille dok. I afsnittet om den fremtidige produktion antages det dog, at der vil blive produceret et stigende antal skibe (fra 6 i 2008 til 12 i 2009, 17 i 2010 og 21 i 2012). I den forelagte finansielle model, på basis af hvilken de finansielle prognoser angiveligt er udarbejdet, antages det også, at produktionen stiger til 21 skibe i 2012.

(185) Ydermere omfatter planen diversificering af aktiviteterne og oprettelse af en containerterminal på værftets nuværende område. Ifølge planen vil værftet efter reduktion af kapaciteten have en ikke udnyttet kyststribe, hvorpå der ville kunne opføres en containerterminal med en årlig kapacitet på 150 000 TEU.

b) ***Industriel og operationel omstrukturering***

(186) De vigtigste af de foreslåede omstruktureringsforanstaltninger omfatter industriel omstrukturering ved gennemførelse af et investeringsprogram, der har til formål at øge produktiviteten, reducere omkostningerne og forkorte produktionscyklussen. De anslåede omkostninger for skibsbygningen i forbindelse med investeringsprogrammet er 80 625 000 EUR. Der må også påregnes investeringer for 50 mio. PLN (ca. 15 mio. PLN) til udvikling af en containerterminal. Det betyder, at de samlede investeringer bliver på 95,6 mio. EUR. I en anden del af omstruktureringsplanen anslås de samlede investeringer imidlertid til 131 mio. EUR (443 mio. PLN). Der redegøres ikke i planen for, hvad forskellen mellem disse to tal skyldes. Ifølge planen vil gennemførelsen af disse foranstaltninger kunne reducere omkostningerne pr. skib med 25 % over en femårsperiode.

(187) I planen forventes det også, at der implementeres et integreret it-system til forvaltning af alle værftets aktiviteter: projektering, forsyninger, lagre, præparering af stål, planlægning, overvågning af produktionen og bogholderi.

(188) Ifølge planen skal den nuværende arbejdsstyrke enten fastholdes eller reduceres med 650 personer. Det fremgår ikke af planen, hvilke faktorer der kan have indflydelse på valget af hver af disse muligheder. Planen omfatter implementering af et incitamentsbaseret lønsystem.

(189) Vedrørende en af værftets største problemer, eksponeringen over for udsving i vekselkursen og stigninger i stålpriserne, foreslås det i planen, at der integreres indekseringsklausuler i kontrakterne, og at der anvendes naturlig hedging (omkostninger påløber i samme valuta som indtægterne).

(190) I planen antages det også, at finansieringen af skibe sikres ved forudbetalinger garanteret af KUKE til fordelagtige præmier i sammenligning med normal praksis for sunde virksomheder og ved overgangslån garanteret af statskassen.

c) ***Finansiel omstrukturering***

(191) Ifølge planen skal eksisterende kontrakter genforhandles med henblik på reducering af de forventede tab. Ifølge informationerne i planen vil omstruktureringen medføre prisstigninger på 30 % (indtil det nuværende markedsniveau) og give ekstra indtægter på 100 mio. USD.

(192) Gennemførelsen af planen er afhængig af, at staten yder supplerende støtte i form af en kapitaltilførsel på 515 mio. PLN, eftergivelse af og betalingshenstand med offentligretlig gæld for i alt 497 mio. PLN og indfrielse af værftets andre akkumulerede og potentielle forpligtelser (f.eks. fremtidige tab på opfyldelsen af eksisterende kontrakter eller retstvister i forbindelse hermed). Desuden opfordrer investoren staten til at sikre, at KUKE garanterer produktionen i omstruktureringsperioden til fordelagtige præmier i sammenligning med KUKE's normale praksis i forbindelse med sunde virksomheder, og at staten yder garantier for finansieringen af driftskapital indtil 297 mio. PLN.

d) ***Egetbidrag***

(193) Med hensyn til egetbidraget, forudsætter planen, at investor foretager en kapitaltilførsel på 500 mio. PLN til finansiering af investeringerne og dækning af forventede tab på eksisterende kontrakter. I planen foreslås det desuden, at egetbidraget til omstruktureringsprocessen også omfatter indtægter på 50 mio. EUR fra det planlagte salg af aktiver og indtægter fra det salg af aktiver, der gennemførtes efter tiltrædelsen (124,5 mio. PLN). På dette grundlag kan det hævdes, at egetbidraget når op på 675 mio. PLN. I omstruktureringsplanen angiver investor dog kun et egetbidrag på 475 mio. PLN.

e) ***Finansielle prognoser***

(194) De finansielle prognoser er baseret på en stabil vekselkurs på 3,46 PLN/EUR og 2,2 PLN/USD. Prognoserne er baseret på den antagelse, at antallet af byggede skibe vil stige til 21 i 2012, og at investor reelt planlægger at udvide værftets produktion af skibe: salget forventes i 2008 at nå 1,2 mia. PLN, hvorefter det forventes at stige konstant og nå op på 2,6 mia. PLN i 2012 (en vækst på 116 % i forhold til 2008).

8. *KOMPENSERENDE MODYDELSER*

(195) I samarbejde med sin eksterne konsulent antog Kommissionen følgende metode til evaluering af den af Polen foreslåede kapacitetsreduktion som kompenserende modydelse.

(196) For at de kompenserende modydelser kan være effektive, må kapacitetsreduktionen være tilstrækkeligt stor til at sikre, at værftets fremtidige kapacitet efter omstruktureringen er lavere end den nuværende.

(197) Kommissionen vurderede først og fremmest værftets nuværende tekniske kapacitet og fastslog, at samlingen af skibe i dok var en af de flaskehalse i værftets produktionsproces, der ikke på nem vis kunne fjernes ved et produktionssamarbejde (outsourcing). I overensstemmelse med den metode, Kommissionen anvender, og som ikke anfægtes af de polske myndigheder eller værftet, beregnes kapaciteten på grundlag af den tid, der anvendes ved samling i dok og en typisk portefølje af skibe (da samling af skibe med forskellige kbt-værdi kan tage samme tid).

(198) Ved vurdering af værftets nuværende kapacitet tages der hensyn til den tid, der rent faktisk kræves til samling af et skib (af en bestemt type) i dok. Denne tid bør afspejle alle de nuværende svagheder i produktionsprocessen, dvs. lav produktivitet, flaskehalse, umoderne udstyr, ineffektive produktionsprocesser og problemer i forbindelse med arbejdsstyrken. Den eneste faktor, der kan anvendes til korrigering af den tid, samlingen tager, er de

finansielle begrænsninger, værftet kæmper med på grund af sin svære finansielle situation. Uregelmæssig eller manglende adgang til driftskapital kan forstyrre produktionsprocessen alvorligt. Da dette er en ekstern faktor, som gælder for alle virksomheder med finansielle vanskeligheder, og som ikke er knyttet til manglende effektivitet i selve virksomheden, fandt Kommissionen, at værftets faktiske produktivitet kunne korrigeres ved at antage, at det havde nem adgang til driftskapital.

(199) Ved vurderingen af den fremtidige kapacitet tages der hensyn til den tid, der sandsynligvis kræves til samling af et skib (af en bestemt type) i dok, under forudsætning af, at værftets produktivitet er sammenlignelig med de niveauer, der er gældende for andre konkurrencedygtige europæiske værfter. Med andre ord bør virkningerne af den nødvendige modernisering af faciliteterne og indførelse af de bedst mulige arbejdsbetingelser (organisation, forsyninger, arbejdsstyrke) tages i betragtning.

(200) Modernisering er uundgåelig, hvis et værft ønsker at genoprette sin langsigtede rentabilitet. Den hermed forbundne produktivitetsforøgelse betyder, at værftet dels kan begrænse udgifterne og dels fremskynde produktionen. Efterhånden som forskellige aspekter af produktionen forbedres, vil produktionskapaciteten, dvs. evnen til at bygge et bestemt antal skibe, stige. Det bør derfor bemærkes, at en lukning af visse faciliteter, såsom den foreslåede lukning af tørdokken SD I på Gdynia skibsværft, vil kunne opvejes ved øgning af kapaciteten i den anden dok. For at de kompenserende modydelser kan være effektive, må kapacitetsreduktionen være tilstrækkeligt stor til at sikre, at værftets fremtidige kapacitet efter omstruktureringen, dvs. efter gennemførelsen af investeringerne og forøgelse af produktiviteten, er lavere end den nuværende. Kun på denne måde vil opnåelsen af de to mål, langsigtet rentabilitet — som kræver en forøgelse af produktiviteten — og begrænsning af konkurrenceforvridningen til et minimum, være forenelige.

(201) For at sikre, at beregningen af nuværende og fremtidig kapacitet er konsistent, bør der anvendes det samme produktsortiment, dvs. samme skibstyper. Alternativt kan der anvendes et »gennemsnitsskib« (dvs. med gennemsnitlig kbt på baggrund af værftets ordrebog).

(202) I begyndelsen hævdede Gdynia skibsværft, at dets tekniske kapacitet var på 540 000 kbt. Efter at den metodologi, der er beskrevet ovenfor, var blevet præciseret, og der var opnået enighed om den mellem Kommissionen og Gdynia skibsværft, tilkendegav værftet, at de tekniske forudsætninger for beregningen af dets nuværende kapacitet, i en situation uden finansielle begrænsninger, ville være en produktionscyklus i dok på tre måneder med parallel samling af indtil 3 skibe i forskellige stadier af færdiggørelse (delvis anvendelse af semi-tandem-metoden i den store SD II-dok), svarende til bygning af 14 skibe om året. Den antagne portefølje var typisk for værftet, hvilket blev bekræftet af den eksisterende ordrebog og den salgsstrategi, der blev præsenteret i omstruktureringsplanen fra 2006. Med gennemsnitligt 27 000 kbt pr. skib blev den nuværende kapacitet uden finansielle begrænsninger anslået til 378 000 kbt.

(203) For at undersøge de eksisterende finansielle begrænsningers indvirkning på produktionsprocessen (dvs. hvor mange uger/måneder produktionscyklussen forlænges som resultat af forsinkelser med hensyn til forsyninger, der alene skyldes manglende driftskapital) og for at bedømme, om alvoren af sådanne begrænsninger er overvurderet eller undervurderet, sammenlignede Kommissionen dette tal med de seneste års bedste resultater (12 skibe på i alt 272 000 kbt i 2002). For det første noterede Kommissionen, at uoverensstemmelsen mellem de bedste resultater i 2002 og den nuværende tekniske kapacitet delvis skyldtes forskelle i ordrebøgerne. I dag producerer værftet skibe med højere kbt. Hvis værftet i 2002 havde produceret skibe med en gennemsnitlig kbt på 27 000, ville dets samlede produktion have været på 324 000 kbt. De resterende forskelle kan tilskrives finansielle begrænsningers indvirkning på produktionsprocessen, og de svarer til ca. to skibe med gennemsnitlig kbt, dvs. 14 %, hvilket Kommissionen fandt, var en rimelig antagelse.

(204) Med hensyn til fremtidig produktionskapacitet forklarede værftet, at hvis man antog, at begge dokker blev udnyttet, ville den store dok, SD II, kunne anvendes parallelt eller efter semi tandem-metoden, således at der samtidigt kunne bygges på indtil fire skrog i forskellige stadier af færdiggørelse. På denne måde ville værftet med en 3-måneders produktionscyklus i dok være i stand til at bygge 18 skibe ([35]). Hvis der antages en gennemsnitlig kbt pr. skib på 27 000, vil værftets fremtidige kapacitet med begge dokker være på 486 000 kbt. Ved lukning af den lille dok, SD I, ville værftets fremtidige kapacitet være på 12 skibe eller 324 000 kbt ved en gennemsnitlig kbt på 27 000 pr. skib.

([35]) Værftet bekræftede, at varigheden af produktionscyklussen i dok ikke ville blive ændret betydeligt, da investeringerne sandsynligvis snarere ville medføre reduktion af omkostningerne end forkortelse af produktionscyklussen.

(205) På basis af disse tal fandt Kommissionen, at reduceringen af kapaciteten efter lukning af den lille dok, SD I, ville være på ca. 14 %. I betragtning af, at værftet så kun ville råde over én søsætningsfacilitet, SD II-tørdokken, og i betragtning af at det ved hjælp af en detaljeret og troværdig analyse af rentabilitetstærsklen havde påvist, at enhver reduktion i produktionskapaciteten i tørdok SD II foruden lukningen af tørdok SD I ville bringe værftets langsigtede rentabilitet i fare, konkluderede Kommissionen foreløbigt, at den af Polen foreslåede lukning af tørdok SD I ville være en tilstrækkelig kompenserende modydelse.

(206) ISD Polska's fælles omstruktureringsplan foreslog en række alternative kompenserende modydelser under hensyntagen til den vedtagne forretningsstrategi. I forbindelse med statsstøtteundersøgelsen af Gdansk skibsværft og Gdynia skibsværft indeholder planen følgende forslag til kompenserende modydelser: lukning af tre ramper ved Gdansk skibsværft pr. 31. december 2008, i det omfang det er muligt at overføre eksisterende produktion ved Gdansk skibsværft til den lille dok ved Gdynia skibsværft i lyset af de tekniske, organisatoriske og retlige hindringer. På mødet den 8. juli 2008 forklarede ISD Polska, at arbejdet med tilpasningen af den lille tørdok ved Gdynia skibsværft efter deres mening ikke ville gøre det muligt at lukke ramperne før anden halvdel af 2009. I den fælles omstruktureringsplan foreslås det, at lukningen af to ramper udsættes til juni 2009, og lukningen af en tredje udsættes til oktober 2009 ([36]). Desuden vil værftets kapacitet blive begrænset til 400 000 kbt pr. år i ti år fra Polens tiltrædelse af Den Europæiske Union, dvs. til 2014.

(207) På mødet den 30. september meddelte ISD Polska Kommissionen, at man som yderligere kompenserende modydelse kunne reducere produktionen til 360 000 kbt pr. år i ti år fra det tidspunkt, hvor ramperne blev lukket. ISD Polska tilkendegav også, at ramperne kunne lukkes tidligere end planlagt i henhold til omstruktureringsplanen af 12. september, dvs. lukke rampe B3 og B5 ved udgangen af april 2009 og rampe B1 ved udgangen af august 2009.

(208) PSC's omstruktureringsplan omfatter salg af den lille dok i begyndelsen af 2009. De forventede indtægter herfra på 170 mio. PLN skulle øge værftets driftskapital.

([36]) Bilag 32 til den fælles omstruktureringsplan fra september.

9. *STATSSTØTTE TILDELT TIL GDYNIA SKIBSVÆRFT (SITUATIONEN I JUNI 2008)*

(209) Ifølge de polske myndigheder har Gdynia skibsværft modtaget den i tabel 1-4 anførte statsstøtte siden den 1. maj 2004.

(210) Tabel 1 indeholder den støtte, der tildeltes mellem 1. maj 2004, datoen for Polens tiltrædelse af EU, og 30. juni 2007. Polen anmeldte disse foranstaltninger ved brev af 13. juli 2007. Listen indeholder nogle af de foranstaltninger, der er beskrevet i bilag I, del B, i beslutningen om indledning af den officielle undersøgelse.

(211) Polen fremlagde yderligere redegørelser med hensyn til gældsomlægningen i henhold til proceduren i kapitel 5a. De polske myndigheder forklarede, at værftet til Operator ([37]) overførte aktiver af en værdi på mindst 45 % af værdien af de overførte forpligtelser ([38]). Ifølge Polen svarer denne støtte derfor til 55 % af den nominelle værdi af de til Operator overførte forpligtelser. Denne nominelle værdi fremgår af tabel 1 nedenfor.

(212) De lån, der er omfattet af statsgaranti, som er anført i tabel 1, blev ydet til en rente på LIBOR 1M + 100 basispoint, idet de polske myndigheder på tidspunktet for stillelsen af garantierne anslog risikoen for misligholdelse til 60-70 %. Statsgarantierne blev stillet mod sikkerhed i en af værftet udstedt blankoveksel og en notarialakt, hvori værftet indvilligede i fuldbyrdelse i dets aktiver for indtil 120 % af garantiens værdi. Staten krævede en præmie på 0,4 % af garantibeløbet.

(213) Tabel 1 omfatter også lån ydet af Korporacja Polskie Stocznie (i det følgende benævnt »KPS«) til finansiering af værftets behov for driftskapital. I brev af 11. juli 2007 og 9. januar 2008 hævder Polen, at disse lån ikke udgjorde statsstøtte, da renten på lånene modsvarede risikovurderingen for det projekt, lånene blev ydet til.

(214) For de lån, KPS ydede i 2005-2007, tog KPS en rente på 9,6-13,46 % med en gennemsnitlig fast rente på 10,64 %. KPS tog også et engangsgebyr på 0,1-0,4 %. Ifølge de polske myndigheder forlangte KPS sikkerhed i form af accept af fuldbyrdelse, en aftale om overdragelse af fordringer, et betingelsesløst betalingstilsagn, en blankoveksel eller pant i aktiver ([39]).

([37]) Statsejet selskab, der gennemfører omstruktureringen af offentligretlige forpligtelser i henhold til kapitel 5a.

([38]) Vedrørende yderligere oplysninger om omstruktureringsproceduren efter kapitel 5a, jf. betragtning 3.2, i Kommissionens beslutning om indledning af den officielle undersøgelse.

([39]) Brev af 9.2.008, punkt 15.

(215) KPS blev oprettet i 2004 som et selskab, der var fuldt kontrolleret af ARP, med henblik på at fungere som risikokapitalfond for ARP. I begyndelsen havde KPS til opgave at gennemføre en konsolidering af Polens tre største skibsværfter; dette projekt blev opgivet i 2006. Ifølge de oplysninger, Polen fremlagde i 2006 ([40]), skulle KPS finansieres ved en kapitaltilførsel fra ARP, ved tilførsel af aktiver (aktier i andre selskaber) fra ARP og ved et banklån, som kan fornyes, garanteret af ARP, som var bestemt specielt til finansiel støtte til skibsværfterne. Ifølge oplysningerne på den polske regerings websted skulle KPS også støtte skibsbygningsprojekter i Polen ved udstedelse af obligationer omfattet af fuld statsgaranti fra ARP. Dokumentet »En strategi for skibsbygningssektoren (skibsværfter) i Polen 2006-2010« ([41]) bekræfter, at KPS skulle skaffe midler ved udstedelse af gældsinstrumenter for ca. 100 mio. USD, der skulle sikres ved aktiver bestemt til omstrukturering af skibsbygningsindustrien i form af midler overført af finansministeriet til ARP.

(216) I tabel 2 er angivet de foranstaltninger, der blev meddelt Kommissionen efter den 13. juli 2007 ved brev af 6. december 2007 og 12. februar 2008: to lån fra ARP til finansiering af driftskapital (lønninger og civilretlige forpligtelser). Tabel 2 omfatter også et lån ydet af KPS i henhold til deres beslutning nr. 02/11/2007, som blev meddelt Kommissionen ved brev af 9. januar 2008 ([42]); Kommissionen har imidlertid ikke detaljerede oplysninger om beløb og terminer for dette lån. KPS tog 10,5 % rente og et engangsgebyr på 0,1 %.

(217) Kommissionen kan ikke i betragtning af værftets usikre situation udelukke, at der er tildelt yderligere statsstøtte af lignende karakter til Gdynia skibsværft.

(218) Tabel 3 omfatter Gdynia skibsværfts udestående offentligretlige forpligtelser pr. 30. september 2007. Disse oplysninger blev fremlagt af Polen ved brev af 9. januar 2008. I dette brev bekræftede Polen, at Gdynia skibsværft ikke havde indfriet sine offentligretlige forpligtelser regelmæssigt. Polen meddelte, at værftet havde indfriet sine forpligtelser over for ZUS, når de var forfaldne, i det omfang dette var muligt i betragtning af dets finansielle situation.

([40]) Brev af 17.2.2006, registreret den 22.2.2006.

([41]) »En strategi for skibsbygningssektoren (skibsværfter) i Polen 2006-2010«, vedtaget i august 2006, s. 30.

([42]) Tabel 3, s. 14, i brevet.

(219) Ifølge bilag 1 til brev fra Polen af 9. januar 2008 udgør de uindfriede forpligtelser til de pågældende offentlige organer pr. 1. maj 2004 ca. 254 mio. PLN. Mellem den 1. maj 2005 og 30. september 2007 påløb der nye forpligtelser for ca. 362 mio. PLN. I denne periode indfriede Gdynia skibsværft forpligtelser for ca. 194 mio. PLN ([43]). Således udgjorde de udestående forpligtelser pr. 30. september 2007 423 mio. PLN.

(220) Gdynia skibsværft havde planer om at indfri i det mindste en del af sine udestående forpligtelser ved hjælp af midlerne fra finansministeriets kapitaltilførsel på 515 mio. PLN, der igen var betinget af, at der blev tilført kapital fra en privat investor udvalgt ved ovenfor beskrevne privatiseringsprocedure.

(221) Endelig modtog Gdynia skibsværft efter Polens tiltrædelse af EU en vis støtte, som Polen betegnede som »tildelt til andre formål end omstrukturering« (jf. tabel 4 nedenfor). Der var tale om statsstøtte til F&U og uddannelse for ca. 412 000 PLN.

(222) Foruden den støtte, der er anført i tabel 1-4 nedenfor, har Gdynia skibsværft også modtaget anden støtte.

(223) For det første meddelte Polen i brev af 11. juli 2007 ([44]) en række foranstaltninger betegnet som »foranstaltninger, der skal bevilges […] mellem 1. juli 2007 og omstruktureringsprocessens udløb«.

(224) Kommissionen bemærker først og fremmest, at disse foranstaltninger omfatter en mulig eftergivelse af alle renter, der i perioden mellem 1. juli 2003 og 15. marts 2005 er påløbet offentligretlige forpligtelser omstruktureret i henhold til kapitel 5a for et samlet beløb på 6 905 304 PLN. Ifølge Polen er spørgsmålet om, hvorvidt disse renter bør eftergives, genstand for en tvist mellem Gdynia skibsværft og de kompetente polske myndigheder ved de nationale domstole. Da disse renter er af underordnet karakter i forhold til de

([43]) Det fremgår ikke klart af Polens oplysninger, om alle de foretagne betalinger indebar forsinkelser. Kommissionen bemærker imidlertid værftets generelle situation, Polens bekræftelse af, at det ikke havde indfriet sine offentligretlige forpligtelser og den omstændighed, at der i tilfælde af indfrielse ikke var tale om fuld indfrielse.

([44]) Bilag 1, tabel 3.

hovedforpligtelser, der er omstruktureret i henhold til kapitel 5a og opført i tabel 5a nedenfor, finder Kommissionen, at eftergivelse af renterne udgør statsstøtte for hele beløbets vedkommende ([45]) og er omfattet af nærværende beslutning.

(225) Kommissionen bemærker også, at tabellen indeholder foranstaltninger vedrørende betalingshenstand med eller eftergivelse af offentligretlige forpligtelser. Det er ikke klart, i hvilket omfang disse foranstaltninger overlapper med de offentligretlige forpligtelser, der er anført i bilag 1 til brevet fra Polen af 9. januar 2008 (og i tabel 3 nedenfor).

(226) Det vigtigste var, at Gdynia skibsværft havde fordel af produktionsgarantier fra KUKE (i det følgende benævnt »forudbetalingsgarantier« eller »KUKE-garantier«). Næsten hele skibsproduktionen fra 1. maj 2004 og frem blev finansieret takket være disse garantier. I perioden fra 1. maj 2004 til 12. juni 2008 modtog Gdynia skibsværft 108 garantier til en samlet værdi af 3 095 529 638 PLN ([46]) for skibe bygget på Gdynia skibsværft (ikke ved Gdansk skibsværft, der tidligere var et datterselskab af Gdynia skibsværft). Ved brev af 11. juli 2007 meddelte Polen Kommissionen, at KUKE fortsat ville stille garantier for Gdynia skibsværft indtil udgangen af 2008.

(227) Et træk, der er fælles for hele skibsbygningsindustrien, er, at værfterne typisk ikke er i stand til at rejse tilstrækkelig driftskapital til bygningen af skibe ved hjælp af egne midler og er afhængige af eksterne finansieringskilder, hvad enten det drejer sig om lån (de såkaldte produktionslån) eller forudbetalinger fra redere til forudfinansiering af produktionen. Normalt betaler rederne 80 % af prisen i rater, der udbetales ved gennemførelsen af afgørende etaper af skibsproduktionen, og de resterende 20 % betales ved leveringen. Redernes engagement i finansieringen af skibsbygning er derfor af afgørende betydning. KUKE-garantierne blev stillet for Gdynia skibsværft til sikring af rederes forudbetalinger mod misligholdelse fra værfternes side med hensyn til levering af skibene.

(228) Af diverse oplysninger fremsendt af Polen vedrørende KUKE-garantisystemet ([47]) fremgår det, at disse garantier blev stillet for Gdynia skibsværft på følgende måde. Først underskrev rederen en kontrakt, der typisk var betinget af, at skibsværftet inden for en bestemt tidsfrist kunne dokumentere, at finansieringen af produktionen var sikret ved KUKE-garantier. KUKE traf dernæst beslutning om at forpligte sig til sikring af finansieringen af hele skibet ved at stille garantier for forudbetalingerne. Ved efterfølgende individuelle aftaler aktiverede KUKE garantierne for hver enkelt forudbetaling (typisk fire). Typisk udgjorde KUKE's samlede eksponering over for risikoen for, at skibsværftet misligholdt forpligtelsen til at levere skibet, 80 % af købsprisen, dvs. værdien af rederens samlede forudbetalinger inden levering. Denne samlede eksponering var kendt på det tidspunkt, hvor KUKE traf beslutning om at garantere for rederens finansiering af skibet. Garantien udløb på tidspunktet for skibets levering.

(229) KUKE's virksomhed er alsidig ([48]) og hovedsagelig fordelt på kommercielle aktiviteter og aktiviteter på vegne af og garanteret af finansministeriet. Med henblik på sidstnævnte aktiviteter opretholdes en særlig konto under navnet »Interes Narodowy« (»nationale interesser«). Garantier stillet for Gdynia skibsværft er en del af de sekundære aktiviteter garanteret af finansministeriet.

(230) Ifølge de oplysninger, Polen har fremlagt, stillede KUKE forudbetalingsgarantier for Gdynia skibsværft mod et gebyr, der var afhængigt af garantibeløbets størrelse. Gebyret beløber sig til 2 % om året for garantier under 35 mio. PLN og 1 % om året for garantier over 35 mio. PLN. Som sikkerhed herfor kræver KUKE ejendomsretten til skibe, til skibe under bygning og til bygningsmaterialer. De samme betingelser bør anvendes i forbindelse med de garantier, KUKE stiller frem til udløbet af omstruktureringsperioden, dvs. indtil 2012.

(231) Endelig bemærker Kommissionen, at Polen den 3. juni 2008 havde besluttet at foretage yderligere en kapitaltilførsel til Gdynia skibsværft på 515 mio. PLN.

(232) Tabel 1-4 og ovennævnte oplysninger viser, at Gdynia skibsværft siden 1. maj 2004 har modtaget støtte til en samlet nominel værdi på 5 018 862 443 PLN (ca. 1 434 mio. EUR).

([45]) Forpligtelser omstruktureret i henhold til kapitel 5a blev afskrevet, efter at kreditorernes fordringer i det mindste delvist var blevet indfriet ved salget af værftets aktiver. Der er sandsynlighed for, at udestående rentefordringer, der er forbundet med omstruktureringspakken gennemført i henhold til proceduren efter kapitel 5a, kun eftergives delvist.

([46]) Ved brev af 26.6.2008 fremlagde Polen en liste over disse garantier.

([47]) Polens svar af 2.9.2005 vedrørende beslutningen om indledning af den officielle undersøgelse.

([48]) Jf. også Kommissionens beslutning af 18.7.2007 i sag N 105/07, om statsgarantiordninger for eksportkontrakter, meddelelse i EUT C 214 af 13.9.2007. Ved denne beslutning fandt Kommissionen, at KUKE's garantiordning for kriseramte virksomheder ikke udgør statsstøtte.

Tabel 1

Statsstøtte tildelt Gdynia skibsværft mellem 1. maj 2004 og 30. juni 2007 ifølge oplysninger fremlagt af de polske myndigheder

Nr.	Støttebevilgende myndighed	Støtteinstrument	Retsgrundlag	Beslutningens eller aftalens nr.	Dato for tildeling af støtten	Ikrafttrædelsesdato	Støtteperiode	Støttens nominelle værdi (PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Finansministeriet	Garanti – skib nr. 8276/1	Lov af 8. maj 1997 om kaution og garantier udstedt af finansministeriet og visse juridiske personer (Dz.U. z 2003, nr. 174 poz. 1689 som ændret)	Ministerrådets resolution nr. 198/2004 af 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	Indtil 30.3.2006	75 000 000,00
2.	Finansministeriet	Garanti – skib nr. 8276/2		Ministerrådets resolution nr. 198/2004 af 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	Indtil 11.12.2006	75 000 000,00
3.	Finansministeriet	Garanti – skib nr. 8245/1-4		Ministerrådets resolution nr. 213/2004 af 7.9.2004	7.9.2004	17.9.2004	Indtil 27.2.2007	82 531 200,00
4.	Finansministeriet	Garanti – skib nr. 8148/11 og 8184/14-17		Ministerrådets resolution nr. 222/2004 af 21.9.2004	21.9.2004	1.10.2004	Indtil 15.1.2008	147 662 619,46
5.	Borgmesteren i voivodskabet Pomorskie	Eftergivelse	Lov af 30.10.2002	Beslutning nr. UPP/11/3/2005 af 15.3.2005 truffet af formanden for ARP	4.1.2005	15.3.2005	Eftergivelse, enkelt	600 568,04 (*)
6.	PFRON	Eftergivelse		Beslutning nr. UPP/11/3/2005 af 15.3.2005 truffet af formanden for ARP	4.1.2005	15.3.2005	Eftergivelse, enkelt	5 331 071,54 (*)
7.	Voivodskabet Pomorskie	Eftergivelse		Beslutning nr. UPP/11/3/2005 af 15.3.2005 truffet af formanden for ARP	4.1.2005	15.3.2005	Eftergivelse, enkelt	2 414 962,11 (*)
8.	Institutionen for social sikring (ZUS)	Eftergivelse		Beslutning nr. UPP/11/3/2005 af 15.3.2005 truffet af formanden for ARP	4.1.2005	15.3.2005	Eftergivelse, enkelt	23 048 186,93 (*)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	ARP	Kapitaltilførsel	Artikel 56 i loven om privatisering (Dz.U. z 2002, nr. 171, poz. 1397 som ændret)	Aftale (notarialakt, Rep. A nr. 3255/2005)	23.6.2005	27.6.2005	Kapitaltilførsel, enkelt	40 000 000,00
10.	Kommunernes landsforening	Betaling i rater	Lov af 30.10.2002	Nr. 200364/1/ZR – omstruktureringsaftale af 22.11.2004	22.11.2004	Månedlige rater betalt fra 31.12.2004 til 28.2.2006	Enkelttransaktion	419 543,25
11.	Finansministeriet	Produktionsgaranti, skibe: 8184/21-25	Lov af 8. maj 1997 om kaution og garantier udstedt af finansministeriet og visse juridiske personer (Dz.U. z 2003, nr. 174 poz. 1689 som ændret)	Ministerrådets resolution nr. 93/2005	12.4.2005	12.9.2007	Indtil 31.12.2007	97 098 200,00
12.	KPS	Lån	Vedtægtsmæssig virksomhed, KPS	Låneaftale nr. 1/2/2005	10.2.2005	10.2.2005	8.3.2005	7 500 000,00
13.	KPS	Lån	Vedtægtsmæssig virksomhed, KPS	Låneaftale nr. 2/4/2005	12.4.2005	20.4.2005	5.5.2005	7 500 000,00
14.	KPS	Lån	Vedtægtsmæssig virksomhed, KPS	Låneaftale nr. 4/9/2005	21.9.2005	31.10.2005	4.1.2006	14 500 000,00
15.	KPS	Lån	Vedtægtsmæssig virksomhed, KPS	Låneaftale nr. 2/7/2006	24.7.2006	3.8.2006	29.11.2006	10 000 000,00
16.	KPS	Lån	Vedtægtsmæssig virksomhed, KPS	Låneaftale nr. 1/4/2006	21.4.2006	26.4.2006	30.7.2007	4 000 000,00
17.	KPS	Lån	Vedtægtsmæssig virksomhed, KPS	Låneaftale nr. 1/12/2006	5.12.2006	5.12.2006 11.12.2006	7.2.2006	5 500 000,00 2 300 000,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9
18.	KPS	Lån	Vedtægtsmæssig virksomhed, KPS	Låneaftale nr. 01/3/2007	20.3.2007	20.3.2007	20.9.2007	6 200 000,00
						29.3.2007		2 000 000,00
						23.4.2007		5 800 000,00
19.	Institutionen for social sikring (ZUS)	Betaling i rater	Ansøgning fra skyldner	Endnu ikke formelt bevilget, men gennemført i praksis		I rater indtil udgangen af 2008	I rater indtil udgangen af 2008	34 272 360,17
							I alt	**648 678 711,50**

(*) Forpligtelser omstruktureret i henhold til proceduren efter kapitel 5a. I tabellen er den nominelle værdi af forpligtelser, der er overført til Operator, angivet. Ifølge de polske myndigheder blev der også overført aktiver på mindst 45 % af forpligtelsernes nominelle værdi til Operator.

Tabel 2

Yderligere statsstøtte tildelt Gdynia skibsværft mellem 30. juni 2007 og 15. februar 2008 ifølge oplysninger fremlagt af de polske myndigheder (i PLN)

Nr.	Støttebevilgende myndighed	Støtteinstrument	Retsgrundlag	Beslutningens eller aftalens nr.	Dato for tildeling af støtten	Ikrafttrædelsesdato	Støtteperiode	Støttens nominelle værdi
20.	ARP	Lån	Artikel 56 i loven om privatisering (Dz.U. z 2002, nr. 171, poz. 1397 som ændret)	Låneaftale nr. OPP/11/07	4.12.2007	I to rater: 5.12.2007 4.1.2008	Ikke længere end til 31.5.2008	40 000 000
21.	ARP	Lån			5.2.2008			54 000 000
22.	KPS	Lån	Vedtægtsmæssig virksomhed, KPS	Låneaftale nr. 02/11/2007				?

Tabel 3

Uindfriede offentligretlige forpligtelser pr. 30. september 2007 ifølge oplysninger fremlagt af de polske myndigheder (i PLN)

	Betalingshenstandsbevilgende myndighed	Forpligtelser	Uindfriede forpligtelser pr. 30. september 2007
23.	Institutionen for social sikring (ZUS)	Betalingshenstand, betaling i rater maj 2004 - september 2007	356 708 912
24.	PFRON	Betalingshenstand, betaling i rater maj 2004 - september 2007	12 192 821
25.	Byen Gdansk	Henstand med betaling af ejendomsskat, betaling i rater maj 2004 - september 2007	50 872 523
26.	Byen Gdansk	Henstand med betaling af afgifter for arealanvendelse, betaling i rater 2005-2007	2 859 684
27.	Borgmesteren i voivodskabet Pomorskief	Henstand med. betaling af miljøafgifter, betaling i rater maj 2004 - september 2007	361 781
		I alt	**422 995 722**

Tabel 4

Statsstøtte tildelt Gdynia skibsværft til *andre formål end omstrukturering* ifølge oplysninger fremlagt af de polske myndigheder (i PLN)

Nr.	Støttebevilgende myndighed	Støtteinstrument	Formål	Retsgrundlag	Beslutningens eller aftalens nr.	Dato for tildeling af støtten	Ikrafttrædelsesdato	Støtteperiode	Støttens nominelle værdi
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28.	ARP	Tilskud	Forskning og udvikling	Projektdelen af INTERREG IIIC — 2005 budgetloven af 22.12.2004, Dz.U. z 29.12.2004, Nr. 278 poz. 2755	Debetnota nr. 05/ERR/2006	30.5.2006	30.5.2006	Engangstilskud	1 322,19

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29.	Ministeriet for uddannelse og videnskab	Tilskud		Bekendtgørelse fra formanden for statskomitéen for videnskabelig forskning af 30.11.2001 (Dz.U. Nr. 146, poz. 1642 med ændringer)	EU-projektet G3RD-CT-2002-00822-FASTPOD	26.6.2006	26.6.2006	Engangstilskud	49 571,98
30.	Ministeriet for uddannelse og videnskab	Tilskud			Beslutning nr. 03797/C.ZR6-6/2005	12.12.2005	20.11.2006	Projekt til gennemførelse 31.1.2009	279 825,51
31.	Ministeren for videnskab og højere uddannelse	Tilskud		Lov af 8.10.2004 om finansiering af videnskaben (Dz.U. Nr. 238, poz. 2390 som ændret)	Beslutning nr. 03858/C.ZR8-6/2006	1.9.2006	20.11.2006	Projekt til gennemførelse 31.03.2009	36 509,45
32.	Ministeren for videnskab og højere uddannelse	Tilskud	Forskning og udvikling	Lov af 12.01.1991 om statskomitéen for videnskabelig forskning (Dz.U. z 2001 r. Nr. 33, poz. 389)	Beslutning nr. 960/E-594/SPB/5.PR UE/DZ 29/2003-2005	31.1.2003	30.6.2005	30.6.2005	37 906,00
33.	Det polske center for virksomhedsudvikling	Tilskud		Bekendtgørelse fra økonomi- og arbejdsministeren af 16.9.2004 Polens (ARP's) finansielle støtte som del af det operationelle sektorprogram vedrørende udvikling af menneskelige ressourcer 2004-2006 (Dz.U. Nr. 2007, poz. 2115)	Aftale nr. 30/2006/efs/gdy uddannelse finansieret af ESF, 20.1.2006	2.2.2006	25.5.2006	Engangstilskud	4 253,02
34.	Det polske center for virksomhedsudvikling	Tilskud		Bekendtgørelse fra økonomi- og arbejdsministeren af 16.9.2004 Polens (ARP's) finansielle støtte som del af det operationelle sektorprogram vedrørende udvikling af menneskelige ressourcer 2004-2006 (Dz.U. nr. 2007 poz. 2115)	Aftale nr. WSAiB/039	1.2.2007	13.3.2007	engangstilskud	2 209,94
								I alt	**411 598,09**

III. **VURDERING**

1. *KOMMISSIONENS ANSVARSOMRÅDER*

(233) Proceduren for interimsmekanismen er beskrevet i punkt 3 i bilag IV til tiltrædelsestraktaten. Den udgør de retlige rammer for vurderingen af støtteordninger og individuelle støtteforanstaltninger, der træder i kraft i en ny medlemsstat før dens tiltrædelse af EU, og som stadig er gældende efter datoen for tiltrædelsen.

(234) Foranstaltninger, der trådte i kraft før tiltrædelsen, og som ikke er gældende efter tiltrædelsen, kan ikke undersøges af Kommissionen, hverken efter proceduren for interimsmekanismen eller efter proceduren i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 2.

(235) Foranstaltninger, der ikke er trådt i kraft før tiltrædelsen, vurderes imidlertid som anmeldt støtte eller som ulovlig støtte efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2.

(236) Ved bestemmelse af det tidspunkt, hvor en bestemt foranstaltning er trådt i kraft, anvendes det juridisk bindende dokument, hvormed de kompetente nationale myndigheder tilkender støtte. ([49]) Om en administrativ retsakt er bindende eller ikke er et spørgsmål om national lovgivning. Imidlertid må Kommissionen, især i grænsetilfælde, være i stand til at vurdere disse administrative retsakter og — ud fra deres form og indhold — kunne vurdere, om de kan have dannet grundlag for legitime forventninger hos støttemodtagerne og for fuldbyrdelse ved en polsk domstol. Muligheden for at gennemgå nationale administrative retskilder er uundværlig for Kommissionen, når den udøver sin enekompetence til at godkende fravigelser af det generelle forbud mod statsstøtte med hensyn til foranstaltninger, der er trådt i kraft i Polen efter 1. maj 2004.

(237) En foranstaltning, der er trådt i kraft forud for tiltrædelsen, er gældende efter tiltrædelsen, hvis den også efter tiltrædelsen kan give anledning til tildeling af yderligere støtte eller forøgelse af allerede tildelt støtte, dvs. hvis statens nøjagtige økonomiske engagement ikke er kendt på datoen for foranstaltningernes ikrafttrædelse og forbliver ukendt på datoen for tiltrædelsen.

(238) I sin beslutning om indledning af den officielle undersøgelse fastslog Kommissionen på grundlag af oplysninger fremlagt af Polen, at en række foranstaltninger, som var anmeldt til Kommissionen den 29. april 2004, reelt udgjorde ny støtte — som enten burde betragtes som ulovlig eller som anmeldt — fordi den blev tildelt efter den 1. maj 2004, datoen for Polens tiltrædelse af EU. Bemærkninger fremsat af Polen og tredjepart efter indledningen af den officielle undersøgelse kunne ikke ændre Kommissionens konklusion. Især fastholder Kommissionen, at den er kompetent med hensyn til at vurdere, om de foranstaltninger, der er opført i bilag I, del B, til beslutningen om indledning af den officielle undersøgelse, er forenelige med fællesmarkedet. Kommissionen bemærker imidlertid, at nogle af disse foranstaltninger er opgivet (foranstaltning 33 og 34 i bilag I, del B, til beslutningen om indledning af den officielle undersøgelse).

(239) I det følgende vil Kommissionen beskrive grundene til, at den ikke kan acceptere de argumenter, der er fremført af Polen og de interesserede parter.

a) ***Omstrukturering af offentligretlige forpligtelser i henhold til proceduren efter kapitel 5a.***

(240) Kommissionen er enig med støttemodtageren i, at den begivenhed, der gav anledning til gennemførelsen af delvis eftergivelse af offentligretlige forpligtelser i henhold til proceduren efter kapitel 5a, var den beslutning om omstrukturering, der blev truffet af formanden for ARP. Kommissionen er imidlertid ikke enig i, at denne beslutning blev truffet den 19. april 2004, dvs. før Polens tiltrædelse af EU. Kommissionen forklarede grundene til sin holdning i sin beslutning om indledning af den officielle undersøgelse, og hverken Polen eller støttemodtageren har fremsat yderligere bemærkninger. Kommissionen minder om, at beslutningen af 19. april kun var en beslutning om godkendelse af omstruktureringsplanen fra 2004 og ikke en beslutning om omstrukturering af offentligretlige forpligtelser i henhold til kapitel 5a. Formanden for ARP kunne ikke træffe beslutningen om omstrukturering før tiltrædelsen, da han ikke som krævet i henhold til proceduren efter kapitel 5a, havde de nødvendige tilsagn fra alle de offentligretlige kreditorer, der var involveret i omstruktureringen, og fra Operator, det selskab, der forvaltede omstruktureringsprocessen ([50]). Kommissionen bemærker, at formanden for ARP erkendte denne omstændighed, da han i sin beslutning af 19. april 2004 nævnte, at der ville være behov for endnu en beslutning med henblik på fuldendelse af omstruktureringen i henhold til kapitel 5a, og endelig da han traf omstruktureringsbeslutningen af 4. januar 2005, dvs. efter Polens tiltrædelse af EU.

([49]) Dom af 14. januar 2004, sag nr. T-109/01, *Fleuren Compost mod Kommissionen*, Sml. 2004 II, s. 127, præmis 74.

([50]) Vedrørende en nærmere beskrivelse af proceduren efter kapitel 5a, jf. betragtning 3.2, i Kommissionens beslutning om indledning af den officielle undersøgelse.

(241) Kommissionen kan ikke acceptere støttemodtagerens argument om, at accept fra alle de involverede offentligretlige kreditorer med hensyn til omstruktureringen af deres fordringer på Gdynia skibsværft i henhold til proceduren efter kapitel 5a udgjorde det juridisk bindende dokument, der krævedes i Fleuren Compost-dommen. Grundlæggende hævdede støttemodtageren, at kapitel 5a ikke havde karakter af *lex specialis* i forhold til andre love, der gjorde det muligt at omstrukturere offentligretlige forpligtelser, og at ARP-formandens rolle var at administrere og lette omstruktureringsprocessen, ikke at erstatte de involverede myndigheder, der var kompetente med hensyn til særlige forpligtelser. Kommissionen bemærker, at denne tolkning af polsk lov ikke er i overensstemmelse med samtlige standpunkter indtaget af Polen til dato og med ordlyden og ræsonnementet i kapitel 5a. Som fremført af støttemodtageren forbyder loven af 30. oktober 2002 »ikke omstruktureringsmyndighederne at træffe afgørelser om eftergivelse, i det omfang dette er tilladt i henhold til generelle bestemmelser«. Hvis de gjorde dette, ville forpligtelserne imidlertid ikke længere være omfattet af proceduren efter kapitel 5a med alle de fordele, dette indebærer, og som støttemodtageren selv har opregnet: berettigelse til lån fra ARP, suspendering af alle igangværende tvangsfuldbyrdelsesprocedurer, udsættelse af konkursbehandling og fritagelse for betaling af påløbne renter på skyldige beløb.

(242) Kommissionen kan ikke acceptere støttemodtagerens argument om, at der ikke påløb renter efter den 30. juni 2006 på forpligtelser, der var omstruktureret i henhold til kapitel 5a. Denne fortolkning af polsk ret blev afvist af Polen. Desuden anmeldte Polen som ny støtte den planlagte (delvise) eftergivelse af renter, der var påløbet efter 30. juni 2006, hvorfor det er indlysende, at der rent faktisk var påløbet renter.

b) ***Foranstaltning 28-34 i bilag I, del B, til beslutningen om indledning af den officielle undersøgelse***

(243) Kommissionen kan ikke acceptere Polens argument om, at denne støtte *de facto* blev tildelt på grundlag af mundtlige erklæringer fremsat af alle de støttetildelende myndigheder på et møde i regeringens arbejdsgruppe vedrørende omstrukturering af polske skibsværfter (arbejdsgruppen vedrørende skibsbygningsindustrien). Sådanne erklæringer var i givet fald kun mundtlige, og det ville kræve yderligere implementeringsforanstaltninger, hvis de skulle kunne danne grundlag for legitime forventninger i henhold til polsk ret.

c) ***Kapitaltilførsel fra ARP***

(244) Støttemodtagerens argument om, at støtten blev tildelt før tiltrædelsen, idet det præcise økonomiske engagement var kendt før denne dato, beror på en misforståelse af punkt 3 i bilag IV til tiltrædelsestraktaten. For at kunne betragtes som tidligere tildelt støtte skal en foranstaltning opfylde to krav: den skal være bevilget før tiltrædelsen (hvilket er ensbetydende med et juridisk bindende dokument fra den kompetente støttetildelende myndighed), og den må »ikke finde anvendelse efter tiltrædelsen«. Disse to betingelser er separate og kumulative. Støttemodtagerens argument om, at statens økonomiske engagement var kendt før tiltrædelsen, vedrører sidstnævnte krav og ikke tidspunktet for tildelingen af støtten.

(245) Kommissionen kan ikke acceptere Polens argument om, at kravet om registrering af nytegnede aktier inden for en frist på seks måneder kun var formelt. Kommissionen finder, at der efter udløbet af 6-månedersfristen i realiteten krævedes to nye beslutninger: en ny resolution fra generalforsamlingen om kapitalforøgelsen og en om selve tegningen af aktierne. Det lader til, at et kapitaltilskud til en virksomhed i henhold til polsk civilret får virkning fra den dato, resolutionen om kapitalforøgelsen vedtages (dvs. den første resolution af 17. februar 2004). Registrering har betydning for virksomhedens eksterne kontakter, ikke for relationerne med aktionærerne. Manglende registrering har imidlertid også retlige konsekvenser for forholdet mellem virksomheden og dens aktionærer: hvis den ikke er gennemført inden for fristen på seks måneder, udløber resolutionen om virksomhedens kapitalforøgelse, og kapitaltilførslen kan ikke finde sted. I denne situation kræves det, at aktionærerne vedtager en ny resolution om forøgelse af virksomhedens kapital. En sådan resolution blev vedtaget af generalforsamlingen den 4. marts 2005. Den omstændighed, at resolutionen ikke blev enstemmigt vedtaget (tre større aktionærer stemte imod), viser, at resolutionen ikke kan betragtes som blot et formelt krav. Desuden mener Kommissionen, at den endelige aktiekapital blev tegnet af ARP, og ikke af finansministeriet. Resolutionen af 17. februar 2004 kan derfor ikke betragtes som en retligt bindende beslutning om tildeling af støtte i form af en kapitaltilførsel som anført som foranstaltning 32 i del B i bilag I til beslutningen om indledning af den officielle undersøgelse.

(246) Endelig bemærker Kommissionen, at hverken Polen eller støttemodtageren har gjort indsigelse over for Kommissionens konklusion, hvori den fastslår, at foranstaltningerne 19-27 i del B i bilag I til beslutningen om indledning af den officielle undersøgelse udgjorde ny støtte og derfor er omfattet af Kommissionens kompetence i henhold til EF-traktatens artikel 88.

2. *STATSSTØTTE I HENHOLD TIL EF-TRAKTATENS ARTIKEL 87, STK. 1*

2.1 ER DER TALE OM STATSSTØTTE?

(247) I henhold til artikel 87, stk. 1, er statsstøtte eller støtte, som ydes af en medlemsstat ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

(248) Kommissionen finder, at alle de i betragtning 209-232 nævnte foranstaltninger blev bevilget af staten eller gennemført ved anvendelse af statslige midler, og at foranstaltningerne i betragtning af, at de blev bevilget et bestemt foretagende, var af selektiv karakter.

(249) Gdynia skibsværft, der er et af Europas største skibsværfter, konkurrerer aktivt om containerskibsmarkedet med skibsværfter i navnlig Tyskland og Danmark som anerkendt af Polen og støttemodtageren og desuden bemærket af Danmark og den danske brancheforening for skibsbyggere i deres kommentarer til Kommissionens beslutning om indledning af den officielle undersøgelse. Ved udgangen af 2006 tegnede containerskibe sig for 26 % af de europæiske skibsværfters ordrebøger ([51]).

(250) Det lader til at være tilfældet, at Gdynia skibsværft er det eneste værft i EU, der producerede en bestemt type ro-ro-skib: store biltransportskibe. Denne specialisering betyder imidlertid ikke, at Gdynia skibsværft ikke konkurrerer, i det mindste potentielt, med andre værfter i EU. Kommissionen bemærker, at der fra leverandørside er tale om en betydelig grad af substituerbarhed, i det mindste for fragtskibes vedkommende ([52]), selv om disse skibe i betragtning af efterspørgselsstrukturen for de forskellige fragtskibstyper ikke tilhører ét og samme marked.

(251) Det betyder, at andre skibsværfter i EU ikke vil møde betragtelige hindringer med hensyn til påbegyndelsen af produktionen af biltransportskibe, i det mindste ikke hindringer af teknisk natur (produktionsfaciliteter, knowhow osv.). Ikke desto mindre kunne den fortsatte subsidiering af Gdynia skibsværft, der gjorde det muligt for værftet at indgå kontrakter uden fuld erkendelse og godtgørelse for de involverede risici, have udgjort en betragtelig hindring for andre skibsværfter, der ønskede at komme ind på markedet for biltransportskibe.

([51]) *2006-2007 Annual Report of CESA, the Community of European Shipyards' Associations.*

([52]) For passagerskibes, herunder krydstogtskibe, eksisterer der for leverandørernes vedkommende betydelige barrierer for markedsadgang.

(252) Kommissionen bemærker også, at Gdynia skibsværft også opererer i andre fragtskibssegmenter ved at tilbyde produkter som multimodale skibe, LPG-gastankskibe, produkt- og kemikaliefragtskibe og massegodsskibe. For eksempel udgjorde produkt- og kemikaliefragtskibe ved udgangen af 2006 ca. 8 % af de europæiske skibsværfters ordrebøger ([53]). Skibsværfter i Tyskland og Rumænien er særligt aktive inden for disse segmenter.

(253) På baggrund af ovenstående oplysninger, finder Kommissionen, at den statsstøtte, der er tildelt Gdynia skibsværft påvirkede samhandelen mellem medlemsstaterne.

(254) Endelig skal Kommissionen undersøge, om de foranstaltninger, der blev bevilget Gdynia skibsværft, gav værftet en uretmæssig fordel og dermed forvred eller truede med at forvride konkurrencen. Kommissionen bemærker, at de polske myndigheder ikke har gjort indsigelse over for klassificeringen af de foranstaltninger, der er omfattet af nærværende beslutning som statsstøtte, med undtagelse af lån ydet af KPS og garantier stillet af KUKE, som efter de polske myndigheders opfattelse overholder principperne vedrørende private investorer.

(255) I det følgende vil Kommissionen først beskrive, hvorfor den finder, at den konsekvente forsømmelse af fuldbyrdelsen af offentligretlige forpligtelser ikke overholdt principperne vedrørende private kreditorer. Dernæst vurderer Kommissionen især de foranstaltninger, der bestrides af Polen. Endelig vurderer Kommissionen de omstændigheder, som de foranstaltninger, der er omfattet af denne beslutning, blev bevilget under, og deres indvirkning på konkurrencen.

a) ***Den konsekvente forsømmelse af tvangsfuldbyrdelsen af offentligretlige forpligtelser***

(256) Det fremgår af retspraksis ([54]), at princippet om, at konsekvent forsømmelse af tvangsfuldbyrdelsen af offentligretlige fordringer i sig selv kan udgøre statsstøtte. Af

([53]) *2006-2007 Annual Report of CESA, the Community of European Shipyards' Associations.*

([54]) Forslag til afgørelse fra generaladvokat Jacobs, sag C-256/97, *DM Transport,* Sml. 1999 I-3915, sag C 480/98, *Spanien mod Kommissionen* , Sml. 2000 I-8717.

de oplysninger, de polske myndigheder har fremlagt ([55]), fremgår det tydeligt, at Gdynia skibsværft har betydelige uindfriede offentligretlige forpligtelser, der daterer sig så langt tilbage som 2004. Værftet har kun på uregelmæssig vis indfriet sine offentligretlige forpligtelser, og det har hele tiden fået henstand med betalingen af sin gældsbyrde, sandsynligvis uden formel afgørelse fra de relevante offentlige kreditorers side, eller er blevet bevilget en ændring af tidsplanen for betaling. Polen forklarede, at støttemodtageren havde til hensigt at indfri sine offentligretlige udeståender pr. 30. september 2007 (i alt 443 mio. PLN) ved hjælp af den kapitaltilførsel, finansministeriet ville foretage som en del af værftets privatisering. Da der hersker usikkerhed med hensyn til denne privatisering og datoen for den, tyder værftets hensigt på, at dets offentligretlige forpligtelser i praksis blev udskudt på ubestemt tid og kun blev indfriet sporadisk, alt efter om værftets cash-flow tillod det. Kommissionen mener ikke, at nogen kreditor på baggrund af markedsøkonomiske principper ville have givet så ubegrænset betalingshenstand med sine fordringer betinget af en så usikker privatiseringsbegivenhed og af kapitaltilførsler fra statens side (denne kapitaltilførsel udgjorde i sig selv statsstøtte, der giver anledning til tvivl om dens lovlighed og dens forenelighed med fællesmarkedet). Desuden er der intet, der tyder på, at de relevante offentligretlige kreditorer har truffet nogen foranstaltninger til fuldbyrdelse af deres offentligretlige fordringer fra Gdynia skibsværft, især ved tvangsfuldbyrdelse eller ved hjælp af konkurslovgivningen. På denne baggrund finder Kommissionen, at den fortsatte manglende fuldbyrdelse af offentligretlige fordringer udgør en fordel, som støttemodtageren ikke kunne have opnået hos en kreditor, der agerer ud fra markedsøkonomiske principper, og derfor udgør statsstøtte svarende til et (rentefrit) lån.

b) ***Foranstaltninger, som Polen mener opfylder kravene vedrørende private investorer***

Lån ydet af KPS

(257) Kommissionen kan ikke acceptere Polens argument, der går ud på, at støtte i form af lån til driftskapital ikke udgør statsstøtte. Kommissionen bemærker, at den rente, KPS tog, var ca. 400 basispoint over referencerenten. Kommissionen bemærker også, at Gdynia skibsværft i en række år har befundet sig i en finansielt meget ustabil situation, hvor dets passiver betragteligt har oversteget dets aktiver. Gdynia skibsværft har ikke været i stand til at skaffe kapital til finansiering af sin produktion fra andre eksterne kilder. Værftets driftskapital blev finansieret ved forudbetalinger, der var fuldt dækket af garantier stillet af KUKE, ved fuldt statsgaranterede lån og ved KPS-lån. Den rente, KPS tog, afspejler derfor tilsyneladende ikke den risiko, KPS påtog sig. KPS krævede sikkerhed, men værdien af denne kan betvivles; det bør erindres, at KUKE og finansministeriet krævede lignende sikkerhed, og i betragtning af Gdynia skibsværfts aktiv/passiv-situation forekommer det sandsynligt, at KPS ikke kunne opnå sikkerhed af første prioritet blandt værftets aktiver. Under alle omstændigheder har Polen ikke fremlagt detaljerede oplysninger, der har gjort det muligt for Kommissionen at bestemme den reelle værdi af den krævede sikkerhed.

(258) Desuden er der ikke forskel på de lån, KPS ydede, og lån ydet af ARP, idet ARP ejer KPS. Det er svært ligesom Polen på én og samme tid at fastholde, at lån ydet af ARP er støtte, mens lån ydet af dets datterselskab, KPS, overholder principperne vedrørende private investorer.

(259) Endelig finder Kommissionen, at KPS blev etableret som en fuldt statskontrolleret fond med offentlige politiske mål for øje, og dets midler tilvejebragtes fuldt ud eller blev garanteret af staten via ARP. I overensstemmelse med dokumentet »En strategi for skibsbygningssektoren (skibsværfter) i Polen 2006-2010«, blev KPS oprettet med henblik på »at organisere finansieringen af skibsværfters produktion, indtil private investorers overtagelse af kontrollen med visse selskaber«. Denne strategi, som er udformet med henblik på at nå ikke blot økonomiske, men også makroøkonomiske mål ([56]), giver KPS, ARP, finansministeriet og andre kompetente offentlige myndigheder visse beføjelser. De finansielle forbindelser mellem KPS og ARP og finansministeriet er klare, og KPS fungerer i denne forbindelse nærmest som et redskab til overførsel af midler, der i statens budget er afsat til skibsværfter i Polen, herunder Gdynia skibsværft.

(260) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at KPS ikke fungerede som markedsøkonomisk investor, da det ydede driftskapitallån til Gdynia skibsværft. Disse lån, der er opført i betragtning 158, tabel 1 og 2, udgør derfor statsstøtte.

([55]) Navnlig bilag 3 til brevet af 9.1.2008.

([56]) »En strategi for skibsbygningssektoren (skibsværfter) i Polen 2006-2010«, vedtaget i august 2006, s. 7.

KUKE-garantier

(261) I de bemærkninger, Polen fremsatte efter vedtagelsen af beslutningen om indledning af den officielle undersøgelse, hævdede Polen, at de garantier, KUKE havde stillet for Gdynia skibsværft, ikke udgjorde statsstøtte. Kommissionen kan ikke godtage denne påstand.

(262) Først og fremmest minder Kommissionen om, at garantier stillet af KUKE for forudbetalinger er omfattet af statsgaranti, og transaktioner forbundet hermed er knyttet til en separat bankkonto under navnet »Interes Narodowy«. Hvis der ikke er tilstrækkelige midler til rådighed på denne konto, kan KUKE enten trække på lån fra finansministeriet eller på kreditgarantier fra finansministeriet.

(263) For det andet minder Kommissionen om sin beslutning af 18. juli 2007 i sag N 105/07 ([57]), hvor Kommissionen bekræftede, at den ordning, hvorved KUKE gennemførte sit statsgaranterede eksportgarantiprogram, ikke indebar elementer af statsstøtte. Denne ordning omfatter for tiden den type produktionsgarantier, Gdynia skibsværft har modtaget i de seneste år. Kommissionen finder, at ordningen udtrykkeligt udelukker ([58]) kriseramte virksomheder i den betydning, der er fastsat i Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder. Denne ordning er først og fremmest kendetegnet ved, at garantipræmier fastsættes på basis af risikovurderinger. For eksempel fastsættes garantipræmien for en virksomhed, der tilhører den højeste risikokategori, til […] % p.a. for garantier på under to år og til […] % p.a. for garantier på over to år. Basispræmien er på […] % p.a. Til sammenligning blev der stillet garantier for Gdynia skibsværft af KUKE for en præmie på 2 % p.a., hvis garantien ikke oversteg 35 mio. PLN, og 1 % p.a., hvis garantien oversteg dette beløb.

(264) Det er dermed klarlagt, at Gdynia skibsværft ikke er berettiget til garantier omfattet af ovenfor beskrevne ordning, der af Kommissionen er godkendt som ikke indebærende elementer af støtte. Dermed kan det ikke fastslås, at de garantier, der blev stillet for Gdynia skibsværft ikke indebærer elementer af støtte.

(265) Desuden er det åbenbart, at den garantipræmie, Gdynia skibsværft måtte betale, er betragteligt lavere end den basispræmie, der anvendes ved garantier stillet for sunde virksomheder og adskillige gange lavere end den præmie, der kræves for højrisikovirksomheder, der imidlertid stadig er berettigede til deltagelse i ovennævnte ordning. Kommissionen finder, at den garantipræmie, der anvendtes over for Gdynia skibsværft, ikke svarer til markedspræmien, og at disse garantier derfor udgør statsstøtte.

(266) For det tredje må låneren i forbindelse med individuelle statsgarantier i henhold til Kommissionens meddelelse om anvendelsen af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte i form af garantier ([59]), ikke være kriseramt, for at garantien ikke skal udgøre statsstøtte. Denne betingelse er tydeligvis ikke overholdt i den foreliggende sag. I overensstemmelse med samme meddelelse må støtteelementet i garantien være af samme størrelse som det beløb, der er omfattet af garanti, når låneren er kriseramt.

(267) Endelig bemærker Kommissionen, at Gdynia skibsværft udelukkende fik garantier fra KUKE og finansministeriet, og at det ikke lykkedes virksomheden at opnå garantier på markedet.

(268) På denne baggrund finder Kommissionen, at KUKE ikke fungerede som markedsøkonomisk investor, da det stillede garantier for Gdynia skibsværft.

c) ***Konkurrenceforvridning forårsaget af statsstøtten til Gdynia skibsværft***

(269) Kommissionen finder, at Gdynia skibsværft, da det takket være sin fulde afhængighed af statsstøtte kunne prissætte under produktionsomkostningerne uden at bære de konsekvenser, en sådan politik normalt medfører, nemlig eliminering fra markedet, forvred konkurrencen.

(270) Kommissionen bemærker endvidere, at en af Gdynia skibsværfts vigtigste langvarige problemer var indgåelsen af kontrakter, der viste sig at være tabsgivende, da zlotyen steg i værdi over for dollar, som er den dominerende valuta inden for skibsbygning, og prisen på stålplader steg på verdensplan. Disse eksterne faktorer var allerede identificeret som de vigtigste trusler mod værftets fortsatte drift i omstruktureringsplanen fra 2002, og ligeså i den efterfølgende ændrede version fra 2004, i den nye omstruktureringsplan fra 2006 og endelig i forbindelse med privatiseringen i 2008.

([57]) Kommissionens beslutning af 18.7.2007 i sag N 105/07 om statsgarantiordninger for eksportkontrakter, sammenfattet meddelelse i EUT C 214 af 13.9.2007.

([58]) Artikel 3, stk. 1, litra 1), i Resolution 111/2006 fra Komitéen vedrørende eksportgarantier af 20.12. 2006.

([59]) EFT C 71 af 11.3.2001, s. 14.

(271) Til trods for at værftets ledelse havde kendskab til disse trusler, fortsatte det med at indgå kontrakter uden at træffe nogen foranstaltninger til imødegåelse af risikoen. Denne forretningspraksis fortsattes under det hidtil usete opsving på skibsbygningsmarkedet mellem 2004 og 2008, da priserne på produkter fra skibsværfter steg til rekordhøjde. Som et resultat af denne praksis lykkedes det værftet at opretholde aktiviteten og beskæftigelsen, men der var til gengæld store tab på den normale skibsproduktion. Ifølge *due diligence*-undersøgelsen udført af Amber i første halvdel af 2008 — og bekræftet af Polen — er den nuværende ordrebog med leverancer i 2008 og 2009 også tynget af risikoen for betragtelige tab på grund af tabsgivende kontrakter indgået, uden at der var truffet foranstaltninger til imødegåelse af risikoen.

(272) På denne baggrund finder Kommissionen, at al støtte tildelt Gdynia skibsværft, som er beskrevet i del II, punkt 7, var konkurrenceforvridende eller truede med at forvride konkurrencen på skibsbygningsmarkedet.

Konklusion

(273) På denne baggrund finder Kommissionen, at alle foranstaltninger, som blev bevilget Gdynia skibsværft, er statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

2.2 **Mulighed for at Polen og tredjepart kan fremsætte bemærkninger**

(274) Ved sin beslutning af 1. juni 2005 indledte Kommissionen en officiel undersøgelse af en række foranstaltninger, herunder omstrukturering af gæld (eftergivelse, henstand, ændring af tidsplanen for betaling) baseret på forskelligt retsgrundlag og omfattende en række offentlige kreditorer, kapitaltilførsler, produktionsgarantier stillet af finansministeriet og foranstaltninger til tilvejebringelse af kapital til virksomheden (udstedelse af obligationer og gæld-for-aktie-bytte).

(275) Kommissionen fastslog også klart, at Polens argument om, at forudbetalinger fra redere kunne betragtes som egetbidrag, ikke kunne accepteres. I denne forbindelse betvivlede Kommissionen, om ikke garantier af forudbetalinger stillet af KUKE, udgjorde statsstøtte, og den meddelte, at den ville undersøge karakteren af disse forudbetalinger.

(276) Både Polen og støttemodtageren fremsatte bemærkninger; selv om de bestred Kommissionens kompetence til at vurdere nogle af de pågældende foranstaltningers forenelighed med fællesmarkedet, gjorde de ikke indsigelse mod Kommissionens konklusion, ifølge hvilken disse foranstaltninger, i det omfang de var bevilget efter Polens tiltrædelse af EU, udgjorde statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Den eneste undtagelse herfra var karakteren af de garantier, der stilledes af KUKE, som angiveligt ikke indebar elementer af statsstøtte. Senere i forløbet hævdede Polen også, at lånene ydet af KPS ikke udgjorde statsstøtte. Kommissionen har taget stilling til ovennævnte argumenter fremsat af Polen og støttemodtageren.

(277) I løbet af Kommissionens undersøgelse ændredes den polske regerings strategi som flertalsaktionær i Gdynia skibsværft ved gentagne lejligheder og i betragteligt omfang, hvilket bekræftes af ovenstående beskrivelse af begivenhederne. Den strategi, der gik ud på at konsolidere skibsbygningssektoren, ændredes til en strategi, der gik ud på at adskille Gdynia- og Gdansk-skibsværfterne og en beslutning om delvis privatisering af Gdynia skibsværft, der senere ændredes til en strategi, der indebar fuld privatisering. For tiden stilles der spørgsmålstegn ved denne strategi i betragtning af den tydeligvis manglende interesse hos markedets operatører for at købe værftet.

(278) Som angivet ovenfor opretholdt Kommissionen regelmæssige kontakter med de polske myndigheder som ejere af Gdynia skibsværft og med selve Gdynia skibsværft. Kommissionen tilkendegav med regelmæssige mellemrum over for både Polen og værftet, at alle foranstaltninger, som værftet var bevilget af statslige ressourcer med al sandsynlighed udgjorde statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1, i betragtning af værftets ustabile situation og mangelen på ekstern finansiering, der ikke indebar elementer af statsstøtte. Kommissionen advarede også om, at denne statsstøtte var tildelt i strid med EF-traktatens artikel 88, stk. 3, og ikke var forenelig med fællesmarkedet. Kommissionen påpegede også ved talrige lejligheder, at de garantier, KUKE havde stillet for Gdynia skibsværft, udgjorde statsstøtte

(279) I løbet af undersøgelsen indsamlede Kommissionen også detaljerede oplysninger om KPS's virksomhed og karakteren af de driftskapitallån, KPS ydede til værftet. Kommissionen advarede Polen om, at disse lån med al sandsynlighed udgjorde statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

(280) Endelig bemærkede Kommissionen i løbet af sin undersøgelse, at Gdynia skibsværft stadig oparbejdede offentligretlig gæld. Kommissionen indsamlede oplysninger om dette spørgsmål og informerede Polen (som var ejer af værftet og kreditor) om, at manglende fuldbyrdelse af offentligretlige fordringer eller omstrukturering heraf efter Kommissionens mening kunne udgøre statsstøtte i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 1.

3. *STØTTENS FORENELIGHED MED FÆLLESMARKEDET — UNDTAGELSE I MEDFØR AF ARTIKEL 87, STK. 3*

(281) Hovedformålet med foranstaltningerne er at støtte en virksomhed, der befinder sig i finansielle vanskeligheder, og fastholde denne på markedet. I sådanne sager kan undtagelser i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), der tillader statsstøtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse, finde anvendelse, hvis de relevante betingelser er overholdt.

(282) Støtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder er reguleret ved Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder ([60]) (i det følgende benævnt »rammebestemmelserne«, der erstattede den tidligere tekst, som blev vedtaget i 1999 ([61]) (i det følgende benævnt »rammebestemmelserne fra 1999«).

(283) Overgangsbestemmelserne i rammebestemmelserne fastsætter, at foranstaltninger anmeldt før den 10. oktober 2004 vurderes på grundlag af de på anmeldelsestidspunktet gældende kriterier (punkt 103). I den foreliggende sag blev nogle af foranstaltningerne anmeldt til Kommissionen den 29. april 2004 i henhold til overgangsbestemmelserne i punkt 3 i bilag IV til tiltrædelsestraktaten, da rammebestemmelserne fra 1999 stadig var gældende. Imidlertid fastsættes det også i rammebestemmelserne, at de finder anvendelse ved vurdering af støtte til redning og omstrukturering af virksomheder, der er ydet uden Kommissionens forudgående godkendelse (ulovlig støtte), hvis al støtten eller en del heraf er blevet ydet efter den 1. oktober 2004 (punkt 104, første afsnit). Da næsten alle de i betragtning 209-232 beskrevne foranstaltninger blev bevilget ulovligt efter denne dato, konkluderer Kommissionen, at rammebestemmelserne fra 2004 finder anvendelse.

(284) Rammebestemmelserne finder anvendelse på virksomheder inden for alle sektorer med undtagelse af de i punkt 18 i rammebestemmelserne nævnte. I rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning ([62]), som er de retlige rammer for vurdering af statsstøtte til denne sektor, henvises der til rammebestemmelsernes punkt 12 som retsgrundlag for vurdering af støtte til redning og omstrukturering.

A. REDNINGSSTØTTE

(285) Ifølge rammebestemmelserne kan redningsstøtte tildeles som midlertidig støtte til virksomheder med finansielle vanskeligheder, indtil en omstruktureringsplan eller en likvidationsplan er udarbejdet, eller med henblik på en akut likviditetskrise.

(286) Kommissionen bemærker, at den statsstøtte, der er ydet til Gdynia skibsværft, hverken overholder kravet om midlertidighed — da alle støtteforanstaltninger blev bevilget for perioder, der var betydeligt længere end de foreskrevne 6 måneder — eller kravet om reversibilitet, da der blev godkendt irreversible foranstaltninger såsom kapitaltilførsler og eftergivelse af gæld, der kan sammenlignes med tilskud.

(287) Kommissionen finder derfor, at de i betragtning 209-232 anførte foranstaltninger ikke er forenelige med fællesmarkedet som redningsstøtte.

B. OMSTRUKTUREREINGSSTØTTE

(288) I henhold til definitionen i rammebestemmelsernes punkt 17 bygger omstruktureringsstøtte på en realistisk, sammenhængende og omfattende plan for genetablering af virksomhedens langsigtede rentabilitet inden for en rimelig tidsramme. Omstrukturering omfatter normalt følgende elementer: omstrukturering af alle aspekter af virksomhedens aktiviteter, reorganisering og rationalisering af forretningerne, herunder tilbagetrækning fra tabsgivende aktiviteter og finansiel omstrukturering. Omstrukturering, der er begunstiget ved statsstøtte, må ikke kun bestå i finansiel støtte, der sigter på at dække tidligere tab uden også at angribe årsagerne til tabene, dvs. gennemføre en reel omstrukturering. Desuden skal omstruktureringen i det mindste delvis finansieres med virksomhedens egne midler eller med eksterne midler, der ikke indebærer statsstøtte, og statsstøtten skal begrænses til det minimum, der er nødvendigt for genoprettelsen af rentabiliteten. Endelig skal der vedtages kompenserende modydelser med henblik på at begrænse støttens konkurrenceforvridende virkning mest muligt.

(289) I betragtning af omstruktureringsstøttens stærkt konkurrenceforvridende karakter finder Kommissionen, at støtte til kriseramte virksomheder kun kan bidrage til udviklingen af økonomiske aktiviteter uden at ændre samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse, hvis alle betingelserne i rammebestemmelserne er overholdt.

(290) I det følgende undersøger Kommissionen, om disse betingelser er overholdt.

([60]) EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.
([61]) EFT C 288 af 9.10.1999, s. 2.
([62]) EUT C 317 af 30.12.2003, s. 11.

a) ***Spørgsmålet om, hvorvidt virksomheden er støtteberettiget***

(291) For komme i betragtning til rednings- eller omstruktureringsstøtte, skal virksomheden være kriseramt i henhold til rammebestemmelserne. Kommissionen mener, at den finansielle situation, Gdynia skibsværft har befundet sig i siden i hvert fald 2002, har været kendetegnet ved fortsat mangel på cash-flow, stigende tab og en negativ formue. Gdynia skibsværft er derfor kriseramt i henhold til rammebestemmelserne.

b) ***Genoprettelse af den langsigtede rentabilitet***

(292) I henhold til punkt 34 i rammebestemmelserne, skal tildelingen af støtte være betinget af gennemførelsen af en omstruktureringsplan, der gør det muligt for virksomheden at genvinde sin rentabilitet inden for en rimelig tidsramme. Genoprettelse af rentabiliteten betyder, at virksomheden efter omstruktureringen er i stand til at dække sine egne omkostninger og skabe tilstrækkeligt med fortjeneste på kapitalen til at konkurrere på egen hånd med andre virksomheder. Omstruktureringen skal gennemføres så hurtigt som muligt.

(293) Først og fremmest bemærker Kommissionen, at den i løbet af denne undersøgelse har gennemgået to omstruktureringsplaner (fra henholdsvis 2004 og 2006) udarbejdet af værftets bestyrelse og godkendt af flertalsaktionæren, staten. Kommissionen kunne fastslå, at de alvorlige betænkeligheder, den nærede med hensyn til muligheden for, at de to planer kunne genoprette værftets rentabilitet, ikke var bortvejret. Da omstruktureringsplanen fra 2006 har erstattet omstruktureringsplanen fra 2004, vil Kommissionen i det følgende forklare grundene til, at den nærer alvorlig tvivl med hensyn til omstruktureringsplanen fra 2006. Kommissionen bemærker imidlertid, at denne plan i mange henseender ligner omstruktureringsplanen fra 2004, og at de betænkeligheder, Kommissionen havde tilkendegivet i sin beslutning om indledning af den officielle undersøgelse vedrørende omstruktureringsplanen fra 2004, fuldt ud gjaldt for omstruktureringsplanen fra 2006.

(294) Kommissionen minder om, at Polen, efter at Kommissionen havde truffet sin beslutning om indledning af den officielle undersøgelse, bemærkede, at omstruktureringsplanen fra 2004 udgjorde et solidt økonomisk grundlag for omstrukturering af værftet. Realiteterne viste, at planen fra 2004 ikke var tilstrækkelig, når det gjaldt om at genoprette værftets rentabilitet, og at den måtte ændres allerede i 2006.

(295) Kommissionen bemærker, at omstruktureringsplanen fra 2006 hovedsagelig fokuserede på finansiel omstrukturering og ikke på overbevisende måde omhandlede de industrielle aspekter. Planen indeholdt ingen overbevisende, vidtrækkende industriel strategi.

(296) Dette er især illustreret ved den foreslåede investeringsstrategi, der kan karakteriseres som en samling mindre opgraderingsprojekter uden den globale vision, der forekommer nødvendig med henblik på modernisering af faciliteterne, hvoraf mange blev fremstillet i 1970-erne. Planen indeholder ikke en detaljeret analyse af produktionsfaciliteternes nuværende stand eller deres mangler, og den identificerer ikke værftets flaskehalse. Ifølge Kommissionens eksterne konsulent er de beløb, der er afsat til investeringer (240 mio. PLN, 69 mio. EUR) alt for lave til at sikre en reel modernisering.

(297) Til perspektivering af de planlagte investeringer er det også værd at inddrage prognoser for den årlige afskrivning af værftets aktiver og tendenserne for anlægsaktiverne, således som de fremgår af omstruktureringsplanen fra 2006. Afskrivningen i 2007-2009, dvs. investeringsperioden, anslås til 100 mio. PLN. Heraf fremgår det, at mindst 40 % af de planlagte investeringer på 240 mio. PLN er nødvendige blot til opretholdelse af det nuværende tekniske niveau, og at de resterende 60 % er det beløb, der maksimalt er til rådighed med henblik på reel modernisering. Prognosen vedrørende balancen viser en støt stigning i værdien af anlægsaktiverne fra 246 mio. PLN i 2006 til 361 mio. PLN i 2010; denne tendens forventes imidlertid at vende i 2010, hvor værdien af anlægsaktiver igen vil falde til ca. 284 mio. PLN i 2012 (det sidste år, der er omfattet af prognosen).

(298) På denne baggrund finder Kommissionen ikke investeringsstrategien tilstrækkeligt langtrækkende til at sikre reel modernisering og genoprettelse af værftets langsigtede rentabilitet.

(299) Kommissionen bemærker også, at produktivitetsmålet for 2012 på 37 persontimer/CGT, til trods for at det er en forbedring i sammenligning med situationen i dag, er beskedent i sammenligning med effektive europæiske skibsværfter, hvis produktivitet når op på ca. 20 persontimer/CGT.

(300) Det fremgår af planen, at et af værftets største problemer er den høje fraværsprocent og mangelen på kvalificeret arbejdskraft, idet denne forlader værftet til fordel for bedre betalt arbejde ved andre europæiske værfter. Kommissionen finder ikke, at den planlagte lønstigning på 10 % i 2006 og 4 % om året fra 2008 og frem vil være tilstrækkelig til at løse dette problem.

(301) På denne baggrund finder Kommissionen ikke, at den planlagte industrielle og organisatoriske omstrukturering vil være tilstrækkelig til at genoprette værfternes langsigtede rentabilitet.

(302) Desuden bemærker Kommissionen, at værftets finansielle prognoser ikke er i overensstemmelse med dets følsomhedsanalyse, der er baseret på et scenarie, der indebærer en faldende US-dollar, faldende priser på skibe samt stigende materialepriser og lønninger. Følsomhedsanalysen viser, at et fald i US-dollar på 0,10 PLN p.a. ville betyde, at værftet ikke ville kunne genoprette rentabiliteten på basis af omstruktureringsplanen fra 2006. Kommissionen finder derfor ikke omstruktureringsplanen fra 2006 tilstrækkeligt pålidelig ([63]).

(303) Endelig bemærker Kommissionen, at omstruktureringsforanstaltningerne i planen ikke kunne gennemføres uden en investor, og at behovet for ny kapital til gennemførelse af en tilsyneladende beskeden omstrukturering var betragteligt, hovedsagelig på grund af behovet for en bekostelig finansiel omstrukturering ([64]) (1,015 mia. PLN). Kommissionen betvivlede, at planen var baseret på realistiske antagelser vedrørende værftets evne til at tiltrække ny kapital.

(304) Denne tvivl blev bekræftet af udviklingen med hensyn til privatiseringen af Gdynia skibsværft. Som angivet ovenfor har staten som ejer af Gdynia skibsværft to gange prøvet at finde en privat investor, der var klar til at overtage værftet. Ingen af disse privatiseringsforsøg (hverken forsøget på delvis privatisering i 2006 eller salget af offentligt ejede aktier i 2007) lykkedes imidlertid. Kommissionen bemærker, at privatiseringsforsøgene fandt sted på et tidspunkt, hvor skibsbygningsmarkedet var karakteriseret ved et hidtil uset opsving og derfor gav optimale betingelser for salget af værftet. Privatiseringsprocessens negative resultat kan kun tolkes som manglende tillid hos markedets aktører med hensyn til værftets evne til at genoprette den langsigtede rentabilitet. Den omstændighed at Amber trak sig ud af privatiseringsprocessen efter en grundig *due diligence*-undersøgelse, bekræfter kun dette ([65]).

(305) Kommissionen bemærkede de polske myndigheders fornyede bestræbelser på at finde en privat investor til Gdynia skibsværft, efter at Amber havde trukket sig ud. Indtil nærværende beslutning har intet af det foreliggende overbevist Kommissionen om, at den genoptagne privatiseringsproces inden for kort tid kunne få en positiv udgang, der var i overensstemmelse med rammebestemmelserne. Som forklaret ovenfor er såvel ISD Polskas fælles omstruktureringsplan som PSC's omstruktureringsplan baseret på den forventning, at betydelige mængder yderligere statsstøtte tilfalder værftet, og at det vil være muligt at genoprette værftets rentabilitet, hvis det frigøres af sine udeståender og de forventede tab på eksisterende kontrakter.

ISD's fælles omstruktureringsplan

(306) Kommissionen finder ikke, at det er påvist, at den fælles omstruktureringsplan kan genoprette Gdynia skibsværfts rentabilitet ved sammenlægning med Gdansk skibsværft. Især er Kommissionen ikke overbevist om planens finansielle prognoser eller om, at den er gennemtænkt. Ifølge Kommissionen er de planlagte omstruktureringstiltag i planen ikke tilstrækkeligt vidtgående. Selv om den reviderede omstruktureringsplan har medført visse ændringer, vil den efter Kommissionens mening ikke kunne genoprette de sammenlagte skibsværfters langsigtede rentabilitet. I det følgende analyserer Kommissionen omstruktureringsplanen fra september, der erstattede juni-planen, og påpeger forskellene i det omfang, det er nødvendigt for vurderingen.

(307) Den antagelse i juni-planen, at der først i 2020 ville være opnået forrentning af egenkapitalen og først i 2016 ville komme afkast på investeret kapital, har medført, at Kommissionen har konkluderet, at projektet ikke er rentabelt. Ydermere er disse resultater ikke baseret på tilbagediskonterede beløb; hvis de pågældende beløb blev tilbagediskonteret, ville der først senere være opnået forrentning af egenkapital og investeret kapital. Omstruktureringsplanen fra september er i denne henseende en forbedring, da den indeholder prognoser baseret på tilbagediskonterede beløb. Ikke desto mindre blev det i planen antaget, at der ville være opnået forrentning af

([63]) Kommissionen bemærker, at basisscenariet var baseret på en vekselkurs på 3,0 PLN/USD, idet den nuværende vekselkurs dog er 2,2 PLN /USD.

([64]) Det bør nævnes, at værftets aktiekapital i 2006 var negativ (-576 mio. PLN).

([65]) Amber tilkendegav, at deres analyser viste, at værftet ikke ville blive rentabelt efter den omstrukturering, Amber havde planlagt.

tilbagediskonteret aktiekapital i 2018, dvs. 10 år efter den nye investors indtræden i 2009, hvilket stadig er for langsigtet og viser, hvor risikabel planen er. Kommissionen fastholder derfor, at planen ikke viser, at projektet er rentabelt. Desuden bemærker Kommissionen, at den forbedrede finansielle prognose ikke er baseret på vedtagelse af mere vidtrækkende foranstaltninger (såsom forbedring af produktiviteten og reduktion af omkostningerne), men på ændringer i de til grund liggende finansielle antagelser, der ikke er tilstrækkeligt begrundede, hvilket vil blive nærmere forklaret nedenfor.

(308) I den finansielle prognose antages det, at en stor del af omstruktureringsomkostningerne kan dækkes over virksomhedens fremtidige cash-flow. Efter Kommissionens mening er dette ikke realistisk at antage for en virksomhed, der har oparbejdet enorme tab, og som ansøger om en tilbundsgående omstrukturering. I henhold til omstruktureringsplanen fra september vil likviditeten blive tynget af tidligere forpligtelser, som er steget fra 592 mio. PLN til 712 mio. PLN. Desuden skal en stor del af de offentligretlige forpligtelser (mere end 400 mio. PLN) indfries mellem 2012 og 2018, dvs. længe efter at den planlagte omstruktureringsperiode er udløbet ([66]). Kommissionen bemærker, at investoren har indrømmet, at niveauet for de forventede resultater ligger på grænsen af rentabilitet, men at denne også hævder, at der er yderligere grunde til, at ISD Polska er interesseret i dette projekt. Investoren hævder, at værftet vil skabe efterspørgsel hos endnu en virksomhed tilhørende koncernen, stålværket Huta Częstochowa, og at investeringer i Gdynia skibsværft derfor er hensigtsmæssige for ISD Polska-koncernen.

(309) Kommissionen bemærker, at den fælles omstruktureringsplan er baseret på den antagelse, at statsstøtten blev tildelt i forbindelse med privatisering som støtte til regulering af værftets balance og dækning af forventede tab. Planen er også baseret på den antagelse, at værftets aktiviteter fortsat vil blive finansieret ved garantier stillet af KUKE på fordelagtige betingelser i sammenligning med KUKE's normale praksis over for sunde virksomheder. I de finansielle prognoser tages der hensyn til denne forventede statsstøtte. I den fælles omstruktureringsplan fra september var denne eksponering vedrørende yderligere statsstøtte ikke reduceret. Derimod identificerede investoren yderligere en potentiel forpligtelse på 308 mio. PLN knyttet til en tvist mellem Gdansk skibsværft og staten om skatterestancer. Investoren forventer, at finansministeriet garanterer for indfrielsen af denne forpligtelse, hvis det bliver aktuelt.

(310) Kommissionen bemærker, at hverken juni-planen eller september-planen indeholder en fuldstændig forretningsplan for produktion af stålkonstruktioner. Dette er en alvorlig mangel ved planen, da dette segment ved udgangen af omstruktureringsperioden skulle give en omsætning på 300 mio. PLN, drage nytte af det nye værfts betragtelige stålbehandlingskapacitet (som er steget fra 4 % i 2009 til 20 % i 2012) og udgøre ca. 10 % af salget fra det nye skibsværft.

(311) Omstruktureringsplanen fra september refererer til en uafhængig markedsundersøgelse, der tilsyneladende viser, at efterspørgslen på stålkonstruktioner vil vokse i Polen og det øvrige Europa som helhed i løbet af de nærmeste år. Undersøgelsen indeholder imidlertid ikke en analyse af, hvordan denne vækst kan udnyttes af det sammenlagte værft. Selv om omstruktureringsplanen fra september indeholdt flere detaljer om segmentet stålkonstruktioner, undersøges det ikke i planen, om prognosens produktionsvolumen for det nye værft er realistisk. Tværtimod indeholder september-planen yderligere tilkendegivelser af, at disse forventninger kan være urealistiske.

(312) Den nuværende produktion af stålkonstruktioner er på 2 000 tons, mens produktionsmålet er 56 000 tons. Sammenlignet med juni-planen forventes der i september-planen en fordobling af produktionen allerede i 2010 (24 000 tons mod 12 000 tons i juni-planen) og en firdobling af produktionen i 2012 (56 000 tons mod 13 000 tons i juni-planen). Huta Częstochowa, en af de største stålproducenter i Polen, har en produktion på 100 000 tons stålkonstruktioner.

(313) ISD Polska nævner Gdansk skibsværfts eksisterende kontrakter på stålkonstruktioner, herunder en kontrakt vedrørende olielagringsfaciliteter på 5 000 tons om året i 2008 og 2009. Ifølge planen vil produktionen af dette særlige produkt nå 16 000 tons i 2010 og stige til 36 000 tons i 2012.

([66]) For eksempel forventes nettofortjenesten i 2014 at være på 93 mio. PLN, hvoraf 55 mio. PLN vil skulle anvendes til indfrielse af gamle offentligretlige forpligtelser. Det sidste år, der forventes bebyrdet af omstruktureringsomkostninger vedrørende tidligere virksomhed (de akkumulerede offentligretlige forpligtelser) er 2018, hvor der vil skulle oparbejdes 45 mio. PLN i ekstra cash-flow til dette formål.

(314) Der blev ikke forelagt markedsanalyser eller prognoser, der kunne forklare de forventede fortjenester for stålkonstruktioner (9,5 % i 2010 og ca. 8 % senere). Kommissionen bemærker, at rentabiliteten for stålkonstruktioner i Polen ifølge Polens statistiske kontor steg til 6 % i 2006 og forblev på dette niveau i 2007.

(315) På grundlag af de foreliggende oplysninger finder Kommissionen, at segmentet for stålkonstruktioner, der skal udgøre en integreret og betydelig del af aktiviteterne ved det nye værft, ikke er baseret på en troværdig analyse af konkurrencesituationen for det nye værft. I markedsanalysen påvises det ikke, at det nye værfts forventede produktion vil kunne absorberes af efterspørgslen på markedet. Det er ikke påvist i planen, at den er baseret på realistiske antagelser vedrørende segmentet for stålkonstruktioner.

(316) Vedrørende omstrukturering af kontrakter forventes det i planen, at en række af ovennævnte tiltag iværksættes med henblik på at eliminere to af de vigtigste ydre årsager til værftets nuværende vanskeligheder (stigende materialeomkostninger og stigningen i zlotyens værdi). Planen hviler hovedsagelig på den antagelse, at det vil være muligt at indbygge indekseringsklausuler i skibsbygningskontrakterne og derved i det mindste delvis overføre risiciene i forbindelse med udsving i vekselkursen til rederen. I planen er det imidlertid ikke påvist, at sådanne indekseringsklausuler er blevet accepteret eller vil blive accepteret af rederne. September-planen indeholdt yderligere oplysninger om dette emne, herunder især uddrag af eksisterende kontrakter indgået af de to værfter indeholdende indekseringsklausuler af den pågældende type.

(317) Kommissionen har analyseret de fremlagte oplysninger og bemærket, at kontrakterne i planen indledningsvis omfattede indekseringsklausuler, hvorved enhver stigning i stålpriserne ville blive dækket af køber. Disse klausuler blev dog annulleret ved et senere tillæg og erstattet af et arrangement, hvorved skibsværftet og køberen i fællesskab indkøber materialer og efter købet aftaler justeringen af prisen. Modaliteterne for tilpasningen af priserne vil blive aftalt og fremgå af et senere kontrakttillæg. Dette tillæg er ikke blevet forelagt Kommissionen.

(318) Kommissionen bemærker også, at disse kontrakter blev indgået og genforhandlet i løbet af en periode med høj efterspørgsel (2005 og frem), hvor begrænsninger på udbudssiden blev besvaret med fleksibilitet hos rederne. Kommissionen er klar over, at praksis vedrørende indeksering af stålpriser i skibsbygningsindustrien for nylig har udviklet sig, men understreger, at disse klausuler tidligere — især i perioder med dårligere konjunkturer — ikke blev accepteret.

(319) På basis af de foreliggende oplysninger mener Kommissionen ikke, at det i planen er påvist, at værftet vil være i stand til at indgå kontrakter med indekseringsklausuler. De i omstruktureringsplanen beskrevne erfaringer fra Gdynia skibsværft på dette område er efter Kommissionens opfattelse ikke endegyldige.

(320) September-planen indeholder i forhold til juni-planen flere detaljerede oplysninger om de planlagte hedgingstrategier til mindskelse af valutarisikoen. Det er imidlertid ikke påvist i planen, at nogen af de to værfter i det mindste i de senere år har benyttet sig af disse instrumenter (herunder omkostningsfri natural hedging) ([67]). Selv om september-planen indeholder en kvantificering af omkostningerne og virkningerne af den foreslåede hedging policy, påviser den ikke, at det nye værft ville være i stand til at opnå en sådan hedging på markedet. På den anden side er det klart, at bankerne kræver, at investorerne udarbejder en fuldstændig hedging-strategi, før de tager stilling til, om de vil tilbyde hedging.

(321) I betragtning af denne faktors betydning for værftets aktiviteter, er den ikke overbevisende dækket i planen. Af følsomhedsanalysen fremgår det til gengæld, at til trods for disse foranstaltninger til imødegåelse af risikoen, som angiveligt er medregnet i de finansielle prognoser, er disse prognoser som beskrevet nedenfor stadig følsomme over for mindre ændringer i vekselkursen. Kommissionen er derfor ikke blevet overbevist om, at den planlagte strategi vedrørende sikringstransaktioner (*hedging*) er tilstrækkeligt vidtgående til at sikre værftets langsigtede levedygtighed.

(322) Planen indeholder ingen analyse af behovet for rationalisering, men fastslår dog, at arbejdsstyrken vil blive reduceret. Det nævnes i planen — igen uden begrundelse — at denne reduktion vil medføre omkostninger på ca. 69 mio. PLN. Omstruktureringsplanen fra september indeholder en kvantificering af omkostningerne og virkningerne af omstruktureringen af arbejdsstyrken, men indeholder ingen forklaring på eller begrundelse for, hvordan disse omkostninger er anslået. På dette grundlag kan Kommissionen ikke konkludere, at planen detaljeret identificerer årsagerne og virkningerne af afskedigelserne, og at beregningen af omkostningerne og beskrivelsen af virkningerne er baseret på pålidelige antagelser.

(323) Med hensyn til de finansielle prognoser bemærker Kommissionen især følgende svagheder ved det basisscenarie, der er grundlag for ISD Polskas finansielle model, hvilket drager troværdigheden af disse finansielle prognoser i tvivl.

([67]) Ifølge planen har kursklausulerne været indsat i to kontrakter, men disse er ikke forelagt Kommissionen.

(324) For det første antages der i september-planen betragteligt højere salgspriser for biltransportskibe, et af værftets to hovedprodukter, end i juni-planen. Planen er baseret på prognoserne for de første få år på grundlag af kontrakter indgået af Gdynia skibsværft. Imidlertid begrundes prognoserne for de følgende år ikke, og planen indeholder ingen prognoser herom udarbejdet af eksterne konsulenter ([68]).

(325) For det andet forekommer den antagelse, at lønningerne vil stige ca. 4-6 % pr. år i omstruktureringsperioden, som utilstrækkeligt lavt sat i betragtning af den alvorlige mangel på kvalificeret personale, behovet for personalerotation og den høje fraværsprocent samt den lønkonkurrence, begge værfter befinder sig i med værfter fra udlandet og i Polen. I omstruktureringsplanen fra september forventes endog lavere lønstigninger end i juni-planen. Kommissionen bemærker, at gennemsnitsbruttolønnen i Polen steg med 11,5 % i perioden fra januar 2007 til januar 2008, og at yderligere stigninger forventes ([69]). Ifølge diverse kilder, herunder dem, der refereres til i omstruktureringsplanen fra september (såsom den polske nationalbank, OECD, Europa-Kommissionens økonomiske prognose — forår 2008, Goldman Sachs) kan der forventes en betragtelig stigning i lønningerne i Polen på mellemlang sigt og en voksende mangel på arbejdskraft. Dette er under alle omstændigheder en faktor, der burde have været taget i betragtning i følsomhedsanalysen.

(326) For det tredje antages der i basisscenariet omkostninger til sikring af driftskapital på 1,5 %. Dette estimat er baseret på den antagelse, at KUKE vil tilvejebringe fulde forudbetalingsgarantier, og at disse garantier gives på vilkår, der er mere fordelagtige end dem, KUKE anvender, når det stiller garantier for andre (sunde) virksomheder. Hvis de sammenlagte værfter skulle opnå lignende garantier på markedet, ville kapitalomkostningerne som anført af Polen i de præciseringer, Polen fremkom med den 7. juli 2008, være betydeligt højere end antaget i basisscenariet ([70]), hvilket ville have trukket de finansielle prognoser i negativ retning.

(327) I betragtning af disse antagelser giver planen ikke tilstrækkelig sikkerhed for, at basisscenariet for de finansielle prognoser er realistisk og opnåeligt.

([68]) I planen henvises der til adskillige eksterne rapporter, som angiveligt indeholder prisprognoser for denne skibstype. Kommissionen bemærker, at de rapporter, den har fået forelagt, ikke indeholder sådanne prognoser.

([69]) Publikation fra Polens statistiske kontor, 15.2.2008.

([70]) For den type garanti, som KUKE stiller for de sammenlagte værfter til en provision af 1-2 %, beregner KUKE sig en provision på 4,2 % af garantisummen i provision fra virksomheder forbundet med høj risiko for misligholdelse. I planen er det ikke påvist, at værftet ville være i stand til at opnå garantier af en lignende størrelsesorden og på lignende vilkår på markedet.

(328) Desuden viser følsomhedsanalysen ikke, at planen gør værftet tilstrækkeligt modstandsdygtigt over for de vigtigste risikofaktorer i forbindelse med værftets drift. Den ændrede omstruktureringsplan fra september indeholder ikke overbevisende forbedringer.

(329) Følsomhedsanalysen viser, at et fald på 5 % for US-dollar over for zloty ville forårsage en 35 % reduktion i den akkumulerede nettofortjeneste, selv hvis der i basisscenariet var taget hensyn til omstruktureringsforanstaltninger til imødegåelse af risikoen for ændringer i vekselkursen.

(330) En separat analyse vedlagt planen fra september viser, at en 5 % stigning i euroen over for US-dollar fra 2013 til 2017 (dvs. efter den planlagte indførelse af euroen i Polen) ville forårsage en reduktion på 44 % af den akkumulerede nettofortjeneste på tiårsbasis i sammenligning med basisscenariet.

(331) Kommissionen finder, at hvis disse to valutaer stiger i værdi (engangsstigning for zloty i 2009 og engangsstigning for euro i 2013) over for US-dollar med 5 % i forhold til basisscenariet, vil den akkumulerede nettofortjeneste på tiårsbasis blive reduceret med 80 % i forhold til basisscenariet.

(332) Kommissionen konkluderer, at følsomhedsanalysen viser, at de finansielle prognoser er følsomme for mindre ændringer i de underliggende antagelser, især vedrørende vekselkursen, der ifølge planen i sig selv er en af de vigtigste faktorer bag værftets nuværende finansielle problemer. Kommissionen kan ikke på denne baggrund konkludere, at den fælles omstruktureringsplan er tilstrækkeligt pålidelig til at sikre de sammenlagte værfters rentabilitet på lang sigt.

PSC's omstruktureringsplan

(333) Planen lider af alvorlige mangler, og Kommissionen må i denne forbindelse slå fast, at den ikke viser, at værftets rentabilitet kan genoprettes inden for en overskuelig tidsramme. De alvorlige uoverensstemmelser i omstruktureringsplanen drager såvel dens gennemførlighed som dens pålidelighed i tvivl. Antagelserne vedrørende markedsstrategi og fremtidig produktion og værftets kapacitet er modstridende. Desuden er der ingen markedsanalyse, der kan bekræfte den valgte strategi og vise, at den antagne portefølje ville give gevinst.

(334) Når det gælder finansiel omstrukturering, udviser antagelserne vedrørende kapitalomkostninger, metoderne til finansiering af produktionen og vekselkursen følgende svagheder: Planen antager en stabil vekselkurs i hele omstruktureringsperioden på et niveau, der er mere gunstigt (3,46 PLN/EUR og 2,23 PLN/USD, end det nuværende (3,32 PLN/EUR og 2,12 PLN /USD). Desuden må den antagelse, at værftet vil kunne øge sin indtjening med 30 % og tjene yderligere 100 mio. EUR ved genforhandling af eksisterende kontrakter ses i lyset af den kendsgerning, at værftet allerede har udfoldet betydelige bestræbelser for at genforhandle eksisterende kontrakter, og at mange af disse kontrakter derfor er blevet opsagt. Planen underbygger ikke den antagelse, at yderligere genforhandling vil være mulig, og Kommissionen betragter den derfor som urealistisk.

(335) Når det gælder omstrukturering af arbejdsstyrken kan den omstændighed, at investoren foreslår to valgmuligheder (fastholdelse af arbejdsstyrken på det nuværende niveau eller reducere den med 650 ansatte) være udtryk for, at han ikke har en klar strategi for genoprettelsen af værftets rentabilitet. Disse alternative antagelser drager også de finansielle prognoser i tvivl, da størrelsen af den arbejdsstyrke, der danner grundlag for prognoserne, ikke er beskrevet.

(336) Planen forklarer ikke detaljeret, hvilken indvirkning de forskellige omstruktureringsforanstaltninger, såsom investeringer og forskellige foranstaltninger til reducering af omkostningerne, vil have på de finansielle prognoser. Med andre ord er forbindelsen mellem de planlagte omstruktureringsforanstaltninger og de finansielle prognoser ikke klar, især hvad angår produktion og generalomkostninger. For eksempel er det ikke i planen påvist, hvordan den forventede reduktion på 25 % af omkostningerne ved skibsproduktion over en periode på fem år kan opnås. Prognosernes troværdighed undergraves også af modsigelserne inden for antagelserne vedrørende det planlagte investeringsniveau. Kommissionen er derfor ikke overvist om, at basisscenariet for de finansielle prognoser er troværdigt, og at det er baseret på realistiske antagelser.

(337) Der er ikke fremlagt analyser af følsomheden af sådanne prognoser over for risikofaktorer, såsom markedstendenser og ændringer i priserne, materialeomkostningerne, vekselkursen, lønninger osv. Af mangel på detaljerede beskrivelser og begrundelser af de antagelser, der ligger til grund for de finansielle prognoser og af den finansielle model anvendt ved udarbejdelsen af disse prognoser og af mangel på en følsomhedsanalyse finder Kommissionen ikke, at disse finansielle prognosers troværdighed og planens pålidelighed er påvist.

(338) Endelig bemærker Kommissionen, at investoren gør den vellykkede gennemførelse af omstruktureringsplanen betinget af yderligere tildeling af statsstøtte.

(339) På denne baggrund finder Kommissionen ikke, at det er påvist, at værftet kan genvinde sin rentabilitet på grundlag af omstruktureringsplanen fra juni 2008 udarbejdet af PSC.

Konklusion

(340) Af mangel på en realistisk og omfattende omstruktureringsplan finder Kommissionen, at den i betragtning 209-232 beskrevne støtte til Gdynia skibsværft udelukkende er driftsstøtte, som er uforenelig med fællesmarkedet som omstruktureringsstøtte.

c) ***Begrænsning af støtten til et minimum***

(341) I medfør af punkt 43 i rammebestemmelserne skal støtten være begrænset til et minimum, dvs. til de omkostninger, der er nødvendige for at gennemføre omstruktureringen. Det forventes, at modtageren bidrager betragteligt til finansieringen af omstruktureringen med egne midler eller ved hjælp af ekstern finansiering på markedsvilkår. Dette bidrag viser dels, at markedets tro på virksomhedens rentabilitet kan genoprettes, og det sikrer desuden, at statsstøtten begrænses til et minimum. I forbindelse med større virksomheder såsom Gdynia skibsværft skal dette bidrag udgøre mindst 50 % af omstruktureringsomkostningerne. Bidraget skal være et reelt bidrag, dvs. et faktisk bidrag, hvilket udelukker forventede fremtidige gevinster såsom cash-flow (punkt 43 i rammebestemmelserne).

(342) Kommissionen undersøgte, om omstruktureringsplanen fra 2006 opfyldte dette kriterium og konkluderede, at dette ikke var tilfældet af to grunde. For det første var planen baseret på kontinuerlig tildeling af statsstøtte i form af garantier, kapitaltilførsler og eftergivelse af gæld, og det var ikke påvist i planen, at dette omfang af statsstøtte var nødvendigt for at genoprette værftets rentabilitet (nærmere bestemt var det ikke påvist, at alternative omstruktureringsstrategier, der kræver et lavere omfang af statslig indgriben, ikke kunne anvendes). For det andet var egetbidraget meget begrænset, og involvering af en investor, der kunne skaffe ekstern finansiering

på markedsvilkår var kun en mulig fremtidig begivenhed. Egetbidraget kunne have omfattet foranstaltninger såsom bestyrelsens deltagelse i en kapitalforøgelse, gæld-for-aktier-bytter med private kreditorer og salg af aktiver. Sammenlagt bidrog disse foranstaltninger med ca. 127 mio. PLN til virksomhedens omstrukturering. I betragtning af statens store engagement ville disse foranstaltninger — selv hvis de kunne vurderes som egetbidrag i henhold til rammebestemmelserne — ikke have været et betragteligt bidrag.

(343) Kommissionen betragtede også værftets situation over de seneste fem år isoleret fra omstruktureringsplanen fra 2006, der trods alt ikke var gennemført.

(344) For det første viser ovennævnte beskrivelse af situationen på Gdynia skibsværft, at værftet indtil nu bogstaveligt talt ikke har været i stand til at tiltrække nogen ekstern finansiering til omstruktureringen. Det er svært i værftets aktiviteter at finde nogen tegn på et eksternt engagement på markedsvilkår.

(345) Det lykkedes værftet at forhandle sig til en delvis omstrukturering af sine civilretlige forpligtelser, især ved omstruktureringsaftalen indgået i juli 2003 ([71]), som omfattede forpligtelser for ca. 424 mio. PLN, og ved et gæld-for-aktier-bytte med civilretlige kreditorer for ca. 70 mio. PLN. På samme tid stod Gdynia skibsværft over for adskillige fuldbyrdelsesprocedurer og retssager. Kommissionen bemærker også, at værdien af de akkumulerede offentligretlige forpligtelser den 30. september 2007 var på 423 mio. PLN. Kommissionen finder, at omstruktureringsaftalen af 2003 kun kan betragtes som egetbidrag, hvis de involverede kreditorer accepterede en længere end normal betalingsfrist; i dette tilfælde ville yderligere midler kunne frigøres for virksomheden med henblik på omstrukturering, og udvidelsen af betalingsfristen ville være et tegn på, at markedet anså det for sandsynligt, at værftet ville kunne genoprette sin rentabilitet. Det samme gælder for gæld-for-aktier-byttet. Selv om omstruktureringsaftalen blev betragtet som egetbidrag, finder Kommissionen dog ikke dette bidrag tilstrækkeligt i henhold til rammebestemmelserne. Omfanget af omstrukturerede civilretlige forpligtelser er lige så stort som omfanget af ikke-fuldbyrdede offentligretlige forpligtelser. Tydeligvis ville værftet være nødt til at bære andre omstruktureringsomkostninger end omkostningerne ved gældsomlægning.

([71]) Ca. 470 civilretlige kreditorer, sikkert omfattende offentligt ejede forsyningsselskaber, indvilligede i at eftergive renter og andre omkostninger og at omlægge deres fordringer over en periode på 2-4 år. Aftalen vedrørte forpligtelser af størrelsesordenen 424 mio. PLN.

(346) Polen og støttemodtageren bemærkede, efter at den officielle undersøgelse var indledt, at forudbetalinger fra redere burde behandles som egetbidrag. Kommissionen kan ikke godtage dette argument. Ifølge rammebestemmelserne må egetbidraget ikke i sig selv indeholde støtte, og denne betingelse er f.eks. ikke overholdt, når det drejer sig om et lån, hvortil der er knyttet offentlige garantier indeholdende støtteelementer (fodnote 1 til punkt 44 i rammebestemmelserne). Forudbetalingerne var fuldt garanteret af KUKE, hvilket Kommissionen som forklaret i ovenstående betragter som statsstøtte. Forudbetalinger fra redere kan derfor ikke betragtes som eksterne midler finansieret på markedsvilkår. Heraf følger det, at Polens oprindelige påstand om, at støtteintensiteten udgjorde 31 %, på baggrund af den antagelse, at forudbetalinger, der var dækket af garantier stillet af KUKE, udgjorde egetbidrag, ikke kan accepteres.

(347) Kommissionen bemærker også, at Ray Car Carriers trådte ind i Gdynia skibsværfts aktionærstruktur som følge af et gæld-for-aktier-bytte og derfor ikke bidrog til dækning af omstruktureringsomkostningerne.

ISD's fælles omstruktureringsplan

(348) Når Kommissionen tager de forventede omstruktureringsomkostninger på 3 mia. PLN i henhold til omstruktureringsplanen fra september i betragtning, og når den sammenligner disse med de forventede kilder til finansiering, bemærker den et finansieringsgab i planen, således som det fremgår af tabel 5 nedenfor. Selvfølgelig er lånene til driftskapital på 280 mio. PLN (nr. 14 i tabel 1b) og 45 mio. PLN (nr. 16 i tabel 1b) såvel som produktionslånene fra staten på 250-300 mio. PLN ikke taget i betragtning her, da de er afsat til finansiering af driftskapital, og driftskapital ikke var inkluderet i omstruktureringsomkostningerne. Det gælder også for kapitaltilførsler fra ARP (200 mio. PLN). De udestående betalinger for ARP's aktier i Gdansk skibsværft (nr. 17 i tabel 1b) kan ikke betragtes som finansieringskilder til omstrukturering af det nye værft, da der er tale om en betaling til ARP og ikke til værftet.

Tabel 5

Forventede finansieringskilder med henblik på de forventede omstruktureringsomkostninger (i PLN) *(mio)*

(PLN million)

Kapitaltilførsel fra ISD Polska	405
Investeringslån	185
Salg af aktiver	240
Kapitaltilførsel fra staten	515
Kapitaltilførsel fra staten	385
Kapitaltilførsel fra staten	250
Eftergivelse af skatterestancer	308
Tilsammen	2 288
Forventede omstruktureringsomkostninger i alt	3 000
Finansieringsgab	712

(349) I lyset af dette finansieringsgab, finder Kommissionen ikke, at den fælles omstruktureringsplan sikrer finansieringen af omstruktureringen. Med andre ord viser planen ikke, hvordan den planlagte omstrukturering kan gennemføres effektivt, selv hvis værftet blev tilført yderligere, betragtelig støtte af staten.

(350) I den fælles omstruktureringsplan fra september peges der på visse tidligere indtægter som egetbidrag fra Gdynia og Gdansk skibsværfter til deres omstrukturering (tabel 1b: »Påstået tidligere egetbidrag«). Selv om nogle af disse indtægter (såsom salg af aktiver) kunne være anerkendt som egetbidrag i henhold til rammebestemmelserne (reelle, faktiske og ikke indebærende statsstøtte), finder Kommissionen i betragtning af værfternes ustabile situation, at de ekstra indtægter blev brugt til at begrænse tabene og ikke kunne bruges til reel omstrukturering. Selv hvis skibsværftet takket være f.eks. salget af visse aktiver havde været i stand til at gennemføre nogle af omstruktureringsforanstaltningerne (f.eks. mindre investeringer) finder Kommissionen ikke, at nogen af disse indtægter ville kunne betragtes som værende fri for statsstøtte, idet omstruktureringen af værfterne og deres drift kun var mulig takket være en stadig akkumulering af offentligretlig gæld, takket være muligheden for at fortsætte tabsgivende forretninger og takket være den vedvarende statsstøtte.

(351) Under alle omstændigheder er det i betragtning af værftets finansielle situation klart, at alle tidligere indtægter fra værftets egne ressourcer eller fra eksterne kilder er anvendt til at finansiere værftets drift.

(352) Desuden kan Kommissionen ikke acceptere følgende angiveligt planlagte egetbidrag.

(353) For det første var lånene til driftskapital på 280 mio. PLN (nr. 14 i tabel 1b) som nævnt ovenfor ikke afsat til dækning af nogen af de forventede omstruktureringsomkostninger beskrevet ovenfor, men specifikt afsat til finansiering af driftskapital i forbindelse med den løbende produktion. Desuden kan disse lån ikke betragtes som reelle og faktiske, men snarere som potentielle og fjerne i tid. Det samme gælder lånet til driftskapital på 45 mio. PLN til produktion af andre konstruktioner end skibe (nr. 16 i tabel 1b).

(354) For det andet kan investeringslånet på 185 mio. PLN til produktion af andre konstruktioner end skibe (nr. 15 i tabel 1b) ikke på nuværende tidspunkt kaldes for reelt og tilgængeligt. Polen forklarede i sine præciseringer af 7. juli 2008, at ISD Polska førte forhandlinger med flere banker om optagelse af dette lån. Kommissionen undersøgte to interessetilkendegivelser indgivet sammen med omstruktureringsplanen fra september.

(355) På dette grundlag kan Kommissionen ikke konkludere, at planen har påvist, at investeringslånet er reelt og faktisk. Planen viser blot, at ISD Polska førte drøftelser med to banker, hvoraf den ene syntes interesseret i at analysere projektet. Den omstændighed at ISD Polska påbegyndte arbejdet på dette projekt i begyndelsen af 2007, da det blev aktionær i Gdansk skibsværft, og indtil videre ikke har sikret finansiering hertil, er signifikant.

(356) For det tredje bemærker Kommissionen, at omstruktureringsplanen fra september angiver de enkelte dele af salget af aktiver med det formål at indtjene kapital til et egetbidrag til omstruktureringen på 240 mio. PLN (nr. 13 i tabel 1b).

(357) Når det gælder hovedparten af disse aktiver (de grunde, hvorpå Gdynia skibsværfts ramper er beliggende), har hverken ISD Polska eller Gdynia skibsværft for tiden ret til at afhænde disse. For tiden eksisterer der en række åbenbare forhindringer af retlig karakter (nødvendigheden af at Gdynia skibsværft erhverver ejendomsretten til disse grunde, hvilket er forbundet med opløsningen af Synergia 99, hvor Gdynia skibsværft kun er en ud af flere aktionærer; den administrative procedure vedrørende grænserne for Gdansk havn) og af praktisk karakter (grundene kan først sælges, efter at de tre ramper er skilt ad og sandsynligvis først efter, at grundene er renset), som forhindrer Gdynia skibsværft og ISD Polska i at sælge disse aktiver. Som forklaret af investor kan de forventede høje indtægter fra grundsalget kun realiseres, når der er gennemført en ændring af vilkårene i bygningstilladelsen ([72]). Af omstruktureringsplanen fra september fremgår det, at den nuværende ejer af grunden, Synergia 99, endnu ikke har taget administrative skridt til udelukkelse af denne grund fra havneområdet. Selv om de enkelte dele af Synergia 99-projektet i september-planen er detaljeret forklaret, er dets gennemførelse fortsat betinget af forskellige begivenheder uden for Gdynia skibsværfts og ISD Polskas kontrol, især hvad angår ændringerne af havneområdets grænser. Kommissionen kan derfor ikke betragte dette angivne egetbidrag som reelt og faktuelt.

(358) ISD forelagde en uafhængig vurdering af de grunde, hvorpå de tre ramper er beliggende ([…] mio. PLN).

(359) Kommissionen bemærker, at Synergia 99's aktiver er vurderet til […] mio. PLN af selskabets bestyrelse. Eftersom bestyrelsen afgav udtalelse herom med henblik på indgåelse af en aktionæraftale om den nøjagtige deling af aktiverne i tilfælde af afvikling af Synergia 99, kan det antages, at bestyrelsen ikke har undervurderet værdien af disse aktiver. I en uafhængig vurdering bestilt af bestyrelsen på dette tidspunkt blev de pågældende grundes markedsværdi anslået til […] mio. PLN.

(360) I betragtning af de store forskelle mellem de to vurderinger, der udsprang af forskellige antagelser vedrørende grundenes fremtidige anvendelse, finder Kommissionen den antagelse, at grundene vil blive anvendt til udvikling i de attraktive ejendomssegmenter, for optimistisk og — i betragtning af, at der ikke foreligger specifikke købstilbud for grundene og mere håndgribelige indikationer af planerne for områdets regenerering — temmelig urealistisk. Kommissionen finder, at de potentielle indtægter fra salget af disse arealer til industrielle eller udviklingsformål også bør vurderes, i det omfang hver enkelt af disse muligheder er realistisk.

(361) Kommissionen bemærker også, at den anslåede investeringsværdi af de arealer, hvor ramperne findes ([…] mio. PLN) ikke var afspejlet i den pris, ISD betalte for aktierne i Gdynia skibsværft. Ifølge omstruktureringsplanen fra september var nettoværdien af Gdynia skibsværfts aktiver ved udgangen af 2007 på [[…] betragteligt negativ værdi] mio. PLN. Siden dette tidspunkt har finansministeriet foretaget kapitaltilførsler til værftet på 515 mio. PLN og 385 mio. PLN, og der er planlagt en ekstra kapitaltilførsel på 200 mio. PLN. Hvis alle de andre poster på balancen forbliver uændrede ([73]), vil nettoværdien af værftets aktiver efter disse kapitaltilførsler beløbe sig til [[…] positiv værdi] mio. PLN, mens ISD Polska vil betale en symbolsk værdi for aktierne i Gdynia skibsværft. Hvis markedsværdien for de arealer, hvor ramperne er beliggende, var reelt afspejlet i balancen, ville nettoværdien af aktiverne have været højere. Med andre ord modtager ISD Polska statsstøtte ved køb af aktier i Gdansk skibsværft til en pris, der er under markedsværdien. Kommissionen finder derfor, at disse aktiver er »forurenede« med statsstøtte, som er tildelt under privatiseringsprocessen, og at salget af dem ikke kan betragtes som et egetbidrag, der ikke indeholder statsstøtte.

(362) Med hensyn til de andre aktiver, der er bestemt til salg i balancen for Gdynia skibsværft eller Gdansk skibsværft, accepterer Kommissionen på basis af de foreliggende oplysninger salget eller udlejningen af nogle aktiver som et reelt, faktisk egetbidrag, hvis der foreligger en

([72]) Møde med repræsentanter for ISD Polska den 8.7.2008.

([73]) I tilfælde af yderligere reduktion af nettoværdien af aktiverne i 2008 som følge af tab (sammenlignet med 927 mio. PLN ved udgangen af 2007), forventes dette ifølge planen dækket af finansministeriet (kapitaltilførsel på indtil 250 mio. PLN).

specificeret vurdering, og salget eller udlejningen er baseret på eksisterende aftaler (salg af aktier i Euromedicus, salg af aktier i Polskie Linie Lotnicze, lejeaftale med Eurocynk og CRIST). Disse aftaler lyder på en sum af ca. […] mio. PLN.

(363) Endelig finder Kommissionen i overensstemmelse med etableret praksis ([74]) ikke, at fremtidig cash-flow i henhold til rammebestemmelserne kan betragtes som egetbidrag, da det ikke repræsenterer et reelt og faktisk bidrag til omstruktureringsomkostningerne fra en virksomhed eller dens aktionærer.

(364) Det følger heraf, at de eneste elementer, der kan betragtes som egetbidrag, er de kapitaltilførsler på i alt 405 mio. PLN, som ISD Polska skal foretage, og indtægterne fra salg og leje af nogle aktiver (14 mio. PLN). Dette egetbidrag udgør 14 % ([75]) af de forventede omstruktureringsomkostninger på 3 mia. PLN. Hvis Kommissionen skulle anvende det forslag, de polske myndigheder fremlagde på mødet den 30. september 2008, til vurdering af egetbidragets størrelse i forhold til de omstruktureringsomkostninger, der var påløbet i værfterne på det tidspunkt, hvor investorerne overtog kontrollen med dem, ville resultatet have været det samme (omstruktureringsomkostninger på 3,065 mia. PLN og et faktuelt og reelt egetbidrag på 419 mio. PLN, dvs. 14 %).

(365) Dette bør vurderes i lyset af den forventede yderligere tildeling af statsstøtte, der er planens grundlæggende antagelse: yderligere en kapitaltilførsel fra staten på 1,6 mia. PLN (1,14 mia. PLN implementeret i juni 2008 og 418 mio. PLN udestående) og yderligere betalingshenstand med akkumulerede offentlige forpligtelser til en nominel værdi af 496,6 mio. PLN for 2009-2017. Det bør bemærkes, at det i planen antages, at skibsbygningsaktiviteterne fortsat vil være afhængige af forudbetalingsgarantier stillet af KUKE på fordelagtige vilkår, idet dette er et element af finansieringsmodellen for de sammenlagte værfter. De sammenlagte værfter forventer at modtage nye garantier ved udgangen af 2008. Også i de følgende år — i det mindste indtil slutningen af omstruktureringsperioden i 2012 — forventes KUKE-garantierne at dække næsten hele skibsproduktionen.

(366) Desuden må Kommissionen tage hele omstruktureringsperioden — begyndende i 2002 — i betragtning. I betragtning af den betragtelige statsstøtte, værftet har modtaget i denne periode, er egetbidragets procentvise andel endda endnu mindre. Det er derfor indlysende, at egetbidragets andel end ikke nærmer sig den i rammebestemmelserne krævede andel på 50 %.

PSC's omstruktureringsplan

(367) Selv om investoren forventer en kapitaltilførsel på 500 mio. PLN til delvis finansiering af investeringsprogrammet, har han anmodet om en ekstra kapitaltilførsel fra staten på i alt 515 mio. PLN, betalingshenstand med offentligretlig gæld for 560 mio. PLN og dækning af potentielle fremtidige forpligtelser for værftet vurderet til 555 mio. PLN (fremtidige tab, bøder for opsigelse af kontrakter, sagsanlæg). Desuden anføres i planen alle værftets forpligtelser, i alt 948 mio. PLN (civilretlige forpligtelser over for leverandører, redere osv.), og det antages i planen, at de vil blive finansieret af staten. Endelig anmoder investor om yderligere garantier fra KUKE — til fordelagtige præmier i sammenligning med KUKE's normale praksis over for sunde virksomheder — til finansiering af driftskapital samt garantier fra finansministeriet for overgangslån på 397 mio. PLN.

(368) De omstruktureringsomkostninger, der kan identificeres på baggrund af planens begrænsede oplysninger, omfatter mindst omkostningerne i forbindelse med de akkumulerede forpligtelser (akkumulerede forpligtelser og lån for 1 508 mio. PLN), forventede tab på opfyldelsen af indgåede skibsbygningskontrakter og sagsanlæg (555 mio. PLN) og omkostninger for forventede investeringer i perioden 2008-2018 (443 mio. PLN).

(369) Størstedelen af disse omkostninger skal dækkes af statsstøtte. Det foreslåede egetbidrag er en kapitaltilførsel fra investor på 500 mio. PLN. Kommissionen bemærker, at der ikke er forelagt oplysninger om investors evne til at foretage en sådan kapitaltilførsel. Ifølge PSC's foreløbige

([74]) Jf. punkt 43 i rammebestemmelserne.

([75]) Kommissionen bemærker, at selv hvis det tidligere egetbidrag (der kunne godkendes som egetbidrag i henhold til rammebestemmelserne) og de tidligere respektive omstruktureringsomkostninger blev taget i betragtning, ville egetbidragets andel kun udgøre 16,5 %.

tilbud skulle midlerne til finansiering af kapitalindsprøjtningen indhentes fra tredjepart, en finansiel investor. I betragtning af den manglende dokumentation for at investor er i stand til at stille kapital på 500 mio. PLN, finder Kommissionen ikke, at denne foranstaltning kan betragtes som reel og faktisk. Desuden antages det i planen, at indtægter fra salget af aktiver akkumuleret i perioden efter tiltrædelsen og indtægter fra det planlagte salg af aktiver for 174,5 mio. PLN også bør betragtes som egetbidrag i henhold til rammebestemmelserne. Igen er det ikke påvist, at tidligere transaktioner ikke indeholdt elementer af statsstøtte, og at antagelserne vedrørende de forventede indtægter er realistiske. Uoverensstemmelserne vedrørende det af investor deklarerede egetbidrag rejser yderligere tvivl om troværdigheden af antagelserne i denne forbindelse. På denne baggrund finder Kommissionen ikke, at planen viser, at det foreslåede egetbidrag er betragteligt, reelt og faktisk samt fri for statsstøtte.

(370) Kommissionen bemærker, at selv hvis de foreslåede foranstaltninger (kapitaltilførsel på 500 mio. PLN og planlagte og gennemførte salg af aktiver) blev anerkendt som egetbidrag, ville deres værdi udgøre 27 % af de ovenfor angivne omstruktureringsomkostninger. Desuden må Kommissionen tage hele omstruktureringsperioden — begyndende i 2002 — i betragtning. I betragtning af den betragtelige statsstøtte, værftet har modtaget i denne periode, er egetbidragets procentvise andel endda endnu mindre. Det er derfor indlysende, at egetbidragets andel end ikke nærmer sig den i rammebestemmelserne krævede andel på 50 %.

(371) På denne baggrund finder Kommissionen, at værftet så godt som ikke har tilvejebragt et egetbidrag i henhold til rammebestemmelserne, og i det omfang dette er lykkedes, er bidraget ikke betragteligt. Desuden garanterer den af PSC fremlagte omstruktureringsplan ikke en tilstrækkelig egetbidragsandel. Da formålet med egetbidraget er at holde statsstøtten på et minimum, må Kommissionen i betragtning af det manglende egetbidrag konkludere, at kravet om begrænsning af støtten til et minimum ikke er overholdt. Tværtimod er PSC's omstruktureringsplan baseret på den forudsætning, at der tildeles yderligere statsstøtte, og den slutter med at fastslå, at dens gennemførelse er afhængig af denne ekstra statsstøtte.

Konklusion

(372) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at værftet så godt som ikke har tilvejebragt et egetbidrag, der i henhold til rammebestemmelserne er reelt, faktisk og fri for elementer af statsstøtte. Desuden garanterer hverken den fælles omstruktureringsplan eller den af PSC forelagte plan en tilstrækkelig egetbidragsandel. Da formålet med egetbidraget er at holde statsstøtten på et minimum, må Kommissionen i betragtning af et betragteligt egetbidrag konkludere, at kravet om begrænsning af støtten til et minimum ikke er overholdt. Begge omstruktureringsplaner er imidlertid baseret på den antagelse, at der tildeles yderligere statsstøtte. Generelt må fastslås, at der er en uforholdsmæssigt stor andel af statsstøtte i finansieringen af omstruktureringen, hvilket vil resultere i ubehørig konkurrenceforvridning.

(373) I henhold til rammebestemmelserne må støtten ikke være af en størrelse, som giver virksomheden et likviditetsoverskud, der kan anvendes til aggressive, markedsfordrejende aktiviteter uden tilknytning til omstruktureringsprocessen Værftet opnåede ikke et likviditetsoverskud, men takket være statsgarantierne har det været begunstiget ved adgangen til driftskapital, som ikke har været tilgængelig for værftet på markedet. Som resultat heraf har værftet været i stand til ikke kun at fortsætte driften og fylde sine ordrebøger, men også til at indgå kontrakter uden at skulle bære omkostningerne ved mindskelse af risici forbundet med ændrede materialepriser og udsving i vekselkursen. Med andre ord kunne værftet bruge statsstøtte til markedsforvridende aktiviteter, der ikke var knyttet til omstruktureringsprocessen, ved at indgå ordrer til priser, der ikke dækkede de omkostninger, værftet havde herved. Dette bestyrker Kommissionen i den opfattelse, at statsstøtten ikke var begrænset til det minimum, der var nødvendigt for værftets overlevelse.

(374) Endelig minder Kommissionen om, at statsstøtte til kriseramte virksomheder bør anvendes til finansiering af omstrukturering. Driftsstøtte kan kun tillades, i det omfang det er nødvendigt med henblik på at holde virksomheden på markedet under gennemførelsen af omfattende omstrukturering. I den foreliggende sag har de reelle omstruktureringsbestræbelser med langsigtet virkning været begrænsede. Statsstøtten sikrede først og fremmest, at værftet blev holdt i live og udgjorde derfor ren driftsstøtte. Desuden kan støtten ikke betragtes som det minimum, der er nødvendigt til gennemførelsen af omstruktureringen.

(375) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen ikke, at kravet om, at støtten skal være begrænset til et minimum og være ledsaget af reelle og betragtelige egne bidrag, der er fri for statsstøtte, er overholdt.

d) ***Forhindring af utilbørlig konkurrenceforvridning***

(376) Kommissionen henviser til den foreløbige aftale med Polen om lukningen af dokken SD I. I lyset af udviklingen efter denne aftale og ovennævnte konklusioner om rammebestemmelsernes første to betingelser er der ikke grund til at vurdere, om de kompenserende modydelser foreslået af Polen er tilstrækkelige.

e) ***Konklusion***

(377) Da rammebestemmelsernes kriterier vedrørende støttens forenelighed med fællesmarkedet ikke er overholdt, finder Kommissionen ikke, at de i betragtning 209-232 anførte foranstaltninger er forenelige med fællesmarkedet som omstruktureringsstøtte.

C. ANDRE TYPER STØTTE

(378) I sit brev af 11. juli 2007, meddelte Polen, at Gdynia skibsværft havde modtaget »anden støtte end omstruktureringsstøtte«. Denne støtte er anført i tabel 4.

(379) Kommissionen henviser til, at en kriseramt virksomhed, da selve dens overlevelse er i fare, ikke kan betragtes som et velegnet instrument til at fremme andre politiske mål, før der er skabt sikkerhed for dens levedygtighed (punkt 20 i rammebestemmelserne). Enhver støtte til en kriseramt virksomhed i løbet af omstruktureringsperioden skal, medmindre den er omfattet af en fritagelsesforordning, anmeldes som omstruktureringsstøtte (punkt 69 i rammebestemmelserne).

(380) Polen har ikke fremlagt dokumentation for, at den i tabel 4 beskrevne støtte er omfattet af fritagelsesforordningerne.

(381) Kommissionen finder, at også disse foranstaltninger er omfattet af nærværende beslutning, idet de udgør ulovlig omstruktureringsstøtte, der ikke er forenelig med fællesmarkedet.

IV. **KONKLUSION**

(382) Kommissionen finder, at Polen har tildelt den i betragtning 209-232 beskrevne statsstøtte til Gdynia skibsværft i strid med EF-traktatens artikel 88, stk. 3. Denne støtte er ikke forenelig med fællesmarkedet, da den ikke er omfattet af nogen undtagelse i EF-traktaten.

(383) For at genoprette den tidligere situation skal statsstøtten tilbagebetales.

V. **GENNEMFØRELSE**

(384) Støtteelementet i de til Gdynia skibsværft bevilgede foranstaltninger beskrevet i betragtning 209-232 i beslutningen bør tilbagebetales. Almindeligvis er det støtteelement, der skal tilbagebetales, dvs. den fordel, støttemodtageren har modtaget, lig med forskellen mellem de betingelser, støttemodtageren kunne opnå på markedet, og betingelserne i den bevilgede foranstaltning.

(385) Den af Kommissionen bekendtgjorte referencesats og kalkulationsrente anvendes som erstatning for markedsrenten og for at måle støtteelementet i en foranstaltning, især når den udbetales i flere rater, og for at beregne støtteelementet ved rentegodtgørelsesordninger ([76]). I forbindelse med kriseramte virksomheder som Gdynia skibsværft finder Kommissionen, at referencesatsen bør forøges med mindst 400 basispoint for at afspejle risikoen ved transaktionen og yderligere 200 basispoints for at afspejle mangelen på sikkerhed eller utilstrækkelig sikkerhed stillet af modtageren. Som forklaret ovenfor er værdien af den sikkerhed, værftet har stillet, tvivlsom på grund af forholdet mellem virksomhedens passiver og aktiver. Når en kriseramt virksomhed ikke er i stand til at finde finansiering på markedet, kan støtteelementet udgøre så meget som 100 % af den nominelle værdi af de modtagne beløb ([77]).

(386) Efter Kommissionens opfattelse var Gdynia skibsværft i den periode, det modtog den i betragtning 209-232 beskrevne støtte, i alvorlige finansielle vanskeligheder (som beskrevet i betragtning 62-66) og var ikke i stand til at opnå nogen finansiering på markedet. Værftet havde en negativ egenkapital, pådrog sig ustandseligt tab og kunne praktisk talt ikke opnå nogen finansiering på markedet i løbet af undersøgelsesperioden. Under sådanne omstændigheder ville ingen markedsøkonomisk operatør være villig til at give værftet nogen form for

([76]) Kommissionens meddelelse om metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten (EFT C 273 af 9.9.1997, s. 3).

([77]) Jf. meddelelse fra Kommissionen om anvendelsen af EF-traktatens artikel 87 og 88 angående statsstøtte i form af garantier (EFT C 71 af 11.3.2000, s. 14). Ifølge meddelelsens punkt 3.2 kan garantiens værdi, når der på det tidspunkt, hvor lånet ydes, er stor sandsynlighed for, at låntageren vil misligholde lånet, f.eks. fordi han er i finansielle vanskeligheder, være lige så høj som det beløb, der rent faktisk dækkes af denne garanti.

finansiering i betragtning af den hermed forbundne høje risiko. Det er derfor Kommissionens opfattelse, at ingen bank ville have indvilliget i at yde lån til værftet, selv mod høje renter, og ingen bank ville have indvilliget i at yde garantier, selv mod høje gebyrer.

Beregning af støtteelementet i de enkelte støtteforanstaltningskategorier

Lån

(387) Eftersom Gdynia skibsværft ikke kunne have opnået lån eller garantier på markedet, udgør ethvert lån eller enhver garanti ydet til værftet i undersøgelsesperioden automatisk støtte. I overensstemmelse hermed må enhver fortsat gældende garanti omgående inddrages, og ethvert lån omgående tilbagebetales.

(388) Tilbagebetalingen af de lån, der er ydet til værftet, er imidlertid ikke tilstrækkelig til at genoprette den tidligere situation, idet værftet, indtil den dato, hvor det har tilbagebetalt lånene, har rådet over finansiering, som det under normale omstændigheder ikke kunne have opnået på markedet. Med henblik på at genoprette den tidligere situation bør der derfor tilbagebetales et beløb, der svarer til værdien af denne fordel, og hvis størrelse kun kan anslås på basis af rentesatsen for lån forbundet med meget høj risiko. Derfor er Kommissionen nødsaget til at kræve tilbagebetaling af forskellen mellem den rente, Gdynia skibsværft rent faktisk har betalt, og en teoretisk adækvat rente for et lån forbundet med meget høj risiko fra det tidspunkt, lånet blev ydet til værftet, til det tidspunkt, hvor værftet har tilbagebetalt det. I forbindelse med behovet for at bestemme renten for et højrisikolån er det i Kommissionens meddelelse om metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten angivet, at risikopræmien kan være højere end 400 basispoint over referencesatsen, »hvis ingen privat bank ville have accepteret at yde det omhandlede lån«, hvilket er tilfældet i den foreliggende sag. I adskillige beslutninger har Kommissionen fundet, at en præmie på 600 basispoint over referencesatsen var en adækvat minimumssats i en højrisikosituation ([78]). Kommissionen finder, at dette må være minimumssatsen for lånene i den foreliggende situation.

Garantier

(389) Kommissionen indtager samme holdning med hensyn til garantier: Kommissionen er nødsaget til at beordre tilbagebetaling af støtteækvivalenten i garantien fra tidspunktet for tildelingen af det garanterede lån til tidspunktet for garantiens ophævelse.

(390) Som forklaret i Kommissionens meddelelse om anvendelsen af EF-traktatens artikel 87 og 88 angående statsstøtte i form af garantier ([79]) er Kommissionen af den opfattelse, at subventionsækvivalenten er lig med enten det rentetilskud, der er opnået ved garantien (for et lån på bedre vilkår end markedsvilkårene) eller forskellen mellem det udestående garanterede beløb ganget med risikofaktoren og en eventuel betalt præmie.

(391) Hvis det ikke er muligt at beregne støtteelementet ved hjælp af disse regler, finder Kommissionen det hensigtsmæssigt at beregne forskellen mellem den garantipræmie, der ville blive beregnet under markedsvilkår, og den præmie, støttemodtageren har betalt. Kommissionen finder, at den herved beregnede forskel udgør støtteelementet i garantien. Efter Kommissionens opfattelse kan den præmie, der opkræves i forbindelse med det statsstøttefrie system, på basis af hvilket KUKE driver sit program for eksportgarantier udstedt af finansministeriet, og som er godkendt ved Kommissionens beslutning af 18. juli 2007, anvendes som referencepræmie ved den ovenfor nævnte beregning. Denne præmie ville også skulle forhøjes med mindst 400 basispoint for at afspejle den kendsgerning, at værftet ikke var berettiget til garantier i forbindelse med ordningen. De garantier, der blev stillet for værftet, var derfor forbundet med en betydeligt højere risiko.

(392) Som forklaret ovenfor er det i betragtning af, at værftet på grund af sin meget ustabile finansielle situation ikke ville have været i stand til at opnå garantier på markedet, nødvendigt at garantierne omgående ophæves med henblik på at stoppe den konkurrenceforvridning, der er skabt af støtten.

Garantier af forudbetalinger

(393) Når det gælder garantier af forudbetalinger, bemærker Kommissionen, at forudbetalinger garanteret af KUKE er en slags salgskontrakter, ikke lånekontrakter, og at der ikke opkræves renter af forudbetalinger. Derfor finder Kommissionen, at der med henblik på at beregne det støtteelement, modtageren er tildelt, bør foretages en sammenligning mellem den præmie, værftet betalte, og

([78]) Betragtning 68 i Kommissionens beslutning af 16.6.2004 om Spaniens støtteforanstaltninger til fordel for Siderúrgica Añón SA (EUT L 311 af 26.11.2005, s. 22); betragtning 42 i Kommissionens beslutning af 11.12.2002 om Spaniens statsstøtte til Sniace SA (EUT L 108 af 30.4.2003, s. 35).

([79]) *Ibidem.*

den præmie, det under normale omstændigheder ville have været blevet opkrævet på markedet. Igen vil KUKE's statsstøttefrie system kunne anvendes som reference til afspejling af de gebyrer, der opkræves på markedet, og disse gebyrer bør øges med henblik på at afspejle den særlige risiko i forbindelse med støtte til en virksomhed, der befinder sig i finansielle vanskeligheder.

(394) Hvis der fortsat findes KUKE-garantier for værftet, som er i kraft, finder Kommissionen, at disse omgående bør ophæves i lighed med andre garantier modtaget af værftet og af samme grund.

Forsømmelse af gældsfuldbyrdelse

(395) Den vedvarende forsømmelse af gældsfuldbyrdelsen fra de offentlige myndigheders side udgør også statsstøtte, og dette bør tages i betragtning ([80]). Dette kan sammenlignes med revolverende lån ydet på præferencevilkår, og støtteelementet svarer derfor til forskellen mellem den rente, der ville skulle betales på lån på markedsvilkår (for en virksomhed med en lignende rating i en lignende finansiel og økonomisk situation og med lignende sikkerhedsstillelse), og den rente, den støttetildelende myndighed krævede.

(396) I betragtning af værftets fortsatte alvorlige finansielle situation finder Kommissionen, at en markedsøkonomisk kreditor ville have fuldbyrdet sine fordringer, så snart de var forfaldet. Derfor er den omstændighed, at de polske myndigheder ikke omgående traf foranstaltninger til fuldbyrdelse, ensbetydende med tildeling af støtte, og forfaldsdatoen for uindfriede fordringer er lig med datoen for støttens tildeling. Støtteelementet er lig med forskellen mellem den rente, der ville være blevet opkrævet på markedet (for en virksomhed med en lignende rating i en lignende finansiel og økonomisk situation og med lignende sikkerhedsstillelse) og den rente, den statsstøttetildelende myndighed krævede.

(397) Da enhver markedsøkonomisk operatør ville have krævet, at værftet omgående indfriede sin gæld, bør ikke kun det støtteelement, der udgøres af utilstrækkeligt høje renter, men også de akkumulerede forpligtelser omgående tilbagebetales.

Gældseftergivelse

(398) Enhver gældseftergivelse svarer til et ikke-tilbagebetalingspligtigt tilskud, og al eftergivet gæld udgør derfor støtte.

Omstrukturering af offentligretlige forpligtelser i henhold til proceduren efter kapitel 5a

(399) I henhold til loven af 30. oktober 2002, overføres offentligretlige forpligtelser, der er omstruktureret efter kapitel 5a, til Operator — et selskab, der er fuldt ejet af ARP — sammen med aktiver, hvis værdi skal udgøre mindst 25 % af de omstrukturerede forpligtelser. Operator kan derefter sælge disse aktiver og anvende indtægterne fra salget til at indfri nogle af de offentligretlige forpligtelser. Den resterende del af disse forpligtelser eftergives derefter af de kompetente offentlige myndigheder. Kommissionen finder derfor, at statsstøtteelementet i denne transaktion er lig med værdien af de offentligretlige forpligtelser, der overføres til Operator, minus værdien af de overførte aktiver. I henhold til loven af 30. oktober 2002, ville dette betyde, at støtteelementet højst udgør 75 % af værdien af de overførte forpligtelser. Hvis aktivernes værdi er højere eller lavere end de i loven krævede 25 %, bør støtteelementet beregnes i overensstemmelse hermed.

Kapitaltilførsel

(400) Kommissionen bemærker, at kapitaltilførsler fra statslige eller statskontrollerede organer såsom ARP og KPS til kriseramte virksomheder uden forventet tilbagebetaling betragtes som ikke-tilbagebetalingspligtige tilskud ([81]). Med henblik på at ophæve den konkurrenceforvridning, der er forårsaget af kapitaltilførslen, bør værftet tilbagebetale det fulde beløb, værftet modtog som kapitaltilførsel.

Gennemførelse af beslutningen

(401) Ved brev af 3. november 2008, forpligtede Polen sig til at gennemføre nærværende beslutning ved salg af aktiver til markedspris ved en åben, gennemsigtig, betingelsesløs og ikke-diskriminerende udbudsprocedure (gennemført i overensstemmelse med de særlige betingelser, der for første gang blev fastsat i Kommissionens brev af 27. oktober 2008), og efterfølgende likvidering af Gdynia skibsværft. Alle tilbagebetalingskrav i medfør af nærværende beslutning skal uopholdeligt registreres af Polen inden for rammerne af likvidationen af Gdynia

([80]) Jf. f.eks. Kommissionens beslutning af 23.10.2007 om statsstøtte C 23/06 vedrørende Polens støtte til stålproducenten Technologie Buczek Group (endnu ikke offentliggjort).

([81]) Jf. f.eks. Kommissionens beslutning af 20.10.2004 om statsstøtte C 38/03 tildelt af Spanien (supplerende omstruktureringsstøtte til offentlige spanske værfter) (EUT L 240 af 16.9.2005. s. 45).

skibsværft. Ved brev af 6. november 2008 meddelte Kommissionen Polen, at salget af aktiver — såfremt disse betingelser blev overholdt — ikke ville indebære ny støtte til køberen/køberne, og at aktiverne kunne overføres til køberen/køberne uden fordringer resulterende af tilbagebetalingen af ulovlig og uforenelig statsstøtte, der tidligere var tildelt værfterne, i overensstemmelse med kravet om at undgå økonomisk kontinuitet mellem støttemodtagerne og købernes aktiviteter ([82]). Kommissionen vil nøje overvåge, om betingelserne i Kommissionens brev af 27. oktober 2008, som er accepteret af de polske myndigheder, overholdes med henblik på at kunne fastslå, om dette beslutning er korrekt gennemført.

(402) Disse betingelser, som Polen har forpligtet sig til at overholde, er sammenfattet i nedenstående.

(403) Aktiverne (uden fordringer) privatiseres ved et åbent, gennemsigtigt, ikke-diskriminerende og betingelsesløst udbud. Gdynia skibsværft likvideres sammen med eventuelle resterende aktiver og forpligtelser.

(404) Aktiverne sælges til markedspris (til højstbydende). Aktivernes elementer skal udbydes enkeltvis eller i et stort antal små bundter defineret med henblik maksimering af salget. Disse bundter må ikke bestå af organiserede dele af et selskab eller en virksomhed. Denne definition af bundterne bør ikke afholde potentielle købere fra at afgive fælles bud på adskillige elementer/bundter.

(405) Udbuddet skal være ikke-diskriminerende, dvs. at det skal sikres, at det er åbent for potentielle købere med enhver profil uden diskrimination vedrørende formålet med købet.

(406) Der må ikke være knyttet betingelser til udbuddet (såsom fastholdelse af beskæftigelse eller aktiviteter eller overtagelse af eksisterende kontrakter på skibsbygning). Det eneste kriterium for udvælgelsen af det vindende bud er maksimering af indtægterne til gavn for værftets kreditorer.

(407) Værftets kreditorer — offentlige såvel som private — herunder værftets kunder, skal have samme rangorden og rettigheder til indtægterne fra salget af aktiverne, som de ville have haft i forbindelse med en konkursprocedure.

(408) Der tildeles ingen ny statsstøtte i forbindelse med salget, hverken som gældseftergivelse, statsfinansieret indfrielse af offentligretlige forpligtelser eller civilretlige forpligtelser, kapitaltilførsler, lån, garantier eller andre foranstaltninger. Enhver ny offentligretlig forpligtelse indgået i løbet af den periode, der er nødvendig til fuldførelse af salget, skal tilbagesøges fra konkursboet.

(409) Salget skal gennemføres af en uafhængig administrator, der har samme rettigheder og forpligtelser som en kurator. Der skal sikres vilkår, der gør det muligt for kreditorerne at overvåge salget og sikre sig, at det udføres på markedsvilkår, og at deres rangorden og rettigheder til indtægterne fra salget respekteres. Desuden udnævner Polen og Kommissionen i fællesskab en tilsynsførende befuldmægtiget med den specifikke opgave at hjælpe Kommissionen med at verificere, at salget og tilbagebetalingen af støtten finder sted i fuld overensstemmelse med ovennævnte krav. I dette øjemed forelægger den tilsynsførende befuldmægtigede regelmæssige, detaljerede rapporter til Kommissionen om de forskellige etaper af proceduren.

(410) Polen har tilkendegivet, at det vil være nødvendigt at vedtage lovgivning med henblik på gennemførelsen af nærværende beslutning. Kommissionen erkender derfor, at der er behov for en længere end normal gennemførelsesfrist, også i betragtning af det store antal individuelle støtteforanstaltninger, der er omfattet af denne beslutning, og deres forskellighed med hensyn til form og varighed. Kommissionen anmoder derfor Polen om at gennemføre denne beslutning senest syv måneder efter modtagelsen —

([82]) Jf. sag C-277/00, *Tyskland mod Kommissionen*, Sml. 2004 I, s. 3925, og sag C-328/99 og C-399/00, *Italien og SMI 2 Multimedia Spa mod Kommissionen*, Sml. 2003 I, s. 4035.

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den i betragtning 209-232 i denne beslutning beskrevne statsstøtte, som Polen i strid med EF-traktatens artikel 88, stk. 3, har ydet Gdynia skibsværft, er uforenelig med Fællesmarkedet.

Desuden er enhver garanti for forudbetalinger ydet af Polen fra 1. juli 2007 til datoen for nærværende beslutning i strid med EF-traktatens artikel 88, stk. 3, til fordel for Gdynia skibsværft uforenelig med fællesmarkedet.

Artikel 2

Med hensyn til de lån ydet af forskellige offentlige organer, som er beskrevet i betragtning 209-232 i denne beslutning, tilbagesøger Polen støtte svarende til forskellen mellem den rente, Gdynia skibsværft faktisk betalte, og den rente, til hvilken støttemodtageren kunne have indhentet lånet på markedet, for perioden mellem det tidspunkt, hvor de pågældende lån blev ydet, og tidspunktet for deres indfrielse. Desuden indfries lån, der stadig er udestående på datoen for vedtagelsen af denne beslutning, omgående.

Artikel 3

Med hensyn til de garantier ydet af finansministeriet, som er beskrevet i betragtning 209-232 i denne beslutning, tilbagesøger Polen for perioden mellem tidspunktet for tildelingen af støtten og tidspunktet for garantiens udløb støtte svarende til forskellen mellem den rente, Gdynia skibsværft faktisk betalte for lån indhentet takket være statsgarantien, og den rente, støttemodtageren skulle have betalt, hvis lånet havde været indhentet på markedet, eller svarende til det garanterede beløb multipliceret med risikofaktoren (sandsynligheden for udnyttelsen af garantien), minus den betalte garantipræmie, eller svarende til forskellen mellem den garantipræmie, støttemodtageren har betalt, og den garantipræmie, for hvilken støttemodtageren kunne have indhentet garantien på markedet. Desuden ophæves garantier, der stadig er gældende på tidspunktet for vedtagelsen af denne beslutning, omgående.

Artikel 4

Med hensyn til de af eksportkreditrådet (Korporacja Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych — »KUKE«) ydede forudbetalingsgarantier, som er beskrevet i betragtning 209-232 i denne beslutning, tilbagesøger Polen for perioden mellem tidspunktet for tildelingen af støtten og tidspunktet for garantiens udløb støtte svarende til forskellen mellem den garantipræmie, støttemodtageren betalte, og den garantipræmie, til hvilken støttemodtageren kunne have opnået garantien på markedet. Desuden ophæves garantier, der stadig er gældende på tidspunktet for vedtagelsen af denne beslutning, omgående.

Artikel 5

Artikel 3 og 4 finder tilsvarende anvendelse på forudbetalingsgarantier ydet af Polen i strid med EF-traktatens artikel 88, stk. 3, til fordel for Gdynia skibsværft fra 1. juli 2007 til datoen for vedtagelsen af denne beslutning.

Artikel 6

Med hensyn til de ikke fuldbyrdede offentlige fordringer beskrevet i betragtning 209-232 i denne beslutning tilbagesøger Polen for perioden mellem tidspunktet for tildelingen af støtten og indfrielsen af de offentligretlige fordringer støtte svarende til forskellen mellem den rente, Gdynia skibsværft faktisk betalte, og den rente, til hvilken støttemodtageren kunne have opnået henstand med betalingerne af sådanne forpligtelser, hvis den var opnået hos en investor på markedsvilkår. Desuden indfries alle udestående offentligretlige forpligtelser omgående.

Artikel 7

Med hensyn til den i betragtning 209-232 i denne beslutning beskrevne eftergivelse af offentligretlige forpligtelser tilbagesøger Polen støtte svarende til de eftergivne beløb.

Artikel 8

Med hensyn til den i betragtning 209-232 i denne beslutning beskrevne omstrukturering af offentligretlige forpligtelser i henhold til loven af 30. oktober 2002 om statsstøtte til virksomheder af særlig betydning for arbejdsmarkedet, som ændret, tilbagesøger Polen støtte svarende til det beløb, der er overført til Operator, minus den reelle værdi af de af støttemodtageren til Operator overførte aktiver.

Artikel 9

Med hensyn til de i betragtning 209-232 i denne beslutning beskrevne kapitaltilførsler fra forskellige offentlige myndigheder tilbagesøger Polen støtte svarende til al den tilførte kapital.

Artikel 10

Med hensyn til de i tabel 4 i betragtning 209-232 i denne beslutning beskrevne direkte tilskud tilbagesøger Polen støtte svarende til de samlede tilskud.

Artikel 11

1. Polen forpligter sig til at tilbagesøge den i ovenstående artikler beskrevne støtte fra støttemodtageren. Tilbagesøgningen finder sted i overensstemmelse med retningslinjerne i betragtning 384-401 i denne beslutning.

2. Den støtte, der skal tilbagebetales, pålægges renter fra det tidspunkt, hvor den blev udbetalt til Gdynia skibsværft, og indtil den er tilbagebetalt.

3. Renten tilskrives med renters rente i overensstemmelse med kapital V i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 ([83]) og Kommissionens forordning (EF) nr. 271/2008 ([84]) om ændring af forordning (EF) nr. 794/2004.

4. Polen annullerer alle udestående betalinger på den i artikel 1 omhandlede støtte med virkning fra datoen for vedtagelsen af denne beslutning.

Artikel 12

1. Tilbagesøgningen af den i artikel 1 omhandlede støtte iværksættes uopholdeligt og effektivt.

2. Polen drager omsorg for, at denne beslutning efterkommes senest syv måneder efter meddelelsesdatoen.

Artikel 13

1. Senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning sender Polen følgende oplysninger til Kommissionen:

a) det samlede beløb (grundbeløb og renter), som støttemodtageren skal tilbagebetale

b) en detaljeret beskrivelse af de foranstaltninger, der allerede er iværksat og planlagt med henblik på efterlevelse af nærværende beslutning

c) dokumentation for, at støttemodtageren har fået påbud om at tilbagebetale støtten

d) dokumentation for, at alle forudbetalingsgarantier er ophævet.

2. Polen underretter Kommissionen om resultaterne af gennemførelsen af de nationale foranstaltninger, der er vedtaget i henhold til nærværende beslutning, indtil tilbagebetalingen af den støtte, der er omhandlet i artikel 1, er afsluttet. Polen fremlægger på Kommissionens anmodning øjeblikkeligt oplysninger om foranstaltninger, der allerede er iværksat og planlagt med henblik på efterlevelse af denne beslutning. Polen fremlægger også detaljerede oplysninger om de støttebeløb og de renter, der allerede er tilbagebetalt af støttemodtageren.

Denne beslutning er rettet til Republikken Polen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 6. november 2008.

På Kommissionens vegne

Neelie KROES

Medlem af Kommissionen

([83]) EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1.
([84]) EUT L 82 af 25.3.2008, s. 1.

BILAG I

OPLYSNINGER OM GENNEMFØRELSEN AF DENNE BESLUTNING

1. **Beregning af det beløb, der skal tilbagebetales**

1.1. Der ønskes følgende oplysninger om beløbet for den ulovlige statsstøtte, der er ydet støttemodtageren:

Dato(er) (*)	Støttens størrelse (**)	Valuta

(*) Datoerne for, hvornår støtten (eller støtteraterne) er stillet til støttemodtagerens rådighed.
(**) Støttebeløb stillet til rådighed for støttemodtageren (i bruttosubventionsækvivalent).

Bemærkninger:

1.2. Giv en detaljeret redegørelse for, hvordan de renter, der skal betales af den støtte, som skal tilbagebetales, vil blive beregnet.

2. **Planlagte og allerede trufne foranstaltninger for at tilbagebetale støtten**

2.1. Giv en detaljeret redegørelse for, hvilke foranstaltninger der allerede er truffet, og hvilke der er planlagt for at sikre en hurtig og effektiv tilbagebetaling af støtten. Der ønskes også en angivelse af retsgrundlaget for de trufne/planlagte foranstaltninger, hvor dette er relevant.

2.2. Hvordan er tidsplanen for tilbagesøgningsprocessen? Hvornår vil støtten være tilbagebetalt?

3. **Støtte, der allerede er tilbagebetalt**

3.1 Angiv følgende detaljer vedrørende omfanget af den støtte, der allerede er tilbagebetalt af støttemodtageren:

Dato(er) (*)	Tilbagebetalt støtte (beløb)	Valuta

(*) Dato(er) for tilbagebetaling af støtte.

3.2. Der vedlægges dokumentation for tilbagebetaling af de i tabellen i punkt 3.1 specificerede støttebeløb.