IV

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

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 6. November 2008

über die staatliche Beihilfe C 17/05 (ex N 194/05 und PL 34/04) Polens für die Gdingener Werft

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2008) 6771)

(Nur der polnische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2010/47/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

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

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß oben genannten Artikeln [1], und unter Berücksichtigung dieser Äußerungen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. VERFAHREN

(1) Gemäß Anhang IV Punkt 3 zum Beitrittsvertrag, der den Übergangsmechanismus regelt, meldete Polen am 29. April 2004 Umstrukturierungsbeihilfen zugunsten von Stocznia Gdynia S.A. (Gdingener Werft, Aktiengesellschaft; nachfolgend „Gdingener Werft") an. Die Sache wurde unter der Nummer PL 34/04 eingetragen.

(2) Im Schreiben vom 19. Mai 2004 hat die Kommission Polen zur Vorlage bestimmter fehlender Unterlagen aufgefordert. Diese Unterlagen wurden am 16. Juni 2004 eingereicht. Die Kommission forderte weitere Auskünfte in den Schreiben vom 30. Juli 2004, 8. Oktober 2004, 23. November 2004 und 4. März 2005, die von Polen entsprechend mit folgenden Schreiben beantwortet wurden: Schreiben vom 3. September 2004, eingetragen am 7. September 2004; Schreiben vom 10. November 2004, eingetragen am 15. November 2004; Schreiben vom 17. Februar 2005, eingetragen am 21. Februar 2005; Schreiben vom 30. März 2005, eingetragen am 1. April 2005; und Schreiben vom 18. April 2005, eingetragen am 20. April 2005. Mit Schreiben vom 22. April 2005, eingetragen am selben Tag, stimmte Polen zu, dass die Kommission die Anmeldung der Sache PL 34/04 vom 29. April 2004 als Anmeldung nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag in Bezug auf sämtliche Maßnahmen, die als neue Beihilfen erkannt werden würden, behandelt. Der Sache wurde im Folgenden eine neue Nummer verliehen: N 194/05.

(3) Am 1. Juni 2005 nahm die Kommission die Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens an, die im *Amtsblatt der Europäischen Union* [2] veröffentlicht wurde, und forderte Polen und die Beteiligten auf, zu der Beihilfe Stellung zu nehmen.

(4) Nach der Gewährung einer Fristverlängerung zur Abgabe von Stellungnahmen (Schreiben vom 9. August 2005) nahm Polen im Schreiben vom 2. September 2005, eingetragen am 5. September 2005, zu der Beihilfe Stellung. In der Antwort übermittelte Polen der Kommission den berichtigten „Umstrukturierungsplan für die Gdingener Werft" mit Datum 4. März 2004 (nachfolgend „Umstrukturierungsplan von 2004").

(5) Zusätzliche Stellungnahmen gab Polen mit Schreiben vom 3. November 2005 ab, eingetragen am 7. November 2005.

(6) Die Gdingener Werft gab im Schreiben vom 10. Oktober 2005, eingetragen am 14. Oktober 2005, ihre Stellungnahme ab. Stellungnahmen wurden ebenfalls abgegeben von: Ray Car Carriers (Schreiben vom 7. Oktober 2005, eingetragen am 10. Oktober 2005), der Ständigen Vertretung Dänemarks bei der Europäischen Union (Schreiben vom 7. Oktober 2005, eingetragen am 11. Oktober 2005), Danske Maritime, dem dänischen Verband für Seeverkehrswirtschaft (Schreiben vom 7. Oktober 2005, eingetragen am selben Tag), der Gewerkschaft Solidarność (Schreiben vom 7. Oktober 2005, eingetragen am 10. Oktober 2005) und dem polnischen Arbeitgeberverband Związek Pracodawców Forum Okrętowe (Schreiben vom 10. Oktober 2005, eingetragen am 11. Oktober 2005).

(7) Die Kommission legte Polen diese Stellungnahmen mit Schreiben vom 26. Oktober 2005 und 12. Dezember 2005 [3] vor. Polen übermittelte die Antworten der Gdingener Werft auf die Stellungnahmen mit Schreiben vom 16. Januar 2006, eingetragen am 18. Januar 2006. Bezüglich der abgegebenen Stellungnahmen Dritter gab Polen keine Bemerkungen ab.

---

[1] ABl. C 220 vom 8.9.2005, S. 7.

[2] ABl. C 220 vom 8.9.2005, S. 7.

[3] Im Schreiben vom 17. November 2005, eingetragen am 18. November 2005, ersuchten die polnischen Behörden um eine Übersetzung ausgewählter Auszüge von der Kommission vorgelegten Schreiben Dritter in englischer Sprache in die polnische Sprache. Die Kommission übermittelte diese Übersetzungen in ihrem Schreiben vom 12. Dezember 2005.

(8) Die Kommission wandte sich an eine externe Beratungsfirma mit der Bitte um Begutachtung des Umstrukturierungsplans von 2004. Die Beratungsfirma übergab der Kommission ihren Bericht in dieser Sache im Dezember 2005.

(9) Im Schreiben vom 13. Januar 2006 ersuchte die Kommission Polen um Übermittlung aktueller Informationen zu den neuesten Änderungen in der Strategie des polnischen Staates hinsichtlich der Umstrukturierung der Gdingener Werft. Polen antwortete auf die Anfrage mit Schreiben vom 20. Februar 2006, das am 21. Februar 2006 eingetragen wurde, und am 22. Februar 2006 fand ein Treffen der Kommissionsdienststellen mit den polnischen Behörden und Vertretern der Gdingener Werft statt. Polen erklärte, dass der Umstrukturierungsplan von 2004 verjährt sei und Polen eine neue Strategie für die Umstrukturierung der Unternehmensgruppe Grupa Stocznia Gdynia verfolge, die von der Abspaltung der Danziger Werft von der Grupa Stocznia Gdynia und einer (Teil-) Privatisierung der Gdingener Werft ausgehe. Polen erklärte darüber hinaus, dass der berichtigte Umstrukturierungsplan der Kommission bis zum 30. Juni 2006 vorgelegt werde und das Privatisierungsverfahren der Gdingener Werft in Kürze beginne.

(10) In der Folge dieses Treffens richtete die Kommission am 8. März 2006 ein Schreiben an Polen, das von Polen mit dem Schreiben vom 13. März 2006, eingetragen am 13. März 2006, beantwortet wurde, das einen Zeitplan für die Privatisierung enthält. Zusätzliche Informationen über das Privatisierungsverfahren wurden von Polen im Schreiben vom 29. März 2006, eingetragen am 30. März 2006, übermittelt. Die Kommission ersuchte in ihrem Schreiben vom 30. März 2006 um weitere Auskünfte; dieses Schreiben wurde von Polen mit Schreiben vom 19. April 2006 beantwortet, das am 20. April 2006 eingetragen wurde.

(11) Im Schreiben vom 6. April 2006, eingetragen am 10. April 2006, legte Polen einen ersten Entwurf des Dokuments mit dem Titel „Strategie für den Sektor Schiffbau (Marinewerften) in Polen für die Jahre 2006-2010“ vor. Die Kommission übermittelte ihre Stellungnahme im Schreiben vom 12. April 2006. Am 31. August 2006 wurde dieses Dokument endgültig durch den polnischen Ministerrat bestätigt und im Folgenden mit Schreiben vom 1. September 2006, eingetragen am selben Tag, der Kommission übersandt.

(12) Am 15. Mai 2006 übersandte die Gdingener Werft der Kommission per E-Mail das Dokument mit dem Titel „Informationsmemorandum Gdingener Werft“, vom Mai 2006, das potenziellen Investoren ab 10. Mai 2006 zugänglich gemacht wurde.

(13) In dem Schreiben vom 26. Mai 2006, das am 30. Mai 2006 eingetragen wurde, legte Polen weitere Informationen zu dem andauernden Privatisierungsverfahren vor, darunter eine Aufstellung der Unternehmen, an die Polen, über seinen Privatisierungsberater, das Angebot zur Teilnahme an der neuen Kapitalerhöhung gerichtet hatte, der die Gesellschafterhauptversammlung der Gdingener Werft am 19. April 2006 zustimmte. Im Schreiben vom 13. Juli 2006, eingetragen am 17. Juli 2006, legte Polen weitere Informationen zu dem andauernden Privatisierungsverfahren vor und setzte die Kommission darüber in Kenntnis, dass zwei Unternehmen ein erstes Angebot für die Teilnahme an der Kapitalerhöhung abgegeben hatten, und fügte eine von dem Privatisierungsberater angefertigte Vergleichsanalyse beider Angebote bei.

(14) Am 9. Juni 2006 legte die Gdingener Werft der Kommission den ersten Entwurf der Novellierung des Umstrukturierungsplans vor. Am 13. Juni 2006 besuchten Vertreter der Kommission die Werft und übermittelten ihre Vorbemerkungen zu dem novellierten Umstrukturierungsplan. Eine externe Beratungsfirma übermittelte der Kommission ihre Bemerkungen in dem Bericht vom Juli 2006. Letztlich übermittelte die Kommission mit Schreiben vom 17. Juli 2006 ihre Stellungnahme, die auf die Mängel des Änderungsplans für den Umstrukturierungsplan eingeht.

(15) Die Kommissionsdienststellen und die polnischen Behörden nahmen mehrfach an Treffen teil, die dem Privatisierungsverfahren und der Vorbereitung der Änderungen des Umstrukturierungsplans gewidmet waren: in Brüssel am 31. Januar 2006, 22. Februar 2006 und 10. Mai 2006 und am Sitz der Gdingener Werft am 13. Juni 2006.

(16) In Antwort auf das Schreiben der Kommission vom 17. Juli 2006 übersandte Polen ein Schreiben am 31. August 2006, eingetragen am 1. September 2006.

(17) Polen meldete die Änderung des Umstrukturierungsplans unter dem Titel „Umstrukturierungsplan Gdingener Werft S.A.“, mit Datum vom 3. September 2006 (nachfolgend „Umstrukturierungsplan von 2006“) an, einschließlich der Anmeldung neuer staatliche Beihilfen zugunsten der Gdingener Werft ab dem Zeitpunkt, an dem die Kommission ihre Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens getroffen hat.

(18) Im Schreiben vom 12. September 2006, das am 13. September 2006 eingetragen wurde, legte Polen weitere Informationen zum Umstrukturierungsverfahren der Grupa Stocznia Gdynia vor, insbesondere Informationen über den Abschluss des Kapitalverteilungsverfahrens der Danziger Werft und der Grupa Stocznia Gdynia.

(19) Weitere Informationen über das Privatisierungsverfahren der Gdingener Werft wurden im Schreiben vom 26. September 2006 übermittelt, eingetragen am 27. September 2006.

(20) Polen meldete zusätzliche Beihilfen für die Gdingener Werft mit dem Schreiben vom 21. November 2006 an, eingetragen am 27. November 2006.

(21) Am 7. Dezember 2006 fand ein Treffen von Kommissarin Neelie Kroes mit dem polnischen Wirtschaftsminister Piotr Woźniak statt. Der Minister erklärte, dass Polen entschlossen sei, das Privatisierungsverfahren für die Gdingener Werft über eine offene und transparente öffentliche Ausschreibung erneut einzuleiten, die bis Juni 2007 abgeschlossen sein sollte. Polen bestätigte diesen Standpunkt im Schreiben vom 27. Dezember 2006, eingetragen am 4. Januar 2007, in dem es sich auf die Entscheidung des polnischen Ministerrates vom 19. Dezember 2006 berief, der das Dokument mit dem Titel „Information über die aktuelle Lage in der Schiffbauindustrie" angenommen hatte. Polen bat die Kommission um Aufnahme von Gesprächen über Ausgleichsmaßnahmen.

(22) Am 19. Dezember 2006 besuchten die Kommissionsdienststellen zusammen mit der externen Beratungsfirma die Werft zum Sammeln von Fakten und Daten zur Bewertung der Ausgleichsmaßnahmen. Am 16. Januar 2007 legte die externe Beratungsfirma der Kommission ihren Bericht über die Beurteilung der aktuellen Kapazitäten der Werft vor.

(23) In Beantwortung des Schreibens vom 27. Dezember 2006 übersandte die Kommission am 29. Januar 2007 ein Schreiben, in dem sie unter anderem von Polen das Vorlegen der Vorschläge für Ausgleichsmaßnahmen, die für die Gdingener Werft zur Anwendung kommen sollen, bis Ende Februar 2007 forderte.

(24) In dem Schreiben vom 28. Februar 2007, eingetragen am selben Tag, legte Polen gewisse Erläuterungen zu dem Privatisierungsverfahren der Gdingener Werft und Vorschläge für Ausgleichsmaßnahmen vor.

(25) Auf dieser Grundlage fand am 15. März 2007 ein Arbeitstreffen unter Beteiligung der Kommissionsdienststellen, der polnischen Behörden und von Vertretern der Werft statt, das vor allem der Frage der Ausgleichsmaßnahmen sowie dem andauernden Privatisierungsverfahren der Werft gewidmet war. Die Kommission und die polnischen Behörden vereinbarten, dass die Kommission sich direkt an den Gesprächen mit der Gdingener Werft zu den technischen Fragen beteiligt, um alle möglichen Informationen zu sammeln, die von der Kommission zu einer Beurteilung der von Polen vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen benötigt werden. Am 12. März 2007 übermittelte die Gdingener Werft per E-Mail, eingetragen am 27. April 2007, erste Informationen über die Produktionskapazitäten der Werft.

(26) Die Kommission forderte weitere Informationen zu den Ausgleichsmaßnahmen in den Schreiben vom 29. März 2007, vom 27. April 2007 und vom 25. Mai 2007 an, die von der Gdingener Werft entsprechend mit Schreiben vom 20. April 2007, eingetragen am 23. April 2007, Schreiben vom 9. Mai 2007, eingetragen am 10. Mai 2007, und Schreiben vom 30. Mai 2007, eingetragen am 31. Mai 2007, beantwortet wurden. Weitere Informationen übermittelte die Gdingener Werft während des Treffens mit den Kommissionsdienststellen am 6. Juni 2007 und später im Schreiben vom 18. Juni 2007, eingetragen am 21. Juni 2007. Am 20. Juni 2007 übermittelte die Kommission per E-Mail weitere Fragen, die von der Gdingener Werft im Schreiben vom 25. Juni 2007, eingetragen am selben Tag, beantwortet wurden.

(27) Im Schreiben vom 31. Juli 2007 informierten die Kommissionsdienststellen Polen, dass die von Polen vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen bezüglich der Gdingener Werft nach der vorläufigen Untersuchung der Kommissionsdienststellen unter bestimmten Bedingungen als annehmbar erscheinen. In der Antwort mit Schreiben vom 24. August 2007, eingetragen am 27. August 2007, bezog Polen zu bestimmten Punkten bezüglich der Bedingungen für die Einführung der Ausgleichsmaßnahmen für die Gdingener Werft Stellung. Letztlich schloss die Kommission das Problem der Ausgleichsmaßnahmen mit Schreiben vom 3. Oktober 2007 ab.

(28) Am 24. Mai 2007 informierten die polnischen Behörden die Kommission telefonisch darüber, dass Polen beabsichtigt, das Privatisierungsverfahren der Gdingener Werft erneut über eine offene und transparente öffentliche Ausschreibung einzuleiten. In dem Schreiben vom 29. Mai 2007 forderte die Kommission umfassende Auskünfte über die neuesten Änderungen im Privatisierungsverfahren und erneuerte diese Forderung in ihrem Schreiben vom 6. Juni 2007. Polen antwortete auf diese Forderungen mit dem Schreiben vom 22. Juni 2007, eingetragen am 25. Juni 2007, und danach — angesichts der Forderung nach weiteren Informationen vom 28. Juni 2007 — ergänzte Polen diese Auskünfte mit Schreiben vom 11. Juli 2007, eingetragen am selben Tag. Im selben Schreiben legte Polen der Kommission auch das Dokument mit dem Titel „Informationsmemorandum Gdingener Werft" mit Datum vom 4. Juli 2007 vor (nachfolgend „Informationsmemorandum"). In ihrem Schreiben vom 31. Juli 2007 betonte die Kommission, dass eine weitere Verzögerung des Privatisierungsverfahrens nicht möglich ist.

(29) Die Kommission übermittelte ihre Stellungnahme zu dem Informationsmemorandum in dem Schreiben vom 30. Juli 2007. Polen beantwortete die Stellungnahme der Kommission mit Schreiben vom 21. August 2007, eingetragen am 27. August 2007. Im Schreiben vom 29. August 2007, eingetragen am selben Tag, legte Polen den Entwurf des Dokuments mit dem Titel „Ergänzende Information zum Informationsmemorandum Gdingener Werft" mit Datum vom 29. August 2007 vor, das Anhang zum Informationsmemorandum Gdingener Werft vom 4. Juli 2007 sein soll (nachfolgend „Anhang zum Informationsmemorandum"). Die Kommission übermittelte ihre Stellungnahme zu diesem Anhang im Schreiben vom 4. September 2007, das von Polen mit Schreiben vom 7. September 2007 beantwortet wurde, in dem eine berichtigte Version des Anhangs zum Informationsmemorandum enthalten war. Ihre endgültige Stellungnahme übermittelte die Kommission in dem Schreiben vom 14. September 2007.

(30) Polen übermittelte neue Informationen zum Fortschritt des Privatisierungsverfahrens im Schreiben vom 7. September 2007, eingetragen am selben Tag, im Schreiben vom 23. Oktober 2007, eingetragen am 24. Oktober 2007, und im Schreiben vom 25. Oktober 2007, eingetragen am selben Tag.

(31) In Beantwortung des Schreibens der Kommission vom 30. November 2007 legte Polen mit Schreiben vom 13. Dezember 2007, 19. Dezember 2007 und 21. Dezember 2007, die entsprechend am 14. Dezember 2007, 20. Dezember 2007 und 21. Dezember 2007 eingetragen wurden, weitere Informationen zum Privatisierungsverfahren vor. Im letztgenannten Schreiben setzte Polen die Kommission darüber in Kenntnis, dass drei bindende Angebote für den Erwerb der Gdingener Werft eingegangen sind. Diese wurden der Kommission im Schreiben vom 8. Februar 2008, eingetragen am 11. Februar 2008, vorgestellt.

(32) Am 10. Januar 2008 fand in Brüssel ein Treffen der Kommissionsdienststellen mit den polnischen Behörden statt, dessen Schlussfolgerungen von der Kommission in den Schreiben vom 17. Januar 2008 und 30. Januar 2008 wiederholt wurden.

(33) Im Schreiben vom 30. Januar 2008 informierte Polen die Kommission, dass zwei Bieter zu Verhandlungen unter Beteiligung des Ministeriums für Staatsvermögen eingeladen wurden. Im Schreiben vom 14. Februar 2008, eingetragen am 19. Februar 2008, kündigte Polen an, dass das Privatisierungsverfahren für die Gdingener Werft bis 2008 abgeschlossen sein wird. Die Kommission antwortete darauf mit dem Schreiben vom 28. Februar 2008.

(34) Im Schreiben vom 29. Februar 2008, eingetragen am 3. März 2008, legte Polen den ersten Entwurf des von einem der Bieter, der Gesellschaft Amber Sp. z o.o. erstellten neuen Umstrukturierungsplans vor. Am 20. März 2008 erhielt diese Gesellschaft das vorläufige ausschließliche Verhandlungsrecht und am 9. April 2008 übermittelte sie per E-Mail den aktualisierten Entwurf des Umstrukturierungsplans, der am 24. April 2008 eingetragen wurde. Weitere Informationen wurden durch den Bieter in dem Dokument mit dem Titel „Hauptausrichtungen der Umstrukturierung" übermittelt, das während des Treffens am 10. April 2008 vorgelegt und am 18. April 2008 eingetragen wurde. Die vom zweiten Bieter vorbereiteten Informationen wurden zu einem späteren Zeitpunkt übermittelt, im Schreiben vom 7. April 2008, eingetragen am 18. April 2008, nach vorherigem Erinnerungsschreiben vom 18. März 2008.

(35) Polen übermittelte Informationen zu den Verhandlungsfortschritten mit der Amber Sp. z o.o. als exklusivem Bieter im Schreiben vom 28. März 2008, eingetragen am selben Tag, im Schreiben vom 7. April 2008, eingetragen am 18. April 2008, im Schreiben vom 23. April 2008, eingetragen am selben Tag, und im Schreiben vom 25. April 2008, eingetragen am selben Tag. Am 10. April 2008 fand in Warschau ein Treffen unter Beteiligung der Kommissionsdienststellen, von Vertretern der Gdingener Werft, Vertretern der Amber Sp. z o.o. und Vertretern der polnischen Behörden statt. Polen übermittelte der Kommission den Bericht über dieses Treffen im Schreiben vom 7. Mai 2008, eingetragen am 13. Mai 2008.

(36) Die Kommission übermittelte ihren Standpunkt über die Fortschritte des Privatisierungsverfahrens in den Schreiben vom 21. April 2008 und 30. April 2008.

(37) Im Schreiben vom 12. Mai 2008, eingetragen am selben Tag, informierte Polen die Kommission, dass sich die Gesellschaft Amber Sp. z o.o. aus dem Privatisierungsverfahren zurückgezogen hat. Letztlich informierten die polnischen Behörden die Kommission mit Schreiben vom 26. Mai 2008, eingetragen am 27. Mai 2008, darüber, dass der polnische Minister für Staatsvermögen am 15. Mai 2008 die Entscheidung über den Abschluss des Privatisierungsverfahrens im Rahmen des Einladungsverfahrens von Bietern zu Verhandlungen, deren Angebote zu dem im Jahre 2007 begonnenen Verfahren zugelassen wurden, getroffen hat.

(38) Polen informierte die Kommission auch darüber, dass die polnischen Behörden Maßnahmen mit dem Ziel der erneuten Aufnahme des Privatisierungsverfahrens unternehmen, mit der Absicht einer Unterzeichnung der Privatisierungsverträge im November 2008. Beginnend mit dem 3. Juni 2008 übermittelte Polen der Kommission Tagesberichte über die von den verschiedenen betroffenen Parteien im Rahmen des wiederaufgenommenen Privatisierungsverfahrens unternommenen Schritte. Mit Schreiben vom 6. Juni 2008, das am selben Tag eingetragen wurde, übermittelte Polen der Kommission das Dokument mit dem Titel „Informationsmemorandum Gdingener Werft" vom 2. Juni 2008 (nachfolgend „Informationsmemorandum von 2008").

(39) Auf Antrag der polnischen Behörden trafen sich die Kommissionsdienststellen am 10. Juni 2008 mit den polnischen Behörden und Vertretern der Gesellschaft ISD Polska, die der Kommission als potenzieller Käufer der Gdingener Werft vorgestellt wurde. Am 13. Juni 2008 ließ die Kommission ein weiteres Treffen mit den polnischen Behörden folgen.

(40) Mit Schreiben vom 26. Juni 2008, das am selben Tag eingetragen wurde, legte Polen den Entwurf des Umstrukturierungsplans für die mit der Danziger Werft verbundene Gdingener Werft, der von der Gesellschaft ISD Polska (Inhaber der Danziger Werft) erstellt wurde, sowie den von der Gesellschaft Polish Shipbuilding Company (nachfolgend „PSC") erarbeiteten Entwurf des Umstrukturierungsplans für die Gdingener Werft vor.

(41) Mit Schreiben vom 4. Juli 2008 bat die Kommission um Erläuterung bestimmter Fragen bezüglich des von der Gesellschaft ISD Polska erarbeiteten Entwurfes des Umstrukturierungsplans. Die polnischen Behörden antworteten mit den Schreiben vom 7. und 8. Juli 2008, die an den gleichen Tagen eingetragen wurden. Am 8. Juni 2008 fand ein Treffen von Vertretern der polnischen Behörden, der Gesellschaft ISD Polska und der Kommission statt.

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

(43) Am 16. Juli 2008 nahm die Kommission vorläufig die im Entwurf der Entscheidung über den Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens enthaltene Beurteilung und Schlussfolgerungen an, die zu dem Schluss kamen, dass die staatliche Beihilfe zugunsten der Gdingener Werft nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar und zurückzufordern sei. Jedoch entschied die Kommission angesichts des Schreibens der polnischen Behörden vom 14. Juli 2008, die Annahme der Entscheidung zu verschieben, um eine Beurteilung vorzunehmen, ob der neue Umstrukturierungsplan, der von den polnischen Behörden bis zum 12. September 2008 vorzulegen war, die Situation wesentlich verbessert und die Feststellung erlaubt, dass die Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

(44) Danach informierte Polen die Kommission wöchentlich über die Fortschritte bei der Privatisierung (Schreiben vom 28. Juli, 4. August, 12. August, 21. August, 25. August, 1. September, 8. September, 16. September und 23. September, die an den gleichen Tagen eingetragen wurden).

(45) Mit Schreiben vom 18. Juli, eingetragen am 21. Juli, ersuchte Polen um Durchführung von drei Konsultationsrunden mit den Kommissionsdienststellen über den Entwurf des Umstrukturierungsplans zur Erstellung der endgültigen Version des Planes unter Berücksichtigung der Einwände der Kommissionsdienststellen. Mit Schreiben vom 31. Juli stimmte die Kommission dem Ablaufplan für diese Treffen zu.

(46) Jedoch fand das erste inoffizielle Treffen der polnischen Behörden mit den Kommissionsdienststellen erst am 21. August 2008 statt. Ein weiteres Treffen mit den polnischen Behörden unter Beteiligung von Vertretern der ISD Polska folgte am 2. September 2008. Am 28. August 2008 legte Polen informell den Entwurf des von ISD Polska erarbeiteten Umstrukturierungsplans vor und am 8. September 2008 wurde der abgeänderte Entwurf vorgelegt.

(47) Mit Schreiben vom 12. September 2008, eingetragen am selben Tag, übermittelten die polnischen Behörden den von ISD Polska erarbeiteten endgültigen Umstrukturierungsplan für die zusammengeschlossenen Schiffbaubetriebe Gdingener Werft und Danziger Werft.

(48) Mit Schreiben vom 16. September 2008, eingetragen am 17. September 2008, übermittelte Polen den Entwurf des Privatisierungsvertrages zwischen der Gesellschaft ISD Polska und dem polnischen Ministerium für Staatsvermögen.

(49) Am 30. September 2008 wurde ein Treffen zwischen den polnischen Behörden und der Kommission organisiert. An dem Treffen nahmen Vertreter von ISD Polska teil.

(50) Im Schreiben vom 27. Oktober 2008 wies die Kommission den polnischen Behörden die Rahmenbedingungen für die Umsetzung der vorliegenden Entscheidung an. Mit Schreiben vom 3. November 2008, eingetragen am 4. November, verpflichtete sich Polen zur vollständigen Erfüllung dieser Bedingungen. Die Kommission nahm diese Verpflichtung der polnischen Behörden im Schreiben vom 6. November 2008 an.

(51) Im Schreiben vom 14. Juni 2007 ersuchte die Kommission die polnischen Behörden um Vorlage einer Finanzmittelübersicht der im Rahmen staatlicher Beihilfen für die Werft seit dem Beitritt Polens zur EU am 1. Mai 2004 gewährten Beihilfemaßnahmen. In Beantwortung dieses Schreibens übersandte Polen das Schreiben vom 11. Juli 2007, das am selben Tag eingetragen wurde. Mit Schreiben vom 13. November 2007 forderte die Kommission weitergehende Erläuterungen, worauf Polen mit dem Schreiben vom 9. Januar 2008 antwortete, das am selben Tag eingetragen wurde. Polen informierte die Kommission über zusätzliche zugunsten der Gdingener Werft ergriffene Maßnahmen im Schreiben vom 6. Dezember 2007, eingetragen am selben Tag, im Schreiben vom 12. Februar 2008, eingetragen am 13. Februar 2008, und im Schreiben vom 6. Juni 2008, eingetragen am selben Tag.

II. **AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE**

1. *BEGÜNSTIGTES UNTERNEHMEN*

(52) Empfänger der staatlichen Beihilfe ist die Gdingener Werft. Das Unternehmen hat seinen Sitz in der Region Danzig-Gdingen-Zoppot im Norden Polens.

(53) Die Kommission ist der Auffassung, dass Unternehmen aus dieser Region zum Erhalt von Finanzhilfen aus den Strukturfonds im Rahmen des Ziels der „Konvergenz“ ([4]) und aus den Kohäsionsfonds ([5]) in Übereinstimmung mit den Vorschriften zu staatlichen Beihilfen berechtigt sind. In dieser Region ansässige Unternehmen erfüllen insbesondere potenziell die Voraussetzungen für den Erhalt von Beihilfen aus dem Regionalen Operativen Programm im Rahmen der Schwerpunkte, die auf die Förderung kleiner und mittlerer Unternehmen, von Innovationen und Maßnahmen im Bereich des Technologietransfers (ausgerichtet auf die langfristige Schaffung von Arbeitsplätzen) und den Ausbau der Sozial- und Bildungsstruktur für die berufliche Ausbildung und das lebenslange Lernen abzielen. Unternehmen dieser Region können auch Unterstützung aus den operativen Programmen „Innovative Wirtschaft“ und „Personelle Ressourcen“ erhalten, wobei das letztgenannte Programm speziell für die Unterstützung von Unternehmen und den Arbeitsmarkt bei den Anpassungsprozessen an Änderungen in der Wirtschaft, darunter Umstrukturierungsverfahren, ausgelegt ist.

([4]) Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates vom 11. Juli 2006 mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1260/1999 (ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 25). Anhang zur Entscheidung 2006/595/EG der Kommission vom 4. August 2006 zur Aufstellung der Liste der Regionen, die im Zeitraum 2007-2013 aus den Strukturfonds im Rahmen des Ziels „Konvergenz“ förderfähig sind (ABl. L 243 vom 6.9.2006, S. 44).

([5]) Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates. Entscheidung 2006/596/EG der Kommission vom 4. August 2006 zur Aufstellung der Liste der Mitgliedstaaten, die im Zeitraum 2007-2013 aus dem Kohäsionsfonds förderfähig sind (ABl. L 243 von 2006, S. 47).

(54) Die Gdingener Werft ist im Bereich Schiffbau, Bau von Schiffsrümpfen, Bau von Stahlbrücken, schiffbauliche und nichtschiffbauliche Leistungen tätig.

(55) Die größten Aktionäre des Unternehmens Gdingener Werft sind ([6]) das polnische Ministerium für Staatsvermögen, das 32 % der Aktien hält, was 35 % der Stimmrechte entspricht, das private Unternehmen Ray Car Carriers LTD (entsprechend 16 % und 22 %), die Staatsgesellschaft Korporacja Polskie Stocznie SA (10 % und 6 %), die Agentur für industrielle Entwicklung — Agencja Rozwoju Przemysłu SA (nachfolgend „ARP" genannt, mit entsprechend 9 % und 13 %), und der Investmentfonds Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny S.A. (entsprechend 7 % und 5 %). Keine der Beteiligungen anderer Aktionäre geht über 4 % hinaus.

(56) Die Stocznia Gdynia S.A. ist Muttergesellschaft der Grupa Stocznia Gdynia, zu der 12 Tochtergesellschaften gehören. Bis vor kurzem war die Stocznia Gdańsk SA eine solche Tochtergesellschaft, jedoch verkaufte Stocznia Gdynia S.A. den Rest ihrer Anteile an der Danziger Werft durch Vertrag vom Oktober 2007 an den neuen Mehrheitsaktionär Stocznia Gdańsk SA. Was jedoch den Zeitraum von 1998 bis Herbst 2006 betrifft, besaß die Stocznia Gdynia S.A. ein Mehrheitsaktienpaket an der Stocznia Gdańsk S.A. (zuvor Stocznia Gdańsk — Grupa Stocznia Gdynia), und in diesem Zusammenhang wurden beide Werften parallel zueinander umstrukturiert.

(57) Zu den wichtigsten Erzeugnissen der Gdingener Werft im Bereich Schiffbau gehören Containerschiffe von 1 100 bis 5 000 TEU und RoRo-Autotransportschiffe mit einer Ladekapazität von 2 100 bis 6 000 Fahrzeugen. Weitere Produkte sind Multipurpose-Schiffe, Produkt- und Chemikalientanker, Massengutschiffe und Flüssiggastanker.

(58) Im Segment Containerschiffe bis 3 000 TEU sind die europäischen Werften Aker Ostsee und Volkswerft Stralsund in Deutschland sowie die koreanischen und chinesischen Schiffswerften stärkste Wettbewerber. Im Segment Transportschiffe für den Fahrzeugtransport produziert die Werft die weltweit größten Auto-Transportschiffe (nach Nutztragfähigkeit, DWT), und ihr Anteil an den weltweit erteilten Aufträgen für Auto-Transportschiffe beträgt 11 % ([7]). Keine andere Werft in der EU fertigt Auto-Transportschiffe solcher Größe, und das einzige europäische Konkurrenzunternehmen ist die kroatische Werft Uljanik. Die restliche Konkurrenz bilden koreanische und japanische Werften.

(59) Im Zeitraum von 2002 bis 2006 lieferte die Gdingener Werft 48 Schiffe aus. Im Jahre 2004 nahm die Gdingener Werft hinsichtlich des Auftragsvolumens (gemessen in CGT — gewichtete Tonnage) den 13. Rang unter den weltgrößten Werften ein. 2005 belegte sie den 21. Platz, war aber trotzdem weiterhin die größte Werft in Europa.

(60) Ihr aktuelles Auftragsbuch (Stand zum April 2008 ([8]) umfasst 16 Kontrakte (12 Auto-Transportschiffe und 4 Containerschiffe) mit einem Gesamtwert von 581 000 CGT, die 2008 und 2009 ausgeliefert werden.

(61) Zu den technischen Hauptanlagen der Gdingener Werft gehören zwei Trockendocks, SD I und SD II.

(62) Der Beschäftigungsstand der Gdingener Werft betrug im August 2007 4 611 Mitarbeiter, wovon 68 % direkt in den Produktionsprozess eingebunden sind ([9]). Das sind 26 % weniger als im Dezember 2004, als die Werft 6 249 Personen beschäftigte ([10]).

(63) Die Grupa Stocznia Gdynia geriet zum ersten Mal 2002 in Schwierigkeiten. Im Umstrukturierungsplan von 2004 wurde erläutert, dass die Faktoren, die zu der schwierigen finanziellen Lage geführt haben, externen Charakter hatten und dazu die Konkurrenz aus Asien, der steigende Kurs des Polnischen Złoty im Verhältnis zum US-Dollar, steigende Stahlpreise, Schwierigkeiten beim Zugang zu Finanzierungsmöglichkeiten für die Schiffe infolge des Konkurses der Stocznia Szczecin Porta Holding S.A. und der Einsturz des Portalkrans in der Gdingener Werft während eines heftigen Sturms im Jahre 1999 zu zählen waren. Andere Faktoren hatten eher betriebsinternen Charakter. Im Rahmen der Bemühungen, die Auftragsbücher zu füllen, insbesondere nach der Erhöhung der Produktionskapazität im Zusammenhang mit dem Erwerb der Danziger Werft im Jahre 1998, wurden bei der Gdingener Werft eine Reihe von Managemententscheidungen getroffen, die sich als problematisch erwiesen. Die Gdingener Werft übernahm das Entwurfs-, Technologie-, Finanz- und Handelsrisiko (neue Produkte, Prototypen, der verlustbringende Bau von für die Werft neuen Schiffstypen: Stückgutfrachter, Chemikalientanker, RoRo-Schiffe, Gastanker, Massengutschiffe, Frachtschiffe). Auch die Geschwindigkeit, in der bei der Gdingener Werft die operativen Kosten gesenkt wurden, war nicht zufriedenstellend.

(64) Diese Schwierigkeiten traten während des gesamten Umstrukturierungsprozesses weiter auf. Nach dem Umstrukturierungsplan von 2006 waren die in den von der Werft geschlossenen Lieferverträgen nicht berücksichtigte Aufwertung des Polnischen Złoty im Verhältnis zum US-Dollar und der beispiellose Preisanstieg für Stahl Ursachen für diese langanhaltenden Schwierigkeiten. Eine weitere Ursache waren fehlende Geldmittel zur Finanzierung breit angelegter Umstrukturierungsmaßnahmen.

(65) Die finanziellen Schwierigkeiten der Unternehmensgruppe führten zu Rückständen bei der Regulierung öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Verpflichtungen sowie von Löhnen und Gehältern, zu Materialmängeln, einer Verlangsamung der Produktionsprozesse, einem Kostenanstieg (Stückkosten, Vertragsstrafen) und zu Verzögerungen bei der Auftragserfüllung.

(66) Die Finanzlage der Gdingener Werft gestaltete sich schrittweise immer schlechter.

([6]) Sachstand zum 31. März 2007. *Quelle*: Informationsmemorandum vom 4. Juli 2007.

([7]) *Quelle*: Informationsmemorandum vom 4. Juli 2007.

([8]) *Quelle*: Vorgaben der finanziellen Vorausschau für die Stocznia Gdynia SA, die von der Gesellschaft Amber erstellt wurden, im Zusammenhang mit der Due-Diligence-Prüfung der Gdingener Werft, die der Kommission am 9. April 2008 vorgelegt und am selben Tag eingetragen wurden.

([9]) *Quelle*: Geschäftsplan der Gdingener Werft für die Jahre 2008-2012, der von der Gesellschaft Amber im Dezember 2007 erstellt, der Kommission am 29. Februar 2008 vorgelegt und am 3. März 2008 eingetragen wurde.

([10]) Ibidem.

Tabelle 1

Operative Tätigkeit der Gdingener Werft

(in Mio. PLN)

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

Quelle: Umstrukturierungsplan von 2006 und Informationsmemorandum.

(67) Darüber hinaus erwartet die Werft in den Jahren 2008 und 2009 im Zusammenhang mit der Abarbeitung des laufenden Auftragsportfolios weitere deutliche Verluste ([11]).

2. *ENTSCHEIDUNG ÜBER DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS NACH ARTIKEL 88 ABSATZ 2 EG-VERTRAG*

(68) In ihrer Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens stellte die Kommission fest, dass einige der Kommission gemäß dem in Anhang IV Punkt 3 zum Beitrittsvertrag bestimmten Verfahren angemeldeten Maßnahmen eine neue Beihilfe darstellen, da sie nach dem Beitritt Polens zur EU am 1. Mai 2004 gewährt wurden oder zum Zeitpunkt des Ergehens dieser Entscheidung noch nicht gewährt worden sind. Die Kommission hat diese Maßnahmen in Teil B von Anhang I zu der genannten Entscheidung aufgezählt.

(69) Die Kommission entschied auch, dass ein Teil der in Teil A von Anhang I zu der genannten Entscheidung genannten Beihilfemaßnahmen zugunsten der Gdingener Werft vor dem 1. Mai 2004 gewährt wurden und im Sinne von Anhang IV Punkt 3 zum Beitragsvertrag keine Anwendung nach dem Datum des Beitritts findet, und in diesem Zusammenhang nicht im Rahmen des in Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag bestimmten Verfahrens geprüft wird. Diese Beihilfen sind demnach nicht Gegenstand der vorliegenden Entscheidung. Gleichwohl sind diese bei der Bewertung der Vereinbarkeit der nach dem Tag des Beitritts gewährten Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt zu berücksichtigen.

(70) In Bezug auf die in Teil B von Anhang I zu der Entscheidung genannten Beihilfemaßnahmen hat die Kommission argumentiert, dass vor dem Beitritt Polens zur EU keine rechtlich bindende Entscheidung über diese Beihilfemaßnahmen getroffen wurde, obgleich sie einräumte, dass zu dieser Zeit gewisse einführende Tätigkeiten unternommen wurden, die auf das Treffen einer solchen rechtlich bindenden Entscheidung abgezielt haben.

(71) Bezüglich der Umstrukturierung der öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten gemäß dem sog. „Verfahren nach Kapitel 5a“ auf der Grundlage des Gesetzes vom 30. Oktober 2002 über staatliche Beihilfen für Unternehmen mit besonderer Bedeutung für den Arbeitsmarkt, mit Änderungen ([12]), hat die Kommission festgestellt, dass die rechtlich bindende Entscheidung für eine solche Umstrukturierung von Verbindlichkeiten der sog. „Umstrukturierungsbeschluss“ ist, der durch den Leiter der Agentur für industrielle Entwicklung (ARP) — einer Regierungsagentur, die für die Verwaltung der Umsetzung des Verfahrens nach Kapitel 5a verantwortlich ist — getroffen wird. In der gegensätzlichen Sache ist der Umstrukturierungsbeschluss jedoch nicht vor dem Beitritt ergangen ([13]). Die Entscheidung des Leiters der Agentur für industrielle Entwicklung vom 19. April 2004 über die Annahme des Umstrukturierungsplans von 2004 erfüllte bekanntermaßen nicht die verfahrenstechnischen und grundsätzlichen Anforderungen, die es erlaubt hätten, diesen als Umstrukturierungsbeschluss anzuerkennen.

(72) Bezüglich der auf diese öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten berechneten Zinsen nahm die Kommission die Erklärung Polens zur Kenntnis, dass die Zinsen wegen ihres Beihilfecharakters automatisch zusammen mit der Hauptschuld erlassen werden, ohne dass eine separate Entscheidung darüber notwendig wäre.

(73) Bezüglich einer Reihe von Beihilfemaßnahmen wie Produktionsgarantien, Kapitalzuführungen, die Begebung von Obligationenanleihen und die Umwandlung von Forderungen in Anteilscheine, die als Beihilfen 28-34 in Teil B von Anhang I zu der Entscheidung genannt werden, fand die Kommission keinerlei Beweise für das Vorhandensein verbindlicher Rechtsakte. Die Kommission nahm insbesondere auf das von polnischer Seite vorgebrachte Hauptargument Bezug, dass diese Beihilfemaßnahmen im Umstrukturierungsplan für die Gdingener Werft von 2004 erfasst seien, der vom Aufsichtsrat der Gdingener Werft angenommen wurde, und dass die Vertreter des polnischen Ministeriums für Staatsvermögen mit der Zustimmung zur Annahme des Umstrukturierungsplans von 2004 die zuständigen Behörden zur Umsetzung dieser Beihilfemaßnahmen verpflichtet haben.

([11]) Wie weiter unten beschrieben, werden die Verluste in dem gemeinsamen Privatisierungsplan, der von der Gesellschaft ISD Polska erstellt wurde, für 2008 auf 280 Mio. PLN geschätzt.

([12]) Die Rechtsgrundlage wurde ausführlich in der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens, Teil 3.2, beschrieben.

([13]) Die Kommission erfuhr aus den Stellungnahmen der Gdingener Werft zur Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens, dass die Entscheidung über die Umstrukturierung tatsächlich am 4. Januar 2005 gefasst wurde.

(74) Die Kommission erkannte insbesondere, dass der Aufsichtsrat ohne notwendige andere Handlungen seitens der Aktionäre kein Recht hatte, eine Entscheidung zu treffen, die finanzielle Folgen für die Aktionäre mit sich bringt. Die Kommission stellte auch fest, dass selbst unter der Annahme, dass der Aufsichtsrat zum Treffen solcher Entscheidungen im Namen und anstelle der Aktionäre befugt war, weiterhin unklar gewesen ist, ob aus einer solchen Entscheidung die positive Verpflichtung des Fiskus zur Gewährung von staatlicher Beihilfe abzuleiten sei, in Anbetracht der Tatsache, dass unter normalen Umständen eine Vereinbarkeit von Handlungen, die durch den Staat als Marktteilnehmer und Handlungen, die durch den Staat im Verlaufe der Umsetzung verschiedenartiger öffentlicher Zwecke unternommen werden, nicht möglich ist.

(75) In Bezug auf die in Teil B von Anhang I zu der Entscheidung genannte Beihilfemaßnahme 32 (Kapitalzuführung von 40 Mio. PLN) hatte die Kommission Zweifel, ob die Verpflichtung des Fiskus zu der Kapitalerhöhung vor dem Beitritt Polens zur EU das geeignete Rechtsinstrument sei, in Anbetracht der Tatsache, dass die Forderung nach Eintragung jeder Kapitalerhöhung einer Gesellschaft durch das zuständige Gericht innerhalb einer Frist von 6 Monaten nicht erfüllt worden war.

(76) Im Zusammenhang mit der Feststellung, dass eine Reihe von Beihilfemaßnahmen zugunsten der Gdingener Werft eine neue staatliche Beihilfe darstellt, meldete die Kommission Zweifel daran an, ob eine beliebige der Bedingungen für die Genehmigung dieser Beihilfe als Umstrukturierungsbeihilfe erfüllt worden ist.

3. *STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN*

a) ***Stellungnahme der Gdingener Werft***

(77) Der Begünstigte der Beihilfe führte zwei Arten von Argumenten an: Argumente bezüglich der Zuständigkeit der Kommission zur Vornahme von Handlungen in Bezug auf die in Teil B von Anhang I zu der Entscheidung genannten Beihilfemaßnahmen und Argumente bezüglich der Zweifel der Kommission über die Vereinbarkeit dieser Beihilfe — im Falle ihrer Anerkennung als neue Beihilfe — mit dem Gemeinsamen Markt.

(78) Bezüglich der Umstrukturierung der öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a führte der Begünstigte an, dass die Tatsache der Gewährung der Beihilfe im Grunde genommen ein Umstrukturierungsbeschluss durch den Leiter der Agentur für industrielle Entwicklung sei. Der Begünstigte argumentiert jedoch — ähnlich wie Polen in der ersten Phase des von der Kommission durchgeführten Prüfverfahrens —, dass die diesbezügliche Entscheidung durch den Leiter der Agentur für industrielle Entwicklung am 19. April 2004, d. h. vor dem Beitritt Polens zur EU, getroffen wurde.

(79) Der Begünstigte hat behauptet, dass gerade die Zustimmung aller einzelnen öffentlich-rechtlichen Schuldner zur Umstrukturierung gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a von der Gewährung der Beihilfe noch vor dem Beitritt Polens zur EU zeuge ([14]).

([14]) Ausführliche Informationen: siehe Punkt 67 der Entscheidung der Kommission über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens.

(80) Bezüglich der Zinsen auf die von der Umstrukturierung eingeschlossenen öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a hat der Begünstigte behauptet — im Widerspruch zu dem von Polen in der ersten Phase des von der Kommission durchgeführten Prüfverfahrens präsentierten Standpunkt —, dass für die Verbindlichkeiten nach dem 30. Juni 2003 keinerlei Verzugszinsen berechnet wurden.

(81) In Bezug auf die Beihilfemaßnahme 32 (Kapitalzuführung) hat der Begünstigte behauptet, dass der genaue Umfang der Beteiligung des Staates vor dem Beitritt Polens zur EU bekannt war und diese Beihilfe demnach als vor dem Beitritt gewährte Beihilfe zu gelten habe.

(82) Der Begünstigte nahm auch zu anderen Aspekten der Entscheidung Stellung. Er stellte insbesondere fest, dass die Produktionsgarantien, die der Werft von der polnischen Ausfuhrkreditanstalt Korporacja Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych (KUKE) eingeräumt wurden, keine staatliche Beihilfe darstellen. Der Begünstigte behauptet, dass es sich bei dem KUKE-Bürgschaftssystem um ein sich finanziell selbst tragendes System handele, in dem die über die Prämien eingenommenen Mittel — langfristig — das übernommene Risiko und die tatsächlich ausgezahlten Beträge übersteigen. Der Begünstigte beschrieb die Bedingungen, zu denen KUKE diese Bürgschaften erteilt hat (Versicherungssätze und Art der geforderten Sicherheit).

(83) Bezüglich der Anforderung einer Beschränkung der Beihilfe auf das notwendige Minimum behauptete der Begünstigte, dass der Beihilfebetrag auf den absoluten Mindestbetrag beschränkt war und dass die Gewährung einer höheren Beihilfe angemessen gewesen wäre, wenn diese erhältlich gewesen wäre. Darüber hinaus argumentierte der Begünstigte, dass die beihilfefreie Finanzierung dieser Kosten auch bei einer engen Definition der Umstrukturierungskosten (ohne Einbeziehung der Betriebskosten der Werft) bei 30 % läge, was die Vereinbarkeit mit den Leitlinien über die Umstrukturierungsbeihilfe von 1999 sicherstellen würde ([15]).

(84) Der Begünstigte argumentierte des Weiteren, dass die staatliche Beihilfe für die Gdingener Werft nicht zu Wettbewerbsverzerrungen in Europa führe, und behauptete, dass die wahre Gefahr für die europäischen Werften in der Konkurrenz seitens der Werften aus den Ländern des Fernen Ostens zu suchen sei. Der Begünstigte räumte ein, dass Containerschiffe auch in anderen europäischen Werften, hauptsächlich in Deutschland, gebaut werden, er behauptete jedoch, dass sich die in Deutschland gefertigten Containerschiffe in ihren Entwurfseigenschaften und technischen Merkmalen von den seinen unterschieden. Hinsichtlich der Auto-Transportschiffe versicherte der Begünstigte, dass keine andere Werft in der EU solche Schiffe baue, wodurch die Gdingener Werft in diesem Produktionssegment mit keiner anderen Werft in der EU in Wettbewerb stehe.

([15]) Der Begünstigte behauptet, dass die Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten von 1999 (ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2) Anwendung fänden.

(85) Der Begünstigte behauptete auch, dass der Prozess seiner Umstrukturierung mit Sicherheit bis Ende 2007 abgeschlossen sei.

b) ***Stellungnahmen anderer Beteiligter***

(86) Dänemark und der dänische Verband für Seeverkehrswirtschaft Danish Maritime haben die Kommission in ihren Anstrengungen unterstützt, zu gewährleisten, dass staatliche Beihilfe in Übereinstimmung mit den geltenden Bestimmungen gewährt wird. Sie wiesen auf die Tatsache hin, dass ein Teil der dänischen Werften im Ergebnis des harten Wettbewerbs auf dem Weltschiffbaumarkt bereits geschlossen wurde oder vor dem drohenden Konkurs steht und keinerlei staatliche Beihilfe erhält. Sie bestätigten auch, dass das Produktangebot der dänischen Werften dem der polnischen Werften ähnlich ist, wodurch jegliche Anzeichen eines unlauteren Wettbewerbs negative Auswirkungen auf die dänischen Werften haben können. Dänemark wandte sich auch mit der Bitte an die Kommission, von der Gdingener Werft eine Verringerung ihrer Produktionskapazitäten zu fordern, so dass die staatliche Beihilfe nicht zu einem zusätzlichen Ausbau der Überkapazitäten in der Welt genutzt wird.

(87) Die Gesellschaft Ray Car Carriers unterstrich, als größter Kunde und gleichzeitig Minderheitsaktionär, die Bedeutung der Gdingener Werft für ihre Tätigkeit und führte dazu die Verträge an, mit denen sie an die Werft gebunden ist. Die Gesellschaft Ray Car Carriers war überzeugt, dass die Werft dank ihrer hoch qualifizierten Facharbeiter und des Managements zu einer der besten Werften in Europa werden könnte, wenn sie umstrukturiert und zu diesem Zweck staatliche Beihilfe erhalten würde.

(88) Die Gewerkschaft Solidarność verwies auf die sich verschlechternde Lage der Werft und begründete damit die Notwendigkeit ihrer raschen Umstrukturierung. Die Gewerkschaft lieferte eine Beschreibung ausgewählter, von der Werft bereits angewendeter Umstrukturierungsmaßnahmen und drückte ihre Überzeugung darüber aus, dass die Werft dank der verfügbaren Technologie und ihrer Beschäftigten zu den anderen rentablen europäischen Werften aufschließen werde. Die staatliche Beihilfe sei demnach zur Durchführung des Umstrukturierungsplans notwendig.

(89) Der polnische Arbeitgeberverband Polski Związek Pracodawców Forum Okrętowe erläuterte die Ursachen für die schwierige Lage, in der sich die Werft befindet, und sprach sich für die Umstrukturierung der Werft und die zu diesem Zweck notwendige staatliche Beihilfe aus.

c) ***Stellungnahme Polens***

(90) Polen nahm zu der Entscheidung, ähnlich wie der Begünstigte, sowohl bezüglich der Frage der Zuständigkeit als auch in der Frage der Vereinbarkeit Stellung.

(91) Bezüglich der Umstrukturierung der öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a präsentierte Polen keinerlei zusätzliche Argumente. Jedoch widersprach Polen, in Beantwortung der Stellungnahme des Begünstigten, der von diesem übernommenen Auslegung der polnischen Rechtsbestimmungen.

(92) Bezüglich der in Teil B von Anhang I zu der Entscheidung genannten Beihilfemaßnahmen 28-34 wies Polen die in der Entscheidung über die Einleitung des Verfahrens enthaltenen Schlussfolgerungen der Kommission nicht zurück. Polen führte dagegen ein neues Argument an und behauptete, dass die Erklärungen der Vertreter verschiedener staatlicher Behörden, die der Arbeitsgruppe Schiffbauindustrie angehören, über die Absicht der Ausweitung dieser Beihilfemaßnahmen als so genanntes administratives Versprechen zu behandeln sind. Diese Erklärungen wurden vor dem Beitritt Polens zur EU abgegeben.

(93) Bezüglich der Beihilfemaßnahme 32 (Kapitalzuführung) stellte Polen fest, dass ein Auftreten des Ministers für Staatsvermögen auf der Aktionärsversammlung als Eigentümer der Gdingener Werft nicht getrennt von den Handlungen betrachtet werden kann, die dieses Ministerium als Bewilligungsbehörde von staatlicher Beihilfe unternimmt.

(94) Gleichzeitig befindet Polen, dass das Ministerium für Staatsvermögen, sofern die mit der Kapitalzuführung verbundenen Handlungen zum Bereich des Eigentums (*dominium*) gehören und den Bestimmungen des Zivilrechts unterliegen, im Falle der Erhöhung des Betriebskapitals von Gesellschaften durch den Minister (für Staatsvermögen) zur Einhaltung zusätzlicher Vorschriften des öffentlichen Rechts verpflichtet ist, die gewöhnliche Marktteilnehmer nicht zu befolgen haben (*imperium*).

(95) Danach erläuterte Polen, dass die Forderung von 6 Monaten (zur gerichtlichen Eintragung der Zeichnung von Aktien) ausschließlich eine formelle Anforderung darstellt und keinerlei Auswirkungen auf die Festlegung des Zeitpunkts der Entstehung der Verpflichtung des Aktionärs zur Übernahme der Aktien hat. Polen behauptete, dass diese Verpflichtung 2004 — vor dem Beitritt Polens zur EU — entstanden sei und ihre Erfüllung „lediglich der Annahme eines neuen Beschlusses über die Erhöhung des Betriebskapitals der Werft bedurfte, was am 4. März 2005 erfolgt sei". Die Übernahme der Aktien durch das Ministerium für Staatsvermögen erfolgte zu einem späteren Zeitpunkt — am 23. Juni 2005.

(96) Hinsichtlich der Vereinbarkeit der neuen Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt versicherte Polen, dass der Umstrukturierungsplan von 2004 eine solide wirtschaftliche Grundlage für die Umstrukturierung der Werft darstelle. Polen räumte ein, dass das Umstrukturierungsverfahren mit eingeschränkten Finanzmitteln durchgeführt werde. Danach beschrieb Polen in Kurzform die im Umstrukturierungsplan von 2004 enthaltenen Umstrukturierungsmaßnahmen, um nachzuweisen, dass sich die Umstrukturierung nicht nur auf eine finanzielle Umstrukturierung beschränkt hat. Polen verteidigte die im Umstrukturierungsplan von 2004 vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen, die zugunsten der Unternehmensgruppe Grupa

Stocznia Gdynia unternommen wurden. Bezüglich der Anforderung nach Beschränkung der Beihilfe auf das notwendige Minimum versicherte Polen, dass die Beihilfe nicht zu anderen Zwecken als der Umstrukturierung verwendet werde, und behauptete, dass die Beihilfeintensität 31 % betragen habe, zu verstehen als prozentualer Anteil der Beihilfe an den Gesamtkosten der Umstrukturierung, darunter den betrieblichen Aufwendungen. Bezüglich des Eigenbeitrags stellte Polen fest, dass als „Eigenbeitrag" die Neuaushandlung der in den Verträgen vereinbarten Preise sowie auch der kumulierte Gewinn und der positive Saldo der Geldströme, die von der Werft in Zukunft generiert werden, zu verstehen sei.

(97) Polen fügte eine ausführliche Beschreibung der Funktion des von KUKE angewendeten Garantiesystems an und behauptete, dass diese Bürgschaften keine staatliche Beihilfe darstellen.

4. *CHRONOLOGISCHE BESCHREIBUNG DER ENTSCHEIDENDEN EREIGNISSE NACH DER ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION ÜBER DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS*

(98) Nachfolgend werden in Kurzform das von der Kommission durchgeführte Verfahren und die Ereignisse, die im Laufe dieses Verfahrens eingetreten sind, dargelegt.

(99) In Beantwortung der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens übermittelten die polnischen Behörden im Herbst 2005 Erklärungen zweierlei Art: zum Ersten wurde die Zuständigkeit der Kommission zur Vornahme von Handlungen in Bezug auf die in der Entscheidung der Kommission als neue Beihilfe bestimmten Maßnahmen in Zweifel gezogen; zweitens wurde angeführt, dass, auch wenn die genannten Maßnahmen eine neue Beihilfe darstellen, diese — als Umstrukturierungsbeihilfe — mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar seien. Die Reaktion der Gdingener Werft auf die Entscheidung der Kommission war ähnlich. Beide wurden weiter oben beschrieben.

(100) Um seinen Standpunkt in der Frage der Vereinbarkeit der Beihilfe zu unterstützen, legte Polen der Kommission den Umstrukturierungsplan für die Gdingener Werft von 2004 vor, der mit dem Umstrukturierungsplan identisch war, in dessen Zusammenhang die Kommission wegen Zweifeln hinsichtlich seiner Glaubwürdigkeit und Zuverlässigkeit das förmliche Prüfverfahren eingeleitet hatte. Jedoch unterzog die Kommission den Umstrukturierungsplan von 2004 einer eingehenden Prüfung und wandte sich dazu an eine externe Beratungsfirma. Im Ergebnis stellte die Kommission fest, dass der Umstrukturierungsplan von 2004 keine der in den entsprechenden Leitlinien festgelegten Bedingungen für die Annahme von Umstrukturierungsbeihilfe erfüllt. Bei einem Treffen am 22. Februar 2006 erläuterte die Kommission den polnischen Behörden ihre wichtigsten Zweifel. Sie wies auch auf die wichtigsten Schwächen des Umstrukturierungsplans von 2004 hin: die geringe Investitionstätigkeit, die niedrige vorgesehene Produktivität, hohe Produktionskosten, vor allem allgemeine Aufwendungen und die nicht ausreichende Stärkung der eigenen Kapitalbasis der Werft. Die der Werft gewährte Beihilfe ist als Betriebsbeihilfe zur Unterstützung der Umstrukturierung der Verschuldung und Fortführung der Geschäftstätigkeit der Werft zu betrachten.

(101) Im Dezember 2005 erfuhr die Kommission aus allgemein zugänglichen Quellen ([16]) von der Gründung der Korporacja Polskie Stocznie (nachfolgend „KPS") — einer Holding im Staatseigentum, deren Zweck der Zusammenschluss der drei größten polnischen Werften in Gdingen, Danzig und Stettin (nachfolgend „Konsolidierungsplan") sein soll. Hauptaufgabe der KPS war die Sicherstellung der Finanzierung der Werftproduktion. Polen hat die Kommission in keiner Phase des Verfahrens von dem Konsolidierungsplan in Kenntnis gesetzt, weder vor noch nach der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens.

(102) Gleichzeitig erfuhr die Kommission aus Presseberichten von den laufenden Gesprächen über den Verkauf der Gdingener Werft und der Danziger Werft an strategische Investoren und die Aufteilung beider Gesellschaften, die ihre Tätigkeit bislang im Rahmen einer Unternehmensgruppe ausübten. Mit Schreiben vom 13. Januar 2006 forderte die Kommission Polen auf, eine Erklärung hinsichtlich der tatsächlichen Strategie der polnischen Regierung gegenüber der Gdingener Werft abzugeben.

(103) Polen antwortete mit Schreiben vom 20. Februar 2006 und erklärte, dass in der Vergangenheit tatsächlich ein Konsolidierungsplan in Erwägung gezogen wurde, dieser jedoch abgelehnt worden war, und kündigte an, dass in Kürze eine neue Strategie für die Umstrukturierung des polnischen Schiffbausektors angenommen wird.

(104) Während des Treffens am 22. Februar 2006 und in dem Schreiben vom 13. März 2006 informierten die polnischen Behörden die Kommission, dass der Umstrukturierungsplan von 2004 überholt sei und Modifikationen erforderte. Die polnischen Behörden verpflichteten sich, bis Juni 2006 eine Novellierung des Umstrukturierungsplans vorzulegen. Sie stellten auch die Eckpfeiler der neuen Strategie für die Umstrukturierung des polnischen Schiffbausektors vor. Zum einen sollte die Danziger Werft schnellstmöglich von der Grupa Stocznia Gdynia abgetrennt werden. Zum Zweiten sollte die Regierung, im Rahmen der Umsetzung des langfristigen Ziels — der vollständigen Privatisierung beider Werften — den Eintritt von privatem Kapital in die Danziger Werft und die Gdingener Werft zulassen.

(105) Am 19. April 2006 fasste die Aktionärshauptversammlung der Stocznia Gdynia S.A. den Beschluss, das Stammkapital auf 300 Mio. PLN zu erhöhen. Der Vorstand wurde mit der Suche nach Investoren beauftragt, die an der Übernahme der Aktien im erhöhten Kapital interessiert waren. In diesem Zusammenhang wurde mit dem 10. Mai 2006 das Informationsmemorandum vom Mai 2006 potenziellen Investoren zugänglich gemacht, und der Privatisierungsberater der Gdingener Werft wandte sich direkt an ca. 80 potenzielle Investoren. Die Gdingener Werft erhielt zwei Vorangebote zur Übernahme von Aktien im erhöhten Kapital: ein Angebot von dem

([16]) Protokoll der Sitzung des Ministerrats vom 25. Januar 2005 und 5. Dezember 2005, veröffentlicht auf der Internetseite.

ukrainischen Stahlproduzenten Donbas und ein zweites Angebot vom größten Kunden der Werft — der Gesellschaft Ray Car Carriers. Letztlich gaben beide Gesellschaften am 28. August 2006 bindende Angebote ab, die jedoch von der Deckung und Begleichung der Altschulden durch den Verkäufer, d. h. den polnischen Staat, abhängig gemacht wurden. Nach dem von Polen vorgelegten Ablaufplan (Schreiben vom 26. September 2006) sollten die Verhandlungen mit beiden Bietern bis Ende Oktober 2006 abgeschlossen sein und die Übernahme der neuen Aktien bis zum 15. Dezember 2006 erfolgen.

(106) Die Kommission erhielt am 9. Juni 2006 einen ersten Entwurf des Umstrukturierungsplans von 2006. Nach einem Besuch der Werft und der Einholung eines Gutachtens bei einer externen Beratungsfirma drückten die Kommissionsdienststellen am 13. Juni 2006, während eines Besuchs in dem Betrieb, und danach mit Schreiben am 17. Juli starke Bedenken bezüglich dieses Entwurfes aus und wiesen darauf hin, dass der Umstrukturierungsplan nicht breit genug angelegt erscheint, um eine langfristige Rentabilität der Werft zu gewährleisten, dass die Finanzierung der Umstrukturierung nicht sichergestellt sei, dass konkrete Perspektiven für die Finanzierung der Umstrukturierung aus von staatlicher Beihilfe freien Mitteln fehlten und dass letztlich keinerlei Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen würden. Unter Hinweis auf die fortdauernde Abhängigkeit von Finanzierungsgarantien für Schiffe, die von KUKE, einer regierungseigenen Agentur, erteilt werden, warnte die Kommission die Werft und die polnischen Behörden, dass diese Bürgschaften eine staatliche Beihilfe darstellen.

(107) Trotz dieser Warnungen wich der von Polen im September 2006 mit zweimonatiger Verspätung vorgelegte Umstrukturierungsplan von 2006 nicht wesentlich von der ersten Version ab. Weiter unten werden die Punkte des Umstrukturierungsplans von 2006 dargelegt, die von der Kommission am stärksten kritisiert wurden.

(108) Während des Treffens am 7. Dezember 2006 und im Folgenden auch mit Schreiben vom 29. Januar 2007 klärte die Kommission die polnischen Behörden darüber auf, dass der Umstrukturierungsplan von 2006 nach einer Vorprüfung keine der Bedingungen für die Annahme von Umstrukturierungsbeihilfe nach den aktuellen Leitlinien erfüllt.

(109) Während dieses Treffens erklärten die polnischen Behörden, dass sie beabsichtigen, die Privatisierung der Gdingener Werft noch einmal über ein offenes und transparentes Verfahren einzuleiten, mit dem Ziel, einen privaten Investor zu finden, der die vollständige Kontrolle über die Werft übernehmen würde. Polen stellte fest, dass das Privatisierungsverfahren bis Juni 2007 abgeschlossen sein soll. Während des Wartens auf die Erstellung der Privatisierungsunterlagen wandte sich Polen an die Kommission mit der Bitte um eine Stellungnahme zu den notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, die für die Gdingener Werft anzuwenden wären, um potenziellen Investoren korrekte Informationen zukommen lassen zu können.

(110) In den folgenden Monaten setzte die Gdingener Werft ihre Gespräche mit beiden Investoren fort, die im August 2006 Angebote abgegeben hatten — Donbas und die Gesellschaft Ray Car Carriers. Gleichzeitig bereitete die polnische Regierung eine Reihe verschiedener Privatisierungsunterlagen zur erneuten Aufnahme des Privatisierungsverfahrens für den Fall eines Scheiterns der zu dieser Zeit laufenden Verhandlungen vor. Im Mai 2007 meldete die polnische Regierung, dass die Verhandlungen mit einem Fiasko geendet hatten und das Privatisierungsverfahren von vorn beginnen würde. In dem Schreiben vom 22. Juni 2007 stellte Polen einen neuen Zeitplan für die Privatisierung vor, mit einem voraussichtlichen Datum für den Abschluss im Dezember 2007, d. h. ein halbes Jahr nach dem für den Abschluss des Verfahrens ursprünglich angesetzten Datum, zu dem sich Polen im Januar 2007 verpflichtet hatte. Im Schreiben vom 31. Juli 2007 betonte die Kommission, dass keine weitere Verzögerung des Privatisierungsverfahrens möglich sei. Die Kommission warnte Polen zu diesem Zeitpunkt auch, dass es in der gegenwärtigen Situation scheint, als ob die Bedingungen für die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität der Werft und die zumindest teilweise Finanzierung der Umstrukturierung aus Finanzmitteln, die frei von staatlicher Beihilfe sind, nicht erfüllt werden.

(111) Unterdessen führte die Kommission, nach Vereinbarungen von Kommissarin Neelie Kroes und dem polnischen Wirtschaftsminister Piotr Woźniak vom Dezember 2006, intensive Gespräche mit den polnischen Behörden und der Gdingener Werft mit dem Ziel der Festlegung der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen. Im Schreiben vom 28. Februar 2007 verpflichtete sich Polen zur Schließung von Dock SD I in der Gdingener Werft nach Bearbeitung aller vertraglich vereinbarten Aufträge und dem Abschluss der erforderlichen Investitionen im Trockendock SD II, d. h. ab Januar 2010.

(112) Um zu prüfen, ob dieser Vorschlag tatsächlich eine Ausgleichsmaßnahme darstellt, bat die Kommission die Gdingener Werft um Übermittlung einer Reihe von Informationen. Mit Schreiben vom 31. Juli 2007 informierten die Kommissionsdienststellen Polen dann, dass sie bereit sind, die Schließung von Trockendock SD I als ausreichende Ausgleichsmaßnahme einleitend anzuerkennen, unter der Bedingung, dass die Schließung des Objekts die Verschrottung auf eine solche Weise bedeutet, dass die Montage und der Stapellauf von Schiffen unumkehrbar unmöglich gemacht sind und unter der Bedingung, dass die Schließung des Docks zum 1. September 2009 oder früher erfolgt, falls das Schiff 8185/04 — das letzte Schiff aus dem Auftragsbuch der Werft nach dem Stand vom 8. März 2007 — früher vom Stapel gelassen wird. Darüber hinaus darf Dock SD I im Jahre 2009 ausschließlich zur Montage von zwei Schiffen genutzt werden, deren Montage in diesem Dock für 2009 geplant ist und deren Montage nicht in Dock SD II verlagert werden kann (Flüssiggastanker 8185/03 und 8185/04). Im Folgenden wird ausgeführt, auf welcher Grundlage die Kommission zu diesem Schluss gekommen ist.

(113) Das neue, auf der Grundlage des polnischen Gesetzes vom 30. August 1996 über die Kommerzialisierung und Privatisierung durchgeführte Privatisierungsverfahren wurde im Juli 2007 aufgenommen. Am 5. Juli 2007 nahm die Aktionärshauptversammlung der Gdingener Werft den Beschluss über die Erhöhung des Stammkapitals um 515 Mio. PLN an, wobei die Aktien im Falle des erfolgreichen Abschlusses der Privatisierung durch das polnische Ministerium für Staatsvermögen übernommen werden würden. Es wurde ein Informationsmemorandum mit Datum vom 4. Juli 2007 erstellt. Dieses wurde potenziellen Investoren mit dem 10. Juli 2007, d. h. durch Veröffentlichung einer Aufforderung zur Abgabe von Angeboten in der Inlands- und Auslandspresse, zugänglich gemacht. Wie weiter oben beschrieben, übermittelte die Kommission ihre Stellungnahme zu dem Informationsmemorandum und diese wurde von Polen auf zufriedenstellende Weise berücksichtigt.

(114) Nachdem weitere Verzögerungen bei der Privatisierung offenbar wurden, mahnte die Kommission Polen mit Schreiben vom 3. Oktober 2007 an, das Privatisierungsverfahren unverzüglich abzuschließen. Im Schreiben vom 23. Oktober 2007 informierte Polen die Kommission, dass die Privatisierung nicht wie geplant — d. h. bis Ende 2007 — abgeschlossen wird. Stattdessen verpflichtete sich Polen zur Aufnahme von Verhandlungen mit ausgewählten Investoren ab Januar 2008. Die Kommission wiederholte ihre mit den Verzögerungen verbundenen Bedenken in dem Schreiben vom 30. November 2007 und stellte fest, dass sie erwartet, dass der neue Eigentümer der Gdingener Werft einen ersten Entwurf des neuen Umstrukturierungsplans bis Ende Februar 2008 vorlegt. Diese Forderung wurde von der Kommission später bei verschiedenen Gelegenheiten mehrfach wiederholt. Darüber hinaus betonte die Kommission häufig die Bedeutung der Befolgung des Privatisierungszeitplans und wies darauf hin, dass die Neuaufnahme des Privatisierungsverfahrens durch Polen unbegründet erscheint.

(115) Polen informierte die Kommission darüber, dass elf Unternehmen um das Informationsmemorandum der Gdingener Werft ersucht hatten, und bis zum 1. Oktober 2007 gaben dann vier Unternehmen ihre Vorangebote ab. Diese vier Unternehmen wurden zur Due-Diligence-Prüfung zugelassen. Insgesamt wurden bis zum Abgabestichtag, d. h. bis zum 20. Dezember 2007, drei bindende Angebote abgegeben. Ende Januar 2008 beschloss Polen, mit zwei Investoren Verhandlungen aufzunehmen. Mitte Februar 2008 erklärte Polen, dass die Privatisierung der Gdingener Werft bis zum Sommer 2008, d. h. ein Jahr nach der Frist, zu der Polen sich im Januar 2007 ursprünglich verpflichtet hatte, abgeschlossen sein wird.

(116) Am 20. März 2008 erhielt einer der Investoren, die Gesellschaft Amber Sp. z o.o. (nachfolgend „Amber"), ein Tochterunternehmen der Złomrex, eines polnischen, im Stahlsektor tätigen Handelsunternehmens, das ausschließliche Verhandlungsrecht über die Privatisierung, das später noch mehrfach verlängert wurde, bis es letztendlich am 12. Mai 2008 erlosch.

(117) Am 29. Februar 2008 übermittelte Polen der Kommission den von der Gesellschaft Amber vorbereiteten Entwurf des Umstrukturierungsplans für die Gdingener Werft ([17]). Darüber hinaus übersandte Amber in der E-Mail vom 9. April 2008 aktualisierte Finanzprojektionen. Die Kommission nahm zu diesem Entwurf während des Treffens der Kommissionsdienststellen mit den polnischen Behörden, Vertretern der Gesellschaft Amber und Vertretern der Gdingener Werft, das am 10. April 2008 in Warschau stattfand, mündlich sowie in schriftlicher Form mit dem Schreiben vom 21. April 2008 Stellung.

(118) Während des Treffens mit den polnischen Behörden am 12. Mai 2008 informierte die Gesellschaft Amber über ihren Rückzug aus dem Privatisierungsverfahren der Gdingener Werft. Noch am selben Tag setzte Polen die Kommission über diese Tatsache in Kenntnis. In der Begründung für ihre Entscheidung an das Ministerium für Staatsvermögen gab Amber als Hauptgrund für den Verzicht die Tatsache an, dass sie nach einer eingehenden Due-Diligence-Prüfung der Lage der Werft zu dem Schluss gekommen sei, dass die Werft auch nach Zuführung der Umstrukturierungsmaßnahmen und der Durchführung wesentlicher Investitionen keine Rentabilität erreichen werde.

(119) Am 15. Mai 2008 trafen die polnischen Behörden die Entscheidung über den Abschluss der Privatisierung im Rahmen der Einladung zu Verhandlungen von Bietern, deren Angebote zu dem im Jahre 2007 aufgenommenen Verfahren zugelassen worden waren.

(120) Am 26. Mai 2008 informierte Polen die Kommission darüber, dass das Privatisierungsverfahren neu aufgenommen wird. In den folgenden Tagesberichten informierte Polen die Kommission über die von den polnischen Behörden zum Finden eines Käufers für die Gdingener Werft ergriffenen Maßnahmen. Polen übermittelte der Kommission mehrere Schreiben, in denen potenzielle Investoren ihrem Wunsch Ausdruck verliehen, über das fortlaufende Privatisierungsverfahren laufend informiert zu werden und ein Informationsmemorandum zu erhalten, sobald dieses vorliegt.

(121) Auf dem Treffen am 10. Juni 2008 wurde offensichtlich, dass die polnischen Behörden intensive Gespräche mit der Gesellschaft ISD Polska, gegenwärtig Eigentümer der Danziger Werft, über den eventuellen Erwerb der Gdingener Werft und den Zusammenschluss beider Schiffbaubetriebe führen. Polen schlug neue Ausgleichsmaßnahmen vor und verwies darauf, dass der neue Investor zusätzliche staatliche Beihilfe fordert und diese zur Bedingung für seine Beteiligung an der Privatisierung gemacht hat. Polen setzte die Kommission auch davon in

([17]) *Quelle:* Geschäftsplan der Gdingener Werft für die Jahre 2008-2012, der von der Gesellschaft Amber im Dezember 2007 erstellt, der Kommission am 29. Februar 2008 vorgelegt und am 3. März 2008 eingetragen wurde.

Kenntnis, dass die Gesellschaft ISD Polska einen gemeinsamen Umstrukturierungsplan für beide Werften ausarbeitet, welcher der Kommission gemäß der von der Kommission bezüglich der Rechtssache C 18/2005 ([18]) über die staatliche Beihilfe angenommenen Anordnung zur Auskunftserteilung bis zum 26. Juni 2008 übermittelt werden soll.

(122) Auf Ersuchen der polnischen Behörden informierte die Kommission Polen und ISD Polska auf dem Treffen am 10. Juni 2008 und danach erneut auf dem Treffen am 13. Juni 2008 darüber, dass gewisse Randbedingungen erfüllt werden müssen, wenn ISD Polska die Gdingener Werft mit der Absicht der Ausübung einer gemeinsamen Tätigkeit mit der Danziger Werft erwerben will. Die Randbedingungen waren wie folgt: Die Gesellschaft ISD Polska müsste bis zum 26. Juni 2008 einen gemeinsamen Umstrukturierungsplan für beide Werften vorlegen. Die Gesellschaft ISD Polska müsste, gemäß den anwendbaren Leitlinien, die wesentliche Finanzierung der Umstrukturierungskosten sicherstellen und die tatsächlichen Ausgleichsmaßnahmen übernehmen. Die Kommission stellte fest, dass die von ISD Polska vorgeschlagene Eigenbeteiligung zum Ausgleich der Umstrukturierungskosten, berücksichtigt man die von der Werft in der Vergangenheit bezogene und von ISD Polska im Zusammenhang mit der Privatisierung zusätzlich benötigte staatliche Beihilfe, nicht ausreichend ist.

(123) Mit dem Schreiben vom 6. Juni 2008 informierte Polen die Kommission, dass die Regierung am 3. Juni 2008 den Beschluss über die Kapitalzuführung von 515 Millionen PLN zugunsten der Gdingener Werft angenommen hat, die unter anderem zum Ausgleich der erwarteten Verluste aus den geschlossenen Schiffbauverträgen dienen sollte.

(124) Am 26. Juni 2008 erhielt die Kommission den von der Gesellschaft ISD Polska erstellten Entwurf des Umstrukturierungsplans vom Juni 2008 mit dem Titel „Umstrukturierungsplan für die Werft Nowa Stocznia Gdańsk-Gdynia“ mit einer Beschreibung der gemeinsamen Umstrukturierungsstrategie für die Danziger Werft und die Gdingener Werft (nachfolgend „(von der Gesellschaft ISD Polska erstellter) gemeinsamer Umstrukturierungsplan“). Die Kommission erhielt auch den Entwurf des Umstrukturierungsplans vom Juni 2008, der von der Polish Shipbuilding Company erstellt wurde, mit dem Titel „Umstrukturierungsplan Stocznia Gdynia S.A. für die Jahre 2008-2012“ (nachfolgend „von der Gesellschaft PSC erstellter Umstrukturierungsplan“). Beide Pläne werden nachfolgend in Kurzform beschrieben.

(125) Mit dem Schreiben vom 14. Juli 2008 informierte Polen die Kommission, dass die Privatisierung der Gdingener Werft fortgesetzt wird, und bat um zusätzliche Zeit zur Fertigstellung des Umstrukturierungsplans durch potenzielle Investoren. Polen verpflichtete sich zur Vorlage des endgültigen Umstrukturierungsplans für die Gdingener Werft spätestens bis 12. September 2008.

(126) Die Kommission willigte ein, mit ihrer Entscheidung bis zur Vorlage des endgültigen Umstrukturierungsplans zu warten.

([18]) Entscheidung der Kommission vom 23. Mai 2008 (C(2008) 2277).

(127) Am 12. September 2008 übermittelte Polen den endgültigen „Umstrukturierungsplan für die Werft Nowa Stocznia Gdańsk-Gdynia“ vom 12. September 2008, der von der Gesellschaft ISD Polska erstellt wurde (nachfolgend „gemeinsamer Umstrukturierungsplan vom 12. September“) und im Prinzip eine Aktualisierung des gemeinsamen Umstrukturierungsplans vom 26. Juni 2008 darstellte.

5. *UMSTRUKTURIERUNGSPLAN VON 2006*

(128) Gemäß dem Umstrukturierungsplan von 2006 erwies sich eine Änderung des Umstrukturierungsplans von 2004 wegen der veränderten gesamtwirtschaftlichen Lage als notwendig, d. h. wegen des gestiegenen Wechselkurses des Polnischen Złoty gegenüber dem US-Dollar (Veränderung von 4,1 PLN/USD auf 3,0 PLN/USD) sowie eines Anstiegs des Stahlpreises von 300 USD/t auf 700 USD/t, was ungünstige Auswirkungen auf die wirtschaftliche Lage der Werft hatte. Darüber hinaus war eine Änderung auch infolge des Ausbleibens staatlicher Beihilfe in ausreichender Höhe erforderlich, wodurch der Umstrukturierungsplan von 2004 nicht vollständig umgesetzt werden konnte.

(129) Der von der Werft in Zusammenarbeit mit Ernst & Young erstellte Umstrukturierungsplan von 2006 umfasst die Jahre 2006-2012. Jedoch sollen die meisten Maßnahmen bis Ende 2009 eingeleitet werden. Der Umstrukturierungsplan von 2004 betraf dagegen die Jahre 2003-2008.

(130) In dem Umstrukturierungsplan von 2006 wurden folgende Ziele abgesteckt: nachhaltige Begrenzung der Betriebskosten der Werft, Steigerung der Leistungsfähigkeit der Werft und Gewährleistung der Rentabilität des Schiffbaus. Um diese Ziele umzusetzen, beabsichtigte die Werft vorrangig, bereits geschlossene Verträge nachzuverhandeln und auf diese Weise die voraussichtlichen Verluste aus dem Bau der zur Auslieferung in den Jahren 2006 und 2007 vorgesehenen Schiffe zu beseitigen. Darüber hinaus wird das Kostenreduzierungsprogramm auch eine Senkung der Produktionskosten zum Ziel haben.

a) ***Verkaufsstrategie***

(131) Die geplante Verkaufsstrategie sieht eine Konzentration auf ein Grundportfolio von Schiffen vor, zu denen Containerschiffe und Auto-Transportschiffe gehören. Gleichzeitig plant die Werft die Aufrechterhaltung ihrer Produktionskapazitäten für eventuelle attraktive Angebote aus Nischensegmenten.

b) ***Organisatorische und betriebliche Umstrukturierung***

(132) Wichtigste Maßnahmen:

— Erhöhung der Effizienz durch Investitionsaufwendungen in Höhe von 61 Mio. EUR in den Jahren 2007-2009. Die Investitionen sollen Engpässe im Produktionsprozess (insbesondere in der Phase der Stahlvorfertigung) beseitigen und die Produktionsleistung steigern. Zusätzlich sind Aufwendungen für informationstechnische Systeme von 6,6 Mio. EUR geplant.

— Umstrukturierung der Beschäftigung, d. h. Abschaffung der immer weiter verbreiteten befristeten Beschäftigung über Zeitarbeitsverträge und Anstreben des geplanten Beschäftigungsniveaus. Einführung geeigneter Anreizmaßnahmen. Die Werft plant eine Anhebung der Löhne der unmittelbar in der Fertigung beschäftigten Mitarbeiter um 10 % im Jahre 2006 und um weitere 4 % jährlich in den Jahren 2008-2010. Gegenwärtig zählen die hohen Fehlzeiten und das Fehlen qualifizierter Arbeiter zu den wichtigsten Problemen der Werft.

— In dem Plan wurde die Bedeutung des Schutzes der Werft vor dem Währungsrisiko betont. Dazu sollen 70 % der Einnahmen der Werft in den Jahren 2007-2012 mit Hilfe von Finanzinstrumenten gegen das Währungsrisiko abgesichert werden.

— Weitere Ausgliederung von Tochtergesellschaften (wie Betriebs-Rettungsdienst, Abteilung Technische Wartung von Krananlagen und weitere) und Verkauf ausgewählter Vermögensbestandteile.

— Rationalisierung des Entwurfsprozesses (Standardisierung der Entwurfslösungen). Es besteht auch die Möglichkeit der Ausgliederung des Entwurfsbüros — eine Entscheidung in dieser Sache sollte 2007 fallen.

— Sonstige Maßnahmen, z. B. Nachverhandlung von Verträgen, Anwendung von Indexierungsklauseln in den Lieferverträgen als Sicherheit gegen das Währungsrisiko, Einführung geeigneter Anreizmaßnahmen für die Beschäftigten, Prozessoptimierung und Veräußerung von Finanzvermögen.

c) ***Maßnahmen zur finanziellen Umstrukturierung***

(133) Die Werft muss eine finanzielle Umstrukturierung durchlaufen. Ende 2005 betrug der Eigenkapitalbestand der Werft -285,4 Mio. PLN. Für die Jahre 2006-2007 ist eine Verbesserung des Eigenkapitalbestands der Werft durch Erhöhung des Stammkapitals um insgesamt 1 015 Mio. PLN geplant: eine Kapitalerhöhung um 500 Mio. PLN im Jahre 2006 sollte durch private Investoren und eine Kapitalerhöhung im Jahre 2007 um 515 Mio. PLN durch einen privaten oder öffentlichen Investor finanziert werden.

d) ***Zielwerte, die zum Abschluss der Umstrukturierung erreicht werden sollen — Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität***

(134) Es wird erwartet, dass die Produktion der Werft zum Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahre 2009 ein Niveau von 298 610 CGT im Vergleich zu 279 258 CGT im Jahre 2006 erreicht. Die Zahl der gebauten Schiffe verringert sich von 13 Schiffen im Jahre 2006 (8 Containerschiffe und 5 Auto-Transportschiffe) auf 11 Schiffe (5 Containerschiffe und 6 Auto-Transportschiffe). Es wird geschätzt, dass die Fertigung weiter auf 324 110 CGT im Jahre 2012 wachsen wird, wenn die Werft 12 Schiffe ausliefern wird.

(135) Die durchschnittliche Beschäftigung soll von 5 208 Mitarbeitern im Mai 2006 auf das Beschäftigungsziel von 4 530 Mitarbeitern Ende 2007 gesenkt werden.

(136) Es wird eine Verbesserung der Produktivität (Arbeitsaufwand) von 44,8 Arbeitsstunden/CGT im Jahre 2007 auf 37,0 Arbeitsstunden/CGT in 2012 erwartet. Nach Auskunft des Beraters der Kommission erreichen vergleichbare, leistungsfähige europäische Werften eine Produktivität von unter 20 Arbeitsstunden/CGT.

(137) Es wird ein Zuwachs der Umsätze von 1599 Mio. PLN im Jahre 2005 auf 1869 Mio. PLN in 2012 erwartet. Der operative Gewinn soll von 7,35 Mio. PLN im Jahre 2005 und −233,5 Mio. PLN in 2006 auf 67,68 Mio. PLN in 2012 steigen, wobei 2009 zum ersten Mal Gewinne eingefahren werden sollen.

e) ***Sensitivitätsanalyse***

(138) Der Plan enthält eine Sensitivitätsanalyse bezüglich folgender Parameter:

— Anstieg des Wertes des PLN gegenüber dem USD um jährlich 0,05 und 0,1 anstatt des im Basisszenario angenommenen festen PLN/USD-Wechselkurses von 3,00.

— Aufrechterhaltung der Schiffsfertigung auf einem Niveau von 10 Schiffen in den Jahren 2009-2010 anstatt des im Basisszenario angenommenen Baus von 11 Schiffen in den Jahren 2009-2010 und 12 Schiffen in den Jahren 2011-2012.

— Größerer als im Basisszenario angenommener Anstieg der unterschiedlichen Abrechnungssätze in den Jahren 2008-2012 (Vergütungssätze für Eigenleistungen und Sätze für die wechselnde und feste Kooperation).

— Sinken der Schiffspreise um 5 % und 10 % in den Jahren 2009-2012.

— Anstieg der Materialkosten, der mit einem Anstieg der Schiffspreise ab 2007 verbunden ist.

f) ***Ausgleichsmaßnahmen***

(139) Im Umstrukturierungsplan von 2006 wurde als Ausgleichsmaßnahme die Begrenzung der Produktion auf 340 000 CGT pro Jahr vorgeschlagen, unter der Annahme, dass die technischen Produktionskapazitäten der Werft 540 000 CGT betragen. Wie im Folgenden ausführlich erläutert, hat Polen im Februar 2007 die irreversible Stilllegung des Trockendocks SDI vorgeschlagen. Die Werft legte Daten vor, die zeigten, dass die aktuellen technischen Produktionskapazitäten der Werft deutlich unter 540 000 CGT liegen. Letztlich gaben die Kommissionsdienststellen ihre vorläufige Zustimmung zu der vorgeschlagenen Begrenzung der Produktionskapazitäten, die den im Umstrukturierungsplan von 2006 formulierten Vorschlag für die Ausgleichsmaßnahmen ersetzte.

6. *VON DER GESELLSCHAFT ISD POLSKA ERSTELLTER GEMEINSAMER UMSTRUKTURIERUNGSPLAN*

(140) Die Gesellschaft ISD Polska, Mehrheitseigentümer der Danziger Werft, beteiligte sich nach dem Rückzug der Gesellschaft Amber aus der 2007 begonnenen Privatisierungsrunde an dem Privatisierungsverfahren. Wie oben beschrieben, prüfte ISD Polska den der Kommission zuvor am 26. Juni 2008 übermittelten Umstrukturierungsplan und Polen legte der Kommission am 12. September 2008 einen aktualisierten Umstrukturierungsplan vor. Die folgende Beschreibung erläutert die im gemeinsamen Umstrukturierungsplan vom September gegebenenfalls vorgenommenen Änderungen.

(141) Die von ISD Polska vorgestellte Strategie einer gemeinsamen Tätigkeit basiert auf der Annahme einer Nutzung von Synergieeffekten in der Tätigkeit beider Werften und des Zusammenschlusses der wertvollsten Bestandteile des zur Produktion genutzten Vermögens beider Betriebe ([19]). Die Hauptmateriallager sollen bei der Gdingener Werft angesiedelt ein, wo auch der Vorfertigungsprozess der Bleche und Profile stattfindet. Die Bleche und Profile werden danach auf dem Wasserweg zur Danziger Werft gebracht, wo die Fertigung der Sektionen und Blöcke erfolgt. Diese werden dann in den Docks der Gdingener Werft zusammengefügt, die Ausbauarbeiten werden an den Kais beider Werften durchgeführt.

(142) Im gemeinsamen Umstrukturierungsplan wurde an das Scheitern des Umstrukturierungsplans von 2006 erinnert, der die Rentabilität der Werft wiederherstellen sollte, und die Gründe für die aktuellen finanziellen Schwierigkeiten beider Werften dargelegt. Genannt werden insbesondere die nicht erfolgte Privatisierung der Werften und der fehlende Erhalt von Finanzmitteln zur Erhöhung der Kapitalausstattung der Werft auf ein Niveau, das die Durchführung der Umstrukturierung erlaubt, sowie nicht ausreichende staatliche Beihilfen. Im gemeinsamen Umstrukturierungsplan wurden auch makroökonomische Faktoren angeführt, wie die starke Aufwertung des Złoty gegenüber dem US-Dollar, die gestiegenen Stahlpreise sowie äußere Faktoren, zu denen die Abwanderung von qualifiziertem Personal aus der Werft, eine geringe Produktivität und der Abschluss von Lieferverträgen ohne die notwendigen Absicherungen gegen Währungsschwankungen sowie die Änderungen der Materialkosten gezählt wurden, in deren Ergebnis die Werft Verluste eingefahren hat.

(143) Der gemeinsame Umstrukturierungsplan soll die Rentabilität beider umstrukturierter Unternehmen, der Gdingener Werft und der Danziger Werft, wiederherstellen. Die vorliegende Entscheidung betrifft zwar ausschließlich die Gdingener Werft, doch in der Beschreibung und Beurteilung des gemeinsamen Umstrukturierungsplans sind natürlich das Bestehen der Danziger Werft, die früheren Versuche einer Umstrukturierung dieser Werft und auch die staatliche Beihilfe, die das Unternehmen bereits erhalten hat und deren Gewährung geplant ist, zu berücksichtigen.

a) ***Verkaufsstrategie***

(144) Aus dem gemeinsamen Umstrukturierungsplan folgt, dass sich die zusammengeschlossenen Werften auf zwei Tätigkeitsfelder konzentrieren würden: Schiffbau und nichtschiffbauliche Produktion.

(145) Im Bereich des Schiffbaus wird sich die Gesellschaft ISD Polska kurzfristig auf Marktsegmente wie Containerschiffe (kleine und mittlere Schiffe von 500 bis 3 000 TEU), Stückgutschiffe („klassische" Stückgutfrachter zum Transport von Trockenladung, Mehrzweckfrachter und Schwergutschiffe) und Auto-Transportschiffe (große Schiffe ausschließlich zur Beförderung von Automobilen mit einer Größe von C6600) konzentrieren und darüber hinaus im Marktsegment Offshore-Schiffe (z. B. AHTS-Schiffe zum Schleppen von Bohrinseln und zur Aufnahme und Wiederauslegung der Anker von Bohrplattformen, Versorgungsschiffe und Personentransportschiffe für Bohrinseln) tätig sein, was in mittelfristiger Perspektive zum Hauptgegenstand werden soll.

(146) Die Marktanalyse basiert auf einem Vergleich mit dem Produktportfolio anderer europäischer Werften und der Erfahrung zusammengeschlossener Werftbetriebe. In dem Plan wurde auf die Notwendigkeit des Insourcing von zum Bau von Offshore-Schiffen notwendigem Knowhow und der Aufnahme der Produktion in den ersten Jahren unter Beteiligung von Nachauftragnehmern hingewiesen. Der gemeinsame Umstrukturierungsplan vom September beschreibt die früheren Erfahrungen der Danziger Werft beim Bau von Offshore-Schiffsrümpfen und stellt klar, dass die Werft in ihren Auftragsbüchern Aufträge für Schiffe dieses Typs hat. Der Plan zeigt auch, dass die Danziger Werft kürzlich eine Absichtserklärung über die 5-jährige Kooperation mit einem angesehenen Hersteller von Offshore-Schiffen unterzeichnet hat, für den die Danziger Werft als Nachauftragnehmer tätig ist und immer komplexere Schiffsrümpfe liefern soll. Der Plan stellt den Weg des schrittweisen Übergangs von der Rolle als Nachauftragnehmer zur Fertigung komplett ausgestatteter Offshore-Schiffe vor und setzt berechtigterweise die Notwendigkeit einer schrittweisen Aneignung der Fähigkeiten und Fertigkeiten zum Bau komplett ausgestatteter Schiffe und Schaffung eines Lieferantennetzes voraus.

(147) Der voraussichtliche Produktionsbestand sieht anfangs die Weiterführung der Produktion von Containerschiffen voraus, bei einer schrittweisen Abnahme bis zum Jahr 2011 und der völligen Einstellung des Baus solcher Schiffe nach dieser Zeit. Der Plan nimmt an, dass zu dieser Zeit Offshore-Schiffe und große C6600 Auto-Transportschiffe im Produktionsbestand sein werden. Gemäß dem gemeinsamen Umstrukturierungsplan von Juni sollen die zusammengeschlossenen Werften in 2008 Lieferverträge über 13 Schiffe (3 Containerschiffe, 5 Offshore-Schiffe und 5 Auto-Transportschiffe), 16 Schiffe im Jahre

([19]) Die staatliche Beihilfe für die Danziger Werft ist auch Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens, das mit der Entscheidung der Kommission vom 1. Juni 2005 über die staatlichen Beihilfen C 17/05 und C 18/05 „Umstrukturierungsbeihilfe für die Gdingener Werft", „Umstrukturierungsbeihilfe für die Danziger Werft" (ABl. C 220 vom 8.9.2005, S. 7) eingeleitet wurde.

2009 (2 Containerschiffe, 8 Offshore-Schiffe und 6 Auto-Transportschiffe), 15 Schiffe in 2010 und 2011 (1 Containerschiff, 7 Offshore-Schiffe und 7 Auto-Transportschiffe), 17 Schiffe in 2012 (10 Offshore-Schiffe und 7 Auto-Transportschiffe) und 18 Schiffe in den Jahren 2013 und 2014 (14 Offshore-Schiffe und 4 Auto-Transportschiffe) abschließen. Im gemeinsamen Umstrukturierungsplan von September wurde der Produktionsplan geändert: in den Jahren 2009-2011 sollen jährlich 12-13 Schiffe gebaut werden (5-7 Auto-Transportschiffe und 6 Offshore-Schiffe, im Auftragsbuch gibt es keine Aufträge für Containerschiffe nach dem Jahr 2008).

(148) Bezüglich der nichtschiffbaulichen Produktion beabsichtigt die Gesellschaft ISD Polska, in den zusammengeschlossenen Werften die Produktion von Windtürmen und Stahlkonstruktionen aufzunehmen. Der Plan sieht vor, dass die Fertigung von Windtürmen im Jahre 2011 mit anfangs 75 Stück beginnt und danach ab 2014 auf 350 Stück steigt (bei einer angenommenen Länge von 80 m).

(149) Der Plan von Juni sah die Fertigung von Stahlkonstruktionen verschiedener Art vor (z. B. Ausleger, Zargen, Stahlbaukonstruktionen für das Bauwesen und Schiffsteile), die von 2 174 Tonnen im Jahre 2008 auf 13 500 Tonnen ab 2011 ansteigen würde ([20]).

(150) Der Umstrukturierungsplan von September beschreibt das Know-how der Gesellschaft ISD Polska (und anderer zur Donbas-Gruppe gehörender Unternehmen) im Bereich von Stahlkonstruktionen. Es ist vorgesehen, einige Produktionsbereiche vom Stahlerzeuger Huta Częstochowa in die zusammengeschlossenen Werften zu verlegen. Der Plan liefert eine Zusammenfassung der Ergebnisse des Marktuntersuchungen, die von einem unabhängigen Beratungsunternehmen (Roland Berger) durchgeführt wurden, als Vorbereitung zum Ausbau des Segments Stahlkonstruktionen in der Danziger Werft nach Übernahme eines Teils der Geschäftsanteile durch die Gesellschaft ISD Polska Anfang 2007. Nach den im Umstrukturierungsplan enthaltenen Informationen sieht die genannte Marktuntersuchung eine Zunahme im Segment Stahlkonstruktionen in Europa und insbesondere in Polen voraus (zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Ausbau der Infrastruktur unter Einsatz von Mitteln aus den Strukturfonds). Diese Untersuchung wurde der Kommission nicht übermittelt.

(151) Der Plan von September enthält verschiedene Prognosen zum Umfang der Fertigung von Stahlkonstruktionen, was in der folgenden Tabelle 1a dargestellt wird.

Tabelle 1a

Geplante Fertigung von Stahlkonstruktionen in Tonnen (gemeinsamer Umstrukturierungsplan von September 2008)

Erzeugnisse	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kranausleger	274	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Kräne	0	1 100	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Zargen	1 500	6 000	16 000	22 400	36 000	36 000	36 000
Stahlbaukonstruktionen für das Bauwesen	0	1 100	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Schiffsteile	0	1 000	1 450	5 000	13 000	13 000	13 000
Zusammen	1 774	11 200	23 950	34 900	56 500	56 500	56 500

b) ***Organisatorische und betriebliche Umstrukturierung***

(152) Im gemeinsamen Umstrukturierungsplan wurde festgehalten, dass der Bestand der Vermögensbestandteile beider Werften, die für Produktionszwecke genutzt werden, sich deutlich verschlechtert hat und sich auf dem Niveau europäischer Werften vom Anfang der 90er Jahre befindet. Der Wert der geplanten Investitionen beträgt 111 Mio. EUR für den Schiffbau und 193 Mio. PLN für die nichtschiffbauliche Fertigung (175 Mio. PLN in die Fertigung von Windtürmen und 18 Mio. PLN in die Fertigung von Stahlkonstruktionen).

(153) Die Investitionen in den Schiffbau werden in den Jahren 2009-2011 in zwei Phasen umgesetzt, die sich jedoch zeitlich überlappen werden. Zu den wichtigsten Investitionen ([21]) sind Investitionen in den Blechzuschnitt, die Anfertigung von flachen Paneelen, eine neue Werkstatt zur Rohrfertigung und eine neue Halle zur Bearbeitung der Schiffssektionen zu zählen. Diese Investitionen sollen in Kombination mit organisatorischen Änderungen zu einer Steigerung der Produktivität von 45 Arbeitsstunden/CGT auf den Zielwert von 20 Arbeitsstunden/CGT führen ([22]).

([20]) Es wurde von einer Steigerung der Produktion von Auslegern von 474 Tonnen im Jahre 2008 auf 1 700 Tonnen in 2009, der Zargen-Fertigung von 1 700 Tonnen im Jahre 2008 auf 6 000 Tonnen in 2009, der Fertigung von Stahlbaukonstruktionen für das Bauwesen von 0 auf 3 900 Tonnen im Jahre 2011 und der Fertigung von Schiffsteilen für andere Hersteller von 0 auf 1 900 Tonnen im Jahr 2011 ausgegangen.

([21]) Die vollständige Investitionsaufstellung findet sich im gemeinsamen Umstrukturierungsplan, der von der Gesellschaft ISD erstellt wurde, in Tabelle 42 auf S. 138 und in Zeichn. 37 auf S. 140.

([22]) Zeichn. 38, S. 141 des gemeinsamen Umstrukturierungsplans, der von der Gesellschaft ISD erstellt wurde.

(154) Der wichtigste organisatorische Bedarf besteht in folgenden Bereichen: Verkauf (Kontrakte), Einkauf von Material und Leistungen, Entwurfsoptionen, Produktion, Personal und Informationstechnologie.

(155) Das gemeinsame Umstrukturierungsprogramm sieht die Schaffung eines Planungszentrums vor, dessen Aufgabe die effektive Planung der Produktion auf allen organisatorischen Ebenen der verschmolzenen Werften wäre. Die Einrichtung dieses Planungszentrums soll Schwächen im Planungsprozess, in der Planung von Ablaufplänen, in der Finanzplanung und in der Überwachung des Produktionsprozesses beseitigen.

(156) Für den Abschluss von Lieferverträgen beabsichtigt die Gesellschaft ISD Polska, Indexierungsklauseln einzuführen, die die Werft gegen den Anstieg der Material- und Lohnkosten absichern und das Risiko auf den Reeder übertragen sollen. Die Werft soll auch ein neues Vertragsmodell entwickeln. Dem gemeinsamen Umstrukturierungsplan von September wurden Auszüge aus einigen geschlossenen Verträgen über den Bau von Schiffen beigefügt, um zu zeigen, dass die Werft in der Lage ist, Indexierungsklauseln zur Absicherung gegen Stahlpreisschwankungen auszuhandeln.

(157) Um sich gegen das Währungsrisiko abzusichern, beabsichtigt die Werft, nach Ermittlung der Kosten und Einnahmen, die das Währungsrisiko mit sich bringt, und der Bestimmung der zulässigen Risikoexposition entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Das im gemeinsamen Umstrukturierungsplan vorgesehene Risikomanagement basiert auf vier Grundelementen: Berücksichtigung des Risikos bei der Entwicklung der Strategie der Werft (Bestimmung der Risikotoleranz, Risikokontrolle), Anpassung der Organisationsstruktur, Nutzung von Informationstechnologie und Einsatz verschiedener Methoden zur Risikobeschränkung (natürliche Absicherung, Indexierungsklauseln in Verträgen, Erwerb von Finanzprodukten wie Währungsoptionen und Termingeschäfte). Der gemeinsame Umstrukturierungsplan beschreibt die vorgeschlagene Währungsabsicherungspolitik ausführlicher. Der Plan benennt drei Instrumente zur Währungsabsicherung, die von der Werft zu benutzen sind, er enthält Berechnungen zum Gefährdungsgrad der Auftragsbücher bezüglich des Währungsrisikos bis 2012 und schätzt auf dieser Grundlage die Kosten der einzusetzenden Absicherungsinstrumente. Nach dem Umstrukturierungsplan hat sich die Gesellschaft ISD Polska an eine Reihe von Banken gewandt, die von der Gesellschaft vor Erstellung eines Angebots für Währungsabsicherung die Vorstellung einer angemessenen Absicherungsstrategie gefordert haben. Laut Plan muss eine solche Strategie innerhalb der ersten sechs Monate der Umstrukturierung erarbeitet werden.

(158) Im Produktionsbereich sind die Auflösung der ineffektiven Logistik in der Danziger Werft und die Beseitigung von „Engpässen" in der Gdingener Werft das Ziel. Der Plan sieht eine Aufgabenteilung zwischen beiden Betrieben und ein neues Materialflussschema vor.

(159) Im Bereich Einkauf und Materialmanagement ist eine Kostensenkung das Hauptziel. Die Umstrukturierungsmaßnahmen schließen z. B. den Einkauf von Material durch Auswahl unter mindestens drei Angeboten, die Kooperation im Einkaufsbereich mit Huta Częstochowa, ein Vorratsmanagement usw. ein.

(160) Im Bereich Informationstechnologien plant die Werft die Einstellung und Schulung qualifizierter Mitarbeiter. Außerdem ist geplant, den Einsatzbereich der verfügbaren Informationstechnologie auszuweiten und die IT-Ausstattung zu modernisieren.

(161) Im Bereich Beschäftigung ist die Lösung des Problems der hohen Personalfluktuation und der Fehlzeiten vorrangiges Ziel. Die Gesellschaft ISD Polska beabsichtigt, dazu mit einer örtlichen Arbeitsvermittlung zusammenzuarbeiten. Im Rahmen der betriebsinternen Maßnahmen sieht der Plan den Ausbau der Beförderungssysteme, die Einführung anreizbasierter Vergütungssysteme (Überstundenmanagement, Mitarbeiterbeurteilung, Abwesenheitskontrolle und eine auf dem Aufgabengegenstand sowie der fristgerechten und qualitativ einwandfreien Aufgabenausführung basierende Vergütung) sowie die Schaffung einer Unternehmensidentität vor. In dem Plan wird die Notwendigkeit des Personalabbaus von gegenwärtig 8 137 Beschäftigten (2 651 Personen in der Danziger Werft, 4 238 Personen in der Gdingener Werft und 1 248 Personen in Tochterunternehmen der Gdingener Werft) auf 5 395 Beschäftigte erwähnt. Gemäß dem gemeinsamen Umstrukturierungsplan von September werden die Entlassungen schrittweise in den Jahren 2009-2012 vorgenommen. Der aktualisierte Plan enthält auch die Berechnungen der Kosten und Ergebnisse der Personalumstrukturierung.

(162) Darüber hinaus sieht der Plan im Bereich Entwurfstätigkeit eine Rationalisierung der Arbeit des Projektierungsbüros und seine bessere Anbindung an den Produktionsprozess vor.

(163) In dem Plan fand sich auch eine kurze, allgemeine Beschreibung der gewünschten Auswirkungen der genannten Maßnahmen im Bereich der organisatorischen Umstrukturierung wieder, die — zahlenmäßig ausgedrückt — zu der zusammenfassenden Feststellung führte, dass die Produktivität im Ergebnis dieser Maßnahmen auf etwa 12 Arbeitsstunden/CGT steigt ([23]).

c) ***Finanzielle Umstrukturierung***

(164) Bezüglich der finanziellen Umstrukturierung sieht der Plan vor, dass die staatlichen Beihilfemaßnahmen, über die die Kommission im Laufe des förmlichen Prüfverfahrens informiert wurde (siehe Teil 9 unten), implementiert werden. Der Plan geht darüber hinaus von einer Kapitalzuführung zugunsten der Werft durch den Staat in Höhe von 385 Mio. PLN zum Ausgleich öffentlich-rechtlicher Verbindlichkeiten und der Ratenzahlung einiger öffentlich-rechtlicher Verpflichtungen (insbesondere von Sozialversicherungsbeiträgen gegenüber der staatlichen Versicherungsanstalt ZUS) und ihrer Zahlung bis 2018

([23]) Zeichn. 38, S. 141 des gemeinsamen Umstrukturierungsplans, der von der Gesellschaft ISD erstellt wurde.

(öffentlich-rechtliche Verbindlichkeiten mit einem Nominalwert von 418,8 Mio. PLN ([24]) aus, sowie einer Kapitalzuführung in die Werft durch den Staat in Höhe von 250 Mio. PLN zum Ausgleich der für 2008 erwarteten Verluste, einer Kapitalzuführung in die Werft durch den Staat (ARP) in Höhe von 200 Mio. PLN zur Finanzierung des Betriebskapitals und der Übernahme von potenziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 308 Mio. PLN durch den Staat, die Gegenstand eines anhängigen Rechtsstreits über Steuerrückstände der Danziger Werft sind.

(165) Der Plan sieht vor, dass die Finanzierung der Umstrukturierungskosten in Höhe von ca. 712 Mio. PLN aus zukünftigen Geldmittelflüssen der Gesellschaft erfolgt.

d) ***Umstrukturierungskosten und Eigenbeitrag***

(166) Die bis heute von der Gdingener Werft getragenen Umstrukturierungskosten werden im gemeinsamen Umstrukturierungsplan mit 936 702 419 PLN angegeben, wobei ihnen z. B. Investitionskosten in Höhe von 98 Mio. PLN und Kosten für die Umstrukturierung der Verschuldung in Höhe von 365 Mio. PLN hinzugerechnet werden ([25]). Nach den im gemeinsamen Umstrukturierungsplan enthaltenen Informationen betrugen die Kosten der Umstrukturierung der Danziger Werft 311 533 500 PLN und schließen z. B. Investitionskosten in Höhe von 23 Mio. PLN und die Kosten der Umstrukturierung der Verschuldung in Höhe von 48 Mio. PLN ein ([26]). Der gemeinsame Umstrukturierungsplan vom September enthält keine Kostenänderungen aus der Vergangenheit, sieht jedoch eine Veränderung des Niveaus der voraussichtlichen Kosten für die Umstrukturierung der zusammengeschlossenen Werften vor. Es können folgende Kosten angeführt werden: Investitionen — 552 Mio. PLN, Rückzahlung aufgelaufener öffentlich-rechtlicher Verbindlichkeiten — 892 Mio. PLN ([27]), Rückzahlung aufgelaufener privatrechtlicher Verbindlichkeiten — 889 Mio. PLN, Ausgleich der für 2008 erwarteten Verluste in Höhe von 250 Mio. PLN ([28]), Rückzahlungen eventueller Verbindlichkeiten in Höhe von 308 Mio. PLN, die Gegenstand eines anhängigen Rechtsstreits über Steuerrückstände der Danziger Werft sind, Kosten für den Abbruch nicht mehr benötigter Produktionsanlagen (Hellingen) in Höhe von 42,8 Mio. PLN, und Personalumstrukturierung — 69 Mio. PLN. Die voraussichtlichen Kosten werden auf insgesamt 3 Mrd. PLN geschätzt.

(167) Auf dem Treffen am 30. September schlugen die polnischen Behörden vor, bei der Analyse des Eigenbeitrags zur Deckung der Umstrukturierungskosten die der Werft in der Vergangenheit gewährte Beihilfe, die de facto betrieblichen Charakter hatte, nicht zu berücksichtigen. Die polnischen Behörden schlugen vor, dass die Kommission zur Schätzung der Umstrukturierungskosten nur die ab Übernahme der Kontrolle über die Werft durch den Investor getragenen Aufwendungen heranzieht. ISD Polska ist seit dem 28. November 2008 Haupteigentümer der Danziger Werft, und die polnischen Behörden beziffern die ab diesem Datum in der Danziger Werft getragenen Umstrukturierungskosten auf 62,5 Mio. PLN. Für die Gdingener Werft sind, da ISD Polska noch keine Geschäftsanteile an diesem Unternehmen hält, keine der in der Vergangenheit getragenen Umstrukturierungskosten zu berücksichtigen. Im Ergebnis würden sich die von den polnischen Behörden auf dem Treffen am 30. September vorgeschlagenen Umstrukturierungskosten auf 3,065 Mrd. PLN belaufen.

(168) Die Gesellschaft ISD Polska behauptet, dass der Eigenbeitrag der Werft und ihrer Aktionäre zur Deckung der Umstrukturierungskosten unter Berücksichtigung der im gemeinsamen Umstrukturierungsplan vom September enthaltenen Vorschläge sich in der in folgender Tabelle 1b dargestellten Weise präsentiert.

Tabelle 1b

Eigenbeitrag zu den Umstrukturierungskosten, laut gemeinsamem Umstrukturierungsplan vom September

(in PLN)

Vorgeblicher in der Vergangenheit geleisteter Eigenbeitrag		
1.	Veräußerung von Vermögensbestandteilen der Gdingener Werft	3 783 515
2.	Übernahme von Aktien an der Gesellschaft durch Angestellte und private Gläubiger im Austausch gegen Schuldforderungen	70 740 000
3.	Veräußerung von Finanzvermögen der Gdingener Werft im Zeitraum vom 1. Mai 2004 bis 24. Juni 2008	72 797 423
4.	Verpachtung von Produktionsvermögen — Gdingen	8 335 000

([24]) Tabelle 109, Anhang zum gemeinsamen Umstrukturierungsplan vom September.
([25]) Tab. 13, S. 243 des gemeinsamen Umstrukturierungsplans.
([26]) Tab. 12, S. 242 des gemeinsamen Umstrukturierungsplans.
([27]) Darunter öffentlich-rechtliche Verbindlichkeiten, die gestundet wurden und in Raten getilgt werden.
([28]) Der Umstrukturierungsplan vom September sieht für 2008 eine Steigerung des Nettovermögens auf 250 Mio. PLN vor, die aus staatlichen Kapitalzuführungen gedeckt werden.

5.	Investitionsaufwendungen in den Jahren 2004-2007 — Gdingen	98 044 000
6.	Erwerb von Aktien der Werft durch die Gesellschaft ISD	35 875 059
7.	Investitionsaufwendungen in den Jahren 2004-2007- Danzig	22 238 900
8.	Verpachtung von Produktionsvermögen — Danzig	14 700 000
9.	Darlehen für die Umstrukturierung von der Nord/LB	20 000 000
10.	Darlehen von der ISD	2 000 000
	Vorgeblicher Eigenbeitrag, der in Zukunft geleistet wird	
11.	Kapitalerhöhung durch die Gesellschaft ISD	305 000 000
12.	Kapitalerhöhung durch die Gesellschaft ISD	100 000 000
13.	Veräußerung von Vermögensbestandteilen	240 000 000
14.	Darlehen /Kredit für den laufenden Geschäftsbetrieb	280 000 000
15.	Investitionskredit für die nichtschiffbauliche Produktion	185 000 000
16.	Betriebsmittelkredit für die laufende nichtschiffbauliche Produktion	45 000 000
17.	Erwerb von Aktien der Werft von der ARP [1]	69 560 400

[1] Laut dem Vertrag zwischen der ARP und ISD Polska vom 31. Oktober 2007, geändert am 8. Juli 2008, besitzt die ARP eine Verkaufsoption (Put-Option), die zur Veräußerung der restlichen Aktien des Unternehmens Danziger Werft nicht früher als am 31. Oktober 2011 berechtigt.

(169) Aus den von Polen am 7. Juli 2008 übermittelten Erläuterungen zum gemeinsamen Umstrukturierungsplan und aus dem gemeinsamen Umstrukturierungsplan vom September folgt, dass die mit den Nummern 14 bis 16 bezeichneten Fremdfinanzierungsquellen gegenwärtig nicht bekannt sind.

(170) ISD Polska sieht für 2012 die Aufnahme eines Darlehens/Kredits zur Finanzierung des laufenden Geschäftsbetriebs in Höhe von 280 Mio. PLN vor und betrachtet diese Annahme — mit Rücksicht auf das für 2012 vorausgesehene, angeblich günstige Verschuldungsverhältnis der zusammengeschlossenen Werften zum EBIDTA — als realistisch.

(171) Bezüglich der Darlehen für die nichtschiffbauliche Produktion (Herstellung von Windtürmen; Positionen 15-16) beabsichtigt die Gesellschaft ISD Polska, ein von den zusammengeschlossenen Werften abhängiges Projektunternehmen zu gründen, das Windtürme herstellt, und ist der Auffassung, dass diese Tätigkeit Fremdkapital anziehen wird. Der gemeinsame Umstrukturierungsplan vom September enthält zusätzliche Informationen zu dem Investitionsdarlehen für das Projekt Windtürme (Position 15). Das Projekt Windtürme wird in einer Zusammenfassung vorgestellt, die verschiedenen Banken zur Begutachtung vorgelegt werden sollte. Dem Umstrukturierungsplan wurden auch Schreiben der Kredyt Bank (KBC) vom 4. August 2008 und der Fortis Bank vom 4. September 2008 beigefügt, die Interesse an diesem Projekt bekundeten. Laut Fortis Bank ist allgemein bekannt, dass sich das Kreditinstitut für Projekte aus dem Bereich Erneuerbare Energien interessiert. In diesem Zusammenhang stellt die Fortis Bank fest, dass das Windturmprojekt der ISD „sehr interessant erscheint", und bemerkt abschließend, dass man an weiteren Gesprächen zu Detailfragen interessiert sei. Die Kredyt Bank bestätigt ihr Interesse an einer Finanzierung von Projekten aus dem Bereich Erneuerbare Energien. Die Bank zählt nachfolgend Analysen auf, die vorzunehmen sind, bevor der Kreditantrag geprüft wird, wie die Bewertung des Geschäftsplans und des Finanzmodells, das auf realen und marktkonformen Annahmen basiert, eine Rentabilitätsanalyse des Projekts und eine Analyse seiner Abhängigkeit von Faktoren wie den Materialpreisen und dem Währungskurs, eine Analyse der geschlossenen Lieferverträge und die Ergebnisse anhängiger Verwaltungsverfahren zur Rechtslage der Liegenschaft, auf der das Projekt umgesetzt werden soll.

(172) Mit Schreiben vom 8. Juli 2008 übermittelte Polen eine Aufstellung der Bestandteile des Finanz- und Produktionsvermögens, das die Gesellschaft ISD Polska zu veräußern beabsichtigt, um Einnahmen in Höhe von 189 Mio. PLN zu erzielen. Der gemeinsame Umstrukturierungsplan vom September berichtigt diese Zahl auf 240 Mio. PLN. Die Differenz ist vor allem mit der Bewertung des Hauptgegenstands des Verkaufsgeschäfts verbunden — der Veräußerung des Grundstücks, auf dem

sich gegenwärtig drei Hellingen der Danziger Werft befinden. Während der Umstrukturierungsplan vom Juni geschätzte Nettoverkaufserlöse vorsah (Verkaufspreis minus Kosten für die Verkaufsvorbereitung des Flurstücks), nimmt der Plan vom September den Nennwert der Verkaufserlöse an und ordnet die Kosten der Verkaufsvorbereitung des Flurstücks den Umstrukturierungskosten zu. Darüber hinaus wurde dem Plan vom September eine unabhängige Wertermittlung für das Grundstück beigefügt. Diese Immobilienbewertung erfasst nicht den aktuellen Marktwert des Grundstücks, sondern gibt den geschätzten Wert an, den das Grundstück für einen Investor hätte, der es für Entwicklungszwecke (Bau von Apartmentgebäuden, Verwaltungs- und Bürogebäuden) erwerben würde.

(173) Polen erklärte, dass die Gesellschaft Synergia 99 gegenwärtig Eigentümer des Grundstücks, auf dem sich die Hellingen der Danziger Werft befinden, und der anliegenden Flächen ist. Die Gdingener Werft ist einer der Anteilseigner der Gesellschaft Synergia 99 und gemäß den Vereinbarungen zwischen den Anteilsinhabern bei Auflösung dieser Gesellschaft zum Erwerb der Hellingen und der damit verbundenen Grundstücke berechtigt. Nach den von Polen übermittelten Informationen hängt die Aufteilung der Vermögensbestandteile der Gesellschaft Synergia 99 zwischen den Anteilseignern vom Fortschritt in dem momentan anhängigen Verwaltungsverfahren über die Festlegung der Grenzen des Hafens Danzig ab.

(174) Im gemeinsamen Umstrukturierungsplan vom September wurde erläutert, dass die laufenden Verwaltungsverfahren nicht das an die Hellingen angrenzende Grundstück betreffen, und eine Bestätigung der Gesellschaft Synergia 99 vom 28. August 2008 darüber beigefügt, dass sie bei den zuständigen Behörden die Ausgliederung der Flächen mit den Hellingen aus dem Grundstück beantragt hat, auf dem sich der Hafen befindet.

(175) Im gemeinsamen Umstrukturierungsplan vom September wurden auch die durch die Anteilseigner vereinbarten Bedingungen für die Auflösung der Gesellschaft Synergia 99 erläutert. Die Auflösung würde in zwei Phasen erfolgen: Zunächst wird Synergia 99 in zwei Unternehmen aufgespaltet, die ein bestimmtes Vermögen der Gesellschaft Synergia 99 übernehmen, und danach wird die Gdingener Werft alleiniger Eigentümer des Unternehmens, das im Besitz des Grundstücks ist, auf dem sich die Hellingen befinden. Laut Plan soll die erste Phase der Auflösung auf der Gesellschafterversammlung der Synergia 99 am 15. Oktober 2008 durchgeführt werden. Die geplante Aufspaltung hängt jedoch von der Änderung der Hafengrenzen ab. Die Vereinbarung der Anteilseigner der Gesellschaft Synergia 99 über die Bedingungen der Auflösung der Gesellschaft ist zeitlich begrenzt.

(176) Die Bilanz der Gdingener Werft bewertet die Beteiligung der Werft an der Gesellschaft Synergia 99 mit 40 Mio. PLN. Nach den im gemeinsamen Umstrukturierungsplan vom September ([29]) enthaltenen Informationen hat die Geschäftsführung der Gesellschaft Synergia 99 im Hinblick auf den Abschluss einer Vereinbarung zwischen den Gesellschaftern über die Bedingungen für die Aufteilung des Vermögens im Falle der Auflösung der Gesellschaft im August 2007 eine Bestätigung herausgegeben, dass der Nominalwert der Aktiva dieser Gesellschaft […] (*) Mio. PLN beträgt, was nach Meinung der Geschäftsführung ihrem Marktwert entspricht. Ein unabhängiges Gutachten, das den Gesellschaftern zu dieser Zeit von der Geschäftsführung der Gesellschaft vorgelegt wurde, bestätigt, dass der Marktwert des Grund und Bodens, auf dem sich die Hellingen befinden, […] Mio. PLN beträgt.

([29]) Anhang 56 zum gemeinsamen Umstrukturierungsplan vom September.

e) ***Finanzielle Vorausschauen***

(177) Der gemeinsame Umstrukturierungsplan vom September enthält geänderte Finanzvorhersagen. Die Finanzvorhersagen basieren auf bestimmten Annahmen bezüglich der Inflation, dem Zinssatz WIBOR 3M, dem USD/PLN-Wechselkurs und den Materialkosten, die wiederum auf Schätzungen externer Fachleute basieren. Der im Juni angenommene PLN/USD-Kurs betrug 2,254 für 2008 und 2,32 für 2009, dagegen wurde im Umstrukturierungsplan vom September in Anlehnung an einen externen Bericht ([30]) ein PLN/USD-Kurs von 2,32 für die gesamte Dauer der Umstrukturierung angenommen. Der im Juni angenommene Stahlpreis für 2008 beträgt 1 381 USD/t, wonach seine Abnahme auf 1 211 USD/t im Jahr 2011 und ein erneuter Anstieg auf 1 359 USD/t in 2014 angenommen werden. Der Umstrukturierungsplan vom September setzt höhere Stahlpreise an (1 539 USD/t für 2009, 1 350 USD/t für 2011 und 1 516 USD/t für 2014). Der gemeinsame Umstrukturierungsplan vom Juni geht von einem Anstieg der Löhne und Gehälter wie folgt aus: 7,6 % im Jahr 2009, 7 % in 2010, 6 % in 2011 und zirka 5 % nach 2012. Der Umstrukturierungsplan vom September sieht ein geringeres Wachstumstempo voraus: 5,8 % im Jahr 2009, 5 % in 2010, 4 % in 2011 und 2012 und 3 % nach 2012 ([31]). Der Umstrukturierungsplan vom Juni sah eine Inflation von etwa 2,2 % voraus. Der Umstrukturierungsplan vom September geht von einer höheren Inflation aus, beginnend mit 3,4 % im Jahr 2009 ([32]) und schrittweise zurückgehend (auf 2,5-2,6 % nach 2012) ([33]).

(178) Die Hauptveränderung bei den im Umstrukturierungsplan vom September angenommenen finanziellen Vorausschauen im Vergleich zu dem Plan vom Juni ist die Differenz bei den angenommenen Einnahmen aus dem Verkauf von Schiffen und der vom Schiffbau unabhängigen Tätigkeit. Der Plan vom September sieht insbesondere deutlich höhere Preise für Auto-Transportschiffe — eines der beiden Haupterzeugnisse der Werft — vor; diese Änderung der Annahmen hat wesentliche Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung.

(*) Manche Stellen des vorliegenden Textes wurden verborgen, um keine vertraulichen Informationen preiszugeben; diese Stellen sind durch in eckige Klammern gesetzte Auslassungspunkte gekennzeichnet.

([30]) Auf der Grundlage von Goldman Sachs, The global FX monthly analysis, vom Juni 2008.

([31]) Global insight.

([32]) Europäische Kommission, Wirtschaftsprognose, Frühjahr 2008.

([33]) Global insight.

(179) Die im Umstrukturierungsplan vom September vorgestellte, konsolidierte Plangewinn- und *-verlustrechnung* für den Schiffbau und die nicht mit dem Schiffbau verbundene Tätigkeit prognostiziert ab 2009 positive Gewinnspannen, mit 4,1 % im Jahr 2009, 3,1 % in 2010, 7,4 % in 2011 und 6,4 % am Ende der Umstrukturierungsperiode im Jahr 2012. Die Gewinnspannen sinken auf 4,3 % für das Jahr 2014 (Verschlechterung der Marktkonjunktur) und steigen danach schrittweise auf 7,7 % im Jahr 2017 an.

(180) Der gemeinsame Umstrukturierungsplan vom Juni enthielt eine Kurzversion der Sensitivitätsanalyse, anhand der die Auswirkungen bestimmter Veränderungen bei den Hauptannahmen, die Basis der Prognosen für den Wert des EBITDA auf 10-Jahresbasis und die kumulierten 10-Jahresgewinne sind, untersucht wurden. Analysiert wurde insbesondere ein weiterer Anstieg des Złoty-Wertes um 5 Groszy und der andauernde weitere Anstieg der Stahlpreise sowie der Löhne und Gehälter um 5 %. Der gemeinsame Umstrukturierungsplan vom September enthält eine neue und ausführlichere Sensitivitätsanalyse, in der insbesondere die Auswirkungen einer Aufwertung des Złoty gegenüber dem US-Dollar um 5 % dargestellt werden. In dem Plan vom September wurde angenommen, dass Polen 2013 den Euro einführt und somit Änderungen des PLN/USD-Wechselkurses ab diesem Zeitpunkt keinen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Werft haben werden. Die neue Sensitivitätsanalyse zeigt die Folgen einer Schwächung des US-Dollars gegenüber dem Euro um 5 % in den Jahren 2013-2017 (d. h. nach der angenommenen Einführung des Euro in Polen).

(181) Die im Umstrukturierungsplan vom Juni enthaltenen finanziellen Vorausschauen zeigten, dass die diskontierte Amortisationsdauer (ohne Berücksichtigung der zeitlichen Geldwertänderung) erst im 11. Geschäftsjahr, d.h. im Jahr 2019, erreicht wird. Diese Rechnung berücksichtigte ausschließlich die finanzielle Exposition des Investors (440 Mio. PLN), was bedeutet, dass die kumulierten Cashflows für den analysierten Zeitraum nur mit der Kapitalzuführung durch den Investor verglichen werden, wobei die Tatsache außer Acht gelassen wird, dass die Werft zunächst von staatlicher Seite beträchtlich zu kapitalisieren ist. Der Plan sieht vor, dass die Umstrukturierungskosten in Höhe von ca. 712 Mio. PLN durch künftige Cashflows der Gesellschaft gedeckt werden.

(182) Der Umstrukturierungsplan vom September enthält diskontierte Berechnungen der Amortisationsdauer von 10 Jahren. Dieser Plan sieht auch vor, dass ein großer Teil der Umstrukturierungskosten (712 Mio. PLN) ([34]) aus den zukünftigen Cashflows bezahlt wird.

7. *VON PSC ERSTELLTER UMSTRUKTURIERUNGSPLAN*

(183) Die Gesellschaft PSC wurde 2007 in Polen mit der Aufgabe des Erwerbs der Gdingener Werft gegründet. Die Gesellschaft gehört zu zwei anderen Gesellschaften: Marine Co und Maritim Shipyard, die durch den polnischen Unternehmer Janusz Baran kontrolliert werden. Die zwei genannten Unternehmen sind seit den 90er Jahren in den Regionen Gdingen, Danzig und Stettin tätig und beschäftigen sich mit dem Schiff- und Bootsbau; diese Gesellschaften kooperieren als Nachauftragnehmer mit größeren Schiffswerften, hauptsächlich aus Deutschland, Norwegen, den Niederlanden und Frankreich, sie fertigen Blöcke und Sektionen und erbringen weitere Leistungen für diese. Die gesamte Gruppe beschäftigt 1 500 Mitarbeiter.

a) ***Verkaufsstrategie***

(184) Bezüglich der Marktstrategie geht der Plan einerseits von einer Konzentration auf die Fertigung von Containerschiffen, Auto-Transportschiffen und Gastankern und andererseits von der Fertigung von bis zu 10 Schiffen zur Bedienung von Bohrplattformen pro Jahr aus. Darüber hinaus wird in dem Plan davon ausgegangen, dass die Werft in Zukunft 12 Schiffe pro Jahr fertigt, wobei es sich dabei um die Kapazität der Werft nach Stilllegung des kleinen Docks handeln würde. Andererseits wurde bei der Beschreibung der zukünftigen Produktion eine Zunahme der Zahl der gebauten Schiffe von 6 im Jahr 2008 auf 12 in 2009, 17 in 2010 bis auf nicht weniger als 21 Schiffe im Jahr 2012 angenommen. Außerdem geht das vorgelegte Finanzmodell, auf dessen Grundlage die finanziellen Vorausschauen scheinbar entwickelt wurden, auch von einer Zunahme der Produktion auf 21 Schiffe im Jahr 2012 aus.

(185) Außerdem sieht der Plan die Diversifizierung der Tätigkeit der Werft und den Bau eines Containerterminals auf dem Gebiet der heutigen Werft vor. In dem Plan wird ausgeführt, dass die Werft nach Begrenzung der Produktionskapazitäten über ungenutzte Flächen entlang der Küstenlinie verfügen würde, auf denen ein Containerterminal mit einer Umschlagkapazität von 150 000 TEU pro Jahr errichtet werden könnte.

b) ***Organisatorische und betriebliche Umstrukturierung***

(186) Die wichtigsten vorgeschlagenen Umstrukturierungsmaßnahmen schließen eine industrielle Umstrukturierung durch Implementierung eines Investitionsplans ein, der zu einer Steigerung der Produktivität, Kosteneinsparungen und der Verkürzung des Produktionszyklus führen soll. Die Kosten des Investitionsplans für den Schiffbau werden auf 80 625 000 EUR geschätzt. Darüber hinaus sind Investitionen in Höhe von 50 Mio. PLN (ca. 15 Mio. EUR) für den Bau des Containerterminals vorgesehen. Damit betrügen die Gesamtinvestitionskosten 95,6 Mio. EUR. Aus einem anderen Teil des Umstrukturierungsplans folgt dagegen, dass sich der Gesamtinvestitionswert auf 131 Mio. EUR (443 Mio. PLN) beläuft. In dem Plan wird nicht erklärt, wie es zu der Differenz zwischen diesen zwei unterschiedlichen Werten kommt. In dem Plan wird festgestellt, dass die Implementierung dieser Maßnahmen zu Kosteneinsparungen von 25 % pro Schiff innerhalb eines Zeitraums von 5 Jahren führen würde.

([34]) Zum Beispiel werden die bis 2008 aufgelaufenen öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten in Höhe von 400 Mio. PLN aus dem in den Jahren 2012-2018 generierten zusätzlichen Cashflow gezahlt.

(187) Darüber hinaus sieht der Plan die Einführung eines integrierten IT-Systems zur Verwaltung aller Geschäftsbereiche der Werft vor, von der Projektierung über Zulieferungen, Vorräte, Stahlbearbeitung, Planung und Überwachung der Produktion bis hin zur Buchhaltung.

(188) Im Bereich Beschäftigung sieht der Plan die Aufrechterhaltung des Personalbestands auf dem heutigen Niveau oder eine Reduzierung um 650 Personen vor. Aus dem Plan ergibt sich nicht, welche Faktoren auf die Wahl einer dieser beiden Lösungen Einfluss hätten. Der Plan sieht die Einführung eines Vergütungsanreizsystems vor.

(189) Bezüglich der Hauptprobleme der Werft, d. h. der Frage der Gefährdung durch das Währungsrisiko und steigender Stahlpreise, wird in dem Plan die Einführung von Indexierungsklauseln in Verträgen und eine natürliche Absicherung (Verursachung der Kosten in der Währung der Absatzländer) vorgeschlagen.

(190) Der Plan nimmt auch an, dass die Finanzierung des Schiffbaus durch Bürgschaften für Reedereianzahlungen, die von KUKE mit günstigen Zinssätzen im Vergleich zu den Sätzen, die im Normalfall für finanziell gesunde Unternehmen zur Anwendung kommen, erteilt werden, sowie durch den Fiskus garantierte Überbrückungsdarlehen sichergestellt wird.

c) ***Finanzielle Umstrukturierung***

(191) Bezüglich der finanziellen Umstrukturierung geht der Plan von einer Neuverhandlung geltender Verträge mit dem Ziel der Begrenzung der erwarteten Verluste aus. Nach den im Plan enthaltenen Informationen wird die Umstrukturierung zu einem Anstieg der Preise um 30 % (auf Marktniveau) führen und zusätzliche Einnahmen in Höhe von 100 Mio. USD garantieren.

(192) Die Implementierung des Plans ist von der Gewährung zusätzlicher staatlicher Hilfe in Form einer Kapitalzuführung zugunsten der Werft in Höhe von 515 Mio. PLN, dem Erlass von Forderungen und Zahlungsfristverlängerungen für öffentlich-rechtliche Verbindlichkeiten über insgesamt 497 Mio. PLN sowie der Regelung eventueller weiterer und potenzieller Verpflichtungen der Werft (z. B. Übernahme von Verlusten, die in Zukunft im Zusammenhang mit der Ausführung laufender Verträge oder anhängigen Gerichtsstreitsachen entstehen können) abhängig. Darüber hinaus fordert der Investor vom Staat die Garantie, dass KUKE Produktionsgarantien für die Dauer der Umstrukturierung mit im Vergleich zu den Zinssätzen günstigen Sätzen gewährt, die im Normalfall für finanziell gesunde Unternehmen zur Anwendung kommen, sowie eine Bürgschaft des Fiskus für die Finanzierung der laufenden Tätigkeit über 297 Mio. PLN.

d) ***Eigenbeitrag***

(193) Bezüglich des Eigenbeitrags geht der Plan von einer Kapitalzuführung zugunsten der Werft in Höhe von 500 Mio. PLN durch den Investor aus, die zur Finanzierung der Investitionen und zur Übernahme voraussichtlicher Verluste im Zusammenhang mit der Bearbeitung der laufenden Verträge der Werft bestimmt ist. Darüber hinaus wird in dem Plan suggeriert, dass die Einnahmen aus dem geplanten Verkauf von Vermögensbestandteilen der Werft in Höhe von 50 Mio. EUR und die Einnahmen aus der Veräußerung von Vermögen nach dem Beitritt Polens zur EU (124,5 Mio. PLN) ebenfalls einen Eigenbeitrag zur Finanzierung der Umstrukturierung bilden. Auf dieser Basis kann festgestellt werden, dass der Wert des Eigenbeitrags auf 675 Mio. PLN steigt. Im Umstrukturierungsplan nennt der Investor jedoch einen Eigenbeitrag von nur 475 Mio. PLN.

e) ***Finanzielle Vorausschauen***

(194) Die Finanzvorausschauen gehen von einem stabilen PLN/EUR-Wechselkurs von 3,46 und PLN/USD-Wechselkurs von 2,2 aus. Die Prognosen basieren auf der Annahme einer Zunahme der Zahl der gebauten Schiffe auf 21 Stück im Jahr 2012 und weisen darauf hin, dass der Investor in Wirklichkeit beabsichtigt, die Schiffsfertigung durch die Werft auszubauen. Der voraussichtliche Verkauf im Jahr 2008 soll 1,2 Mrd. PLN betragen, wonach ein kontinuierlicher Anstieg bis auf 2,6 Mrd. PLN im Jahr 2012 angenommen wird (Anstieg um 116 % im Vergleich zum Verkauf von 2008).

8. *AUSGLEICHSMAßNAHMEN*

(195) In Zusammenarbeit mit der externen Beratungsfirma und der Werft hat die Kommission folgende Bewertungsmethode für die Senkung der Produktionskapazität, die von Polen als Ausgleichsmaßnahme angemeldet worden ist, angenommen.

(196) Damit die Ausgleichsmaßnahmen ihre Aufgabe erfüllen können, sind die Produktionskapazitäten so zu verringern, dass sichergestellt ist, dass die künftigen Kapazitäten der Werft nach der Umstrukturierung geringer als die aktuellen Kapazitäten sind.

(197) Vorrangig beurteilte die Kommission die aktuellen technischen Produktionskapazitäten der Werft und stellte fest, dass die Schiffsmontage in den Docks einer der Engpässe im Produktionsprozess der Werft ist, der durch eine Auslagerung der Produktion (Outsourcing) nicht einfach zu beseitigen ist. Nach der von der Kommission angenommenen Methode, die weder von den polnischen Behörden noch von der Werft in Frage gestellt wurde, wird die Produktionskapazität auf der Grundlage der Dauer der Schiffsmontage im Dock und des grundlegenden Schiffsportfolios berechnet (Schiffe können eine unterschiedliche gewichtete Bruttotonnage besitzen, obwohl ihr Zusammenbau genauso viel Zeit in Anspruch genommen hat).

(198) Bei der Bestimmung der aktuellen Produktionskapazitäten wird die Zeit berücksichtigt, die zur Montage des Schiffes (des betreffenden Typs) im Dock tatsächlich benötigt wird. Diese Zeitdauer hat alle bestehenden Schwächen des Produktionsprozesses widerzuspiegeln, d. h. eine geringe Produktivität, Engpässe, veraltete Anlagen und Maschinen, unproduktiver Produktionsprozess und mit den Arbeitskräften verbundene Probleme. Der einzige Faktor, um den die Montagedauer korrigiert werden kann,

sind finanzielle Beschränkungen, mit denen die Werft aufgrund ihrer schwierigen finanziellen Lage zu kämpfen hat. Der unregelmäßige oder nicht vorhandene Zugang zu Betriebskapital kann den Produktionsprozess empfindlich stören. Da es sich dabei um einen externen Faktor handelt, d. h. er allen Unternehmen mit finanziellen Schwierigkeiten gemein ist und er nicht mit einer fehlenden Leistungsfähigkeit des betreffenden Unternehmens verknüpft ist, erkannte die Kommission, dass die tatsächliche Produktivität der Werft, unter der Annahme des funktionierenden Zugangs zu Betriebskapital, korrigiert werden kann.

(199) Bei der schätzungsweisen Bestimmung der zukünftigen Produktionskapazitäten der Werft wird die Zeit berücksichtigt, die zur Montage des Schiffes (des betreffenden Typs) im Dock wahrscheinlich erforderlich sein wird, unter der Annahme, dass die Produktivität der Werft annähernd dem durch andere europäische Konkurrenzwerften erreichten Standardniveau entspricht. Anders ausgedrückt: Es sind die Folgen einer unnötigen Modernisierung der Anlagen und der Gestaltung optimaler Arbeitsbedingungen (Organisation, Lieferungen, Arbeitskraft) in Betracht zu ziehen.

(200) Eine Modernisierung ist unvermeidbar, wenn die Werft ihre nachhaltige Rentabilität wiederherstellen will. Die damit verknüpfte Steigerung der Produktivität erlaubt es der Werft einerseits, Aufwendungen zu begrenzen und andererseits, die Produktion zu beschleunigen. Da sich verschiedenartige Produktionsfaktoren günstiger gestalten, nimmt auch die Produktionskapazität, die Fähigkeit des Baus einer bestimmten Anzahl von Schiffen, zu. Die Aufgabe einiger Objekte, wie die vorgeschlagene Stilllegung von Trockendock SD I in der Gdingener Werft, kann durch die Steigerung der Produktionskapazitäten des zweiten Docks vollständig ausgeglichen werden. Wenn die Ausgleichsmaßnahmen auch weiterhin ihre Aufgabe erfüllen sollen, sind die Produktionskapazitäten so weit zu begrenzen, dass die Produktionskapazitäten der Werft zum Abschluss der Umstrukturierung, d. h. nach den erfolgten Investitionen und der Steigerung der Produktivität, geringer als heute sind. Nur auf diese Weise ist es möglich, beide Ziele miteinander in Einklang zu bringen: die Sicherung einer nachhaltigen Rentabilität, wofür die Steigerung der Produktivität erforderlich ist, und eine Beschränkung der Wettbewerbsverzerrung.

(201) Um die Einheitlichkeit der Methoden zur Berechnung der aktuellen und zukünftigen Produktionskapazitäten zu wahren, sind das gleiche Produktsortiment, d. h. die gleichen Schiffstypen zu verwenden. Ersatzweise kann eventuell ein „mittleres Schiff“ (d. h. eine gemittelte CGT-Zahl auf Grundlage des Auftragsbuches der Werft) angenommen werden.

(202) Anfangs behauptete die Gdingener Werft, dass ihre technischen Produktionskapazitäten 540 000 CGT betragen. Nach Erklärung und Abstimmung der oben beschriebenen Methode durch die Kommissionsdienststellen und die Gdingener Werft stellte die Gdingener Werft klar, dass die zur Berechnung der Produktionskapazitäten herangezogenen technischen Annahmen bei fehlenden finanziellen Beschränkungen der Werft die Fertigung in 3-Monats-Zyklen von bis zu 3 Schiffen im Dock, mit gleichzeitiger Montage in unterschiedlichen Fertigstellungsphasen (teilweise Anwendung der Verbundmethode (semi-tandem) im Großdock SD II), d. h. den Bau von bis zu 14 Schiffen pro Jahr erlauben. Das in der Annahme genannte Produktsortiment war für die Werft typisch, was im Auftragsportfolio und der im Umstrukturierungsplan von 2006 dargelegten Vertriebsstrategie Bestätigung fand. Bei einer durchschnittlichen gewichteten Schiffstonnage von 27 000 CGT pro Schiff werden die aktuellen Produktionskapazitäten der Werft ohne finanzielle Begrenzungen auf 378 000 CGT geschätzt.

(203) Zur Untersuchung der Auswirkungen bestehender finanzieller Beschränkungen auf den Produktionsprozess (d. h. um wie viele Wochen/Monate sich der Produktionsprozess aufgrund von Lieferverzögerungen ausschließlich wegen fehlendem Betriebskapital verlängert hat) und zur Überprüfung, ob die Bedeutung solcher Beschränkungen nicht unterschätzt oder auch überschätzt wird, verglich die Kommission diese Zahl mit dem besten Ergebnis der letzten Jahre (12 Schiffe mit einem Raumgehalt von 272 000 CGT im Jahre 2002). Erstens wies die Kommission darauf hin, dass die Differenz zwischen dem besten Ergebnis von 2002 und der technischen Produktionskapazität teilweise aus den Unterschieden im Auftragsportfolio folgt. Jetzt hat die Werft Schiffe mit einer größeren CGT-Zahl gebaut. Wenn die Werft 2002 Schiffe mit einer durchschnittlichen gewichteten Schiffstonnage von 27 000 CGT gebaut hätte, würde sich ihr Produktionsergebnis auf 324 000 CGT belaufen. Die Restdifferenz kann dem Einfluss der finanziellen Beschränkungen auf den Produktionsprozess zugeschrieben werden und entspricht etwa zwei Schiffen mit einer durchschnittlichen gewichteten Schiffstonnage, d. h. 14 %. Diese Annahme wurde von der Kommission als begründet angenommen.

(204) Bezüglich der zukünftigen Produktionskapazitäten erklärte die Werft, unter Annahme des Betriebes von beiden Docks, dass das größere Dock SD II zur zeitgleichen oder überschneidenden Fertigung (semi-tandem) genutzt werden kann, wodurch zeitgleich bis zu vier Schiffsrümpfe in verschiedenen Fertigstellungsphasen gebaut werden können. Auf diese Weise wäre die Werft imstande, 18 Schiffe zu bauen, unter der Annahme eines 3-monatigen Produktionszyklus im Dock ([35]). Bei Annahme einer durchschnittlichen gewichteten Schiffstonnage pro Schiff von 27 000 CGT würden die zukünftigen Produktionskapazitäten der Werft mit zwei Docks in Betrieb 486 000 CGT betragen. Die zukünftige Produktionskapazität der Werft betrüge nach Stilllegung des kleineren Docks SD I 12 Schiffe, d. h. 324 000 CGT, unter Annahme einer durchschnittlichen gewichteten Schiffstonnage pro Schiff von 27 000 CGT.

([35]) Die Werft hat bestätigt, dass sich die Dockliegezeit nicht wesentlich verkürzt, da die Investitionen am wahrscheinlichsten zu einer Kostenreduzierung, jedoch nicht zu einer Verkürzung der Durchlaufzeit führen.

(205) Auf der Basis dieser Daten nahm die Kommission an, dass die Begrenzung der Produktionskapazität der Werft nach Stilllegung des kleineren Docks SD I ca. 14 % betragen würde. Zieht man in Betracht, dass die Werft dann nur über ein Objekt zum Stapellauf von Schiffen — das Trockendock SD II — verfügen würde und die Werft auf der Grundlage der eingehenden und glaubwürdigen Analyse der Rentabilitätsschwelle nachgewiesen hat, dass jede Verringerung der Produktionskapazitäten im Trockendock SD II, außer der Stilllegung von Trockendock SD I, die langfristige Rentabilität der Werft gefährden würde, entschieden die Kommissionsdienststellen vorläufig, dass die von Polen vorgeschlagene Stilllegung von Trockendock SD I eine ausreichende Ausgleichsmaßnahme darstellt.

(206) In dem von der Gesellschaft ISD Polska erstellten, gemeinsamen Umstrukturierungsplan wurden aufgrund der angenommenen Entwicklungsstrategie für das Unternehmen alternative Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen. Im Hinblick auf das Verfahren über staatliche Beihilfe zugunsten der Danziger Werft und der Gdingener Werft sieht der Plan folgende Ausgleichsmaßnahmen vor: Stilllegung von drei Hellingen in der Danziger Werft bis zum 31. Dezember 2008 in einem solchen Umfang, in dem die Verlagerung der unfertigen Produktion von der Danziger Werft in das kleine Dock der Gdingener Werft — mit Rücksicht auf die technischen, organisatorischen und juristischen Hindernisse — möglich ist. Auf dem Treffen am 8. Juli 2008 hat die Gesellschaft ISD Polska erläutert, dass die Adaptationsarbeiten in dem kleinen Trockendock der Gdingener Werft ihrer Meinung nach keine Stilllegung der Hellingen vor dem zweiten Halbjahr 2009 erlauben. Im gemeinsamen Umstrukturierungsplan wird dann auch tatsächlich eine Verschiebung der Stilllegung von zwei Hellingen auf Juni 2009 und der dritten Helling auf Oktober 2009 vorgeschlagen ([36]). Darüber hinaus werden die Produktionskapazitäten der Werft für einen Zeitraum von 10 Jahren ab dem Beitritt Polens zur EU, d. h. bis 2014, auf jährlich 400 000 CGT begrenzt.

(207) Auf dem Treffen am 30. September informierte ISD Polska die Kommission, dass sie die Produktion als zusätzliche Ausgleichsmaßnahme für einen Zeitraum von 10 Jahren nach Stilllegung der Hellingen auf 360 000 CGT pro Jahr begrenzen kann. Darüber hinaus kündigte ISD Polska an, dass die Hellingen früher als im Umstrukturierungsplan vom 12. September vorgesehen stillgelegt werden können, d. h. die Hellingen B3 und B5 bis Ende April 2009 und die Helling B1 bis Ende August 2009.

(208) Der von der Gesellschaft PSC erstellte Umstrukturierungsplan sieht den Verkauf des kleineren Docks Anfang 2009 vor. Die voraussichtlichen Einnahmen aus diesem Geschäft in Höhe von 170 Mio. PLN würden in das Betriebskapital der Werft eingehen.

([36]) Anhang 32 zum gemeinsamen Umstrukturierungsplan vom September.

9. *STAATLICHE BEIHILFE FÜR DIE GDINGENER WERFT (STAND JUNI 2008)*

(209) Nach den von Polen übermittelten Informationen erhielt die Gdingener Werft seit dem 1. Mai 2004 die in den Tabellen 1-4 angegebene staatliche Beihilfe.

(210) In Tabelle 1 werden die im Zeitraum vom 1. Mai 2004, dem Beitrittsdatum Polens zur EU, bis zum 30. Juni 2007 gewährten Beihilfemaßnahmen dargestellt. Polen hat diese Maßnahmen im Schreiben vom 13. Juli 2007 angemeldet. In dieser Liste sind einige der in Teil B von Anhang I zur Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens beschriebenen Maßnahmen aufgeführt.

(211) Polen hat zusätzliche Erläuterungen zu der Umstrukturierung der Verbindlichkeiten gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a übermittelt. Es wurde auch erklärt, dass die Werft Vermögensbestandteile mit einem Wert von mindestens 45 % der übertragenen Verbindlichkeiten ([37]) auf eine Zweckgesellschaft ([38]) übertragen hat. Nach Auffassung Polens beträgt das Beihilfeelement damit 55 % des Nominalwerts der auf die Zweckgemeinschaft übertragenen Verbindlichkeiten. In Tabelle 1 wird dieser Nominalwert angegeben.

(212) Die in Tabelle 1 genannten, vom Fiskus verbürgten Darlehen wurden unter Anlehnung an den Zinssatz LIBOR 1M + 100 Basispunkte gewährt, wobei die polnischen Behörden das Ausfallrisiko zum Zeitpunkt der Bürgschaftserteilung auf 60-70 % geschätzt haben. Für die vom Fiskus erteilten Bürgschaften wurde eine Sicherheit in Form eines von der Werft ausgestellten Blankowechsels und Notariatsakts hinterlegt, in dem die Werft ihre Zustimmung zur Vollstreckung eines Betrages von bis zu 120 % der Bürgschaftssumme aus ihrem Vermögen erteilt. Die Bürgschaftsprämie wurde vom Fiskus auf einen Prozentsatz von 0,4 % der Garantiesumme festgesetzt.

(213) In Tabelle 1 werden auch die von der Staatsgesellschaft Korporacja Polskie Stocznie („KPS“) gewährten Darlehen zur Finanzierung des Betriebskapitalbedarfs der Werft aufgeführt. In den Schreiben vom 11. Juli 2007 und 9. Januar 2008 versichert Polen, dass diese Darlehen keine staatliche Beihilfe darstellen, da die Darlehenszinsen nach der Bewertung des mit dem Projekt, für dessen Umsetzung das Darlehen aufgenommen wurde, verbundenen Risikos festgesetzt wurden.

(214) Für die 2005-2007 gewährten Darlehen verlangte KPS Zinsen in Höhe von 9,6 % bis 13,46 %, bei einem durchschnittlichen feststehenden Prozentsatz von 10,64 %. Darüber hinaus wurde von KPS eine einmalige Bereitstellungsprovision von 0,1 % bis 0,4 % erhoben. Laut polnischen Behörden forderte KPS die Absicherung der Darlehen in Form einer Zustimmung zur Vollstreckung, eines Vertrages über die Forderungsabtretung, einer bedingungslosen Zahlungszusage, eines Blankowechsels oder der Bestellung eines Pfandrechts an den Vermögensbestandteilen ([39]).

([37]) Ausführliche Informationen zum Umstrukturierungsverfahren nach Kapitel 5a — siehe Punkt 3.2 der Entscheidung der Kommission über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens.

([38]) Öffentliches Unternehmen, das eine Umstrukturierung von öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten auf der Grundlage von Kapitel 5a vornimmt.

([39]) Schreiben vom 9. Februar 2008, S. 15.

(215) Die KPS entstand im Jahre 2004 als Gesellschaft, die vollständig von der Agentur für industrielle Entwicklung (ARP) kontrolliert wurde und für die Agentur für industrielle Entwicklung die Funktion eines Risikokapitalfonds erfüllt. Anfangs bestand ihre Aufgabe in der Konsolidierung der drei größten Werften in Polen, wobei 2006 von diesem Projekt Abstand genommen wurde. Nach den 2006 von Polen übermittelten Informationen ([40]) sollte die KPS durch eine Kapitalzuführung der Agentur für industrielle Entwicklung in Form einer Sacheinlage (Aktien anderer Unternehmen) und einen von der Agentur für industrielle Entwicklung verbürgten revolvierenden Bankkredit finanziert werden, der speziell zur Unterstützung der Finanzierung der Werft bestimmt war. Nach den Informationen auf der Internetseite der polnischen Regierung sollte die KPS den polnischen Schiffbau auch durch die Emission von Anleihen unterstützen, die von der Agentur für industrielle Entwicklung voll verbürgt werden sollten. Das Dokument „Strategie für den Sektor Schiffbau (Marinewerften) in Polen für die Jahre 2006-2010" ([41]) bestätigt tatsächlich, dass die KPS durch die Ausgabe von Schuldverschreibungen über einen Betrag von ca. 100 Mio. USD Finanzmittel generieren sollte, die durch das für die Umstrukturierung des Schiffbausektors bestimmte Vermögen in Form von Fonds, die der Agentur für industrielle Entwicklung aus dem Staatsvermögen übertragen wurden, abgesichert waren.

(216) In Tabelle 2 wurden die Maßnahmen aufgeführt, über die die Kommission nach dem 13. Juli 2007 in den Schreiben vom 6. Dezember 2007 und 12. Februar 2008 informiert worden ist: zwei von der Agentur für industrielle Entwicklung gewährte Darlehen zur Finanzierung des Betriebskapitals (Löhne und Gehälter sowie Handelsverbindlichkeiten). In Tabelle 2 ist auch das von der KPS auf der Grundlage des Beschlusses vom 2. November 2007 gewährte Darlehen erfasst, über das die Kommission im Schreiben vom 9. Januar 2008 ([42]) informiert wurde. Jedoch verfügt die Kommission in diesem Fall über keine genauen Angaben zur Summe und Rückzahlungsfrist. Die KPS erhob Darlehenszinsen in Höhe von 10,5 % und eine einmalige Bereitstellungsprovision in Höhe von 0,1 %.

(217) Berücksichtigt man die instabile finanzielle Lage der Werft, kann die Kommission nicht ausschließen, dass der Gdingener Werft weitere staatliche Beihilfe in ähnlicher Form gewährt werden wird.

(218) Tabelle 3 enthält eine Aufstellung der ungeregelten öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten der Gdingener Werft nach dem Stand vom 30. September 2007. Diese Informationen wurden durch Polen mit Schreiben vom 9. Januar 2008 übermittelt. In diesem Schreiben bestätigte Polen, dass die Gdingener Werft ihre öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten nicht regelmäßig bedient. Polen informierte darüber, dass die Werft offene Sozialversicherungsforderungen insoweit beglichen hat, wie dies in der finanziellen Situation möglich war, in der sie sich zu dem Zeitpunkt befand, in dem diese Verbindlichkeiten fällig waren.

(219) Gemäß Anhang 1 zu dem Schreiben Polens vom 9. Januar 2008 betrugen die offenen Verbindlichkeiten gegenüber den betreffenden öffentlichen Stellen zum 1. Mai 2004 ca. 254 Mio. PLN. Im Zeitraum vom 1. Mai 2005 bis 30. September 2007 wuchsen diese Verbindlichkeiten auf einen Betrag von insgesamt etwa 362 Mio. PLN an. Innerhalb dieses Zeitraums zahlte die Gdingener Werft effektiv ca. 194 Mio. PLN zurück ([43]). Daraus folgt, dass sich die offenen Verbindlichkeiten der Werft zum 30. September 2007 auf ca. 423 Mio. PLN beliefen.

(220) Die Gdingener Werft plante die Zahlung zumindest eines Teiles der offenen Verbindlichkeiten aus den Einnahmen der Kapitalzuführung zugunsten der Werft durch den Fiskus in Höhe von 515 Mio. PLN, die von der Kapitalzuführung zugunsten der Werft durch den über das weiter oben beschriebene Privatisierungsverfahren ausgewählten privaten Investor abhängig war.

(221) Schließlich erhielt die Gdingener Werft nach dem Beitritt Polens zur EU gewisse Beihilfen, die von Polen als „für andere Zwecke als die Umstrukturierung gewährte Hilfen" (siehe Tabelle 4 unten) betrachtet werden. Konkret geht es dabei um staatliche Beihilfe für Forschung, Entwicklung und Schulungen mit einem Gesamtvolumen von 412 000 PLN.

(222) Außer den in den Tabellen 1-4 unten genannten Hilfsmitteln erhielt die Gdingener Werft auch weitere Unterstützung.

(223) Erstens meldete Polen in dem Schreiben vom 11. Juli 2007 ([44]) eine Reihe von Maßnahmen als „Beihilfen, die […] ab dem 1. Juli 2007 bis zum Abschluss des Umstrukturierungsprozesses gewährt werden sollen", an.

(224) Vor allem weist die Kommission darauf hin, dass diese Maßnahmen den eventuellen Erlass der im Zeitraum vom 1. Juli 2003 bis 15. März 2005 aufgelaufenen Zinsen für öffentlich-rechtliche Verbindlichkeiten mit einer Gesamthöhe von 6 905 304 PLN einschließen, die gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a umstrukturiert werden sollen. Nach Auffassung Polens ist die Frage, ob solche Zinsen erlassen werden können, Gegenstand eines Rechtsstreits zwischen der Gdingener Werft und den zuständigen polnischen Behörden vor einem nationalen Gericht. Da

([40]) Schreiben vom 17. Februar 2006, eingetragen am 22. Februar 2006.

([41]) Strategie für den Sektor Schiffbau (Marinewerften) in Polen für die Jahre 2006-2010, angenommen im August 2006, S. 30.

([42]) Tabelle 3 auf Seite 14 des o.g. Schreibens.

([43]) Aus dem von Polen übersandten Schreiben folgt nicht ausdrücklich, ob es bei den Zahlungen aller Verbindlichkeiten in den Fällen zu Verzögerungen gekommen ist, in denen die Verbindlichkeiten reguliert worden sind. Die Kommission berücksichtigt jedoch die allgemeine Lage der Werft, das Eingeständnis Polens, dass es der Werft nicht gelungen ist, ihre öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten zu tilgen, sowie die Tatsache, dass die Verbindlichkeiten in der Mehrheit der Fälle, in denen es zur Leistung bestimmter Zahlungen kam, nicht vollständig getilgt wurden.

([44]) Anhang 1, Tabelle 3.

diese Zinsen jedoch angesichts der gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a umzustrukturierenden und in Tabelle 1 aufgeführten Hauptverbindlichkeiten einen Hilfscharakter haben, ist die Kommission der Auffassung, dass der Erlass dieser Zinsen auch eine staatliche Beihilfe in voller Höhe ([45]) darstellt und so in den Bereich dieser Entscheidung fällt.

(225) Die Kommission weist auch darauf hin, dass in der genannten Tabelle einige Maßnahmen wie Zahlungsstundungen oder der Erlass öffentlich-rechtlicher Verbindlichkeiten genannt werden. Es ist unklar, in welchem Umfang diese Hilfsmaßnahmen sich mit den in Anhang 1 zum Schreiben Polens vom 9. Januar 2008 (und in Tabelle 3 weiter unten) angegebenen öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten decken.

(226) Vor allem hat die Gdingener Werft von KUKE gewährte Produktionsgarantien (nachfolgend „Bürgschaften für Reedereianzahlungen“ oder „KUKE-Bürgschaften“) in Anspruch genommen. Praktisch die gesamte Schiffsproduktion seit dem 1. Mai 2004 wurde dank dieser Bürgschaften finanziert. Im Zeitraum vom 1. Mai 2004 bis 12. Juni 2008 erhielt die Gdingener Werft — bezüglich der in der Gdingener Werft (nicht in der Danziger Werft, die zuvor Tochtergesellschaft der Gdingener Werft war) gebauten Schiffe — insgesamt 108 Bürgschaften in einer Gesamthöhe von 3 095 529 638 PLN ([46]). In dem Schreiben vom 11. Juli 2007 informierte Polen darüber, dass KUKE der Gdingener Werft auch weiterhin, bis Ende 2008, Produktionsgarantien gewähren wird.

(227) Charakteristisch für die Schiffbaubranche ist, dass die Werften gewöhnlich nicht imstande sind, ausreichendes Betriebskapital für den Bau der Schiffe aus eigenen Mitteln aufzutreiben, und sie von externer Finanzierung in Form von Darlehen (sog. Produktionsdarlehen) oder von Schiffsreedern zur Vorfinanzierung geleisteten Anzahlungen abhängig sind. Gewöhnlich entrichten Reeder 80 % des Kaufpreises als Anzahlung in Raten, die mit dem Abschluss bestimmter entscheidender Phasen der Fertigung des Schiffes zusammenfallen. Die restlichen 20 % werden bei Lieferung fällig. Folglich kommt der Beteiligung der Reeder an der Finanzierung des Schiffbaus entscheidende Bedeutung zu. Die der Gdingener Werft durch KUKE gewährten Bürgschaften sollten dabei als Sicherheit für die von den Reedern geleisteten Anzahlungen für den Fall dienen, dass die Werft ihrer Pflicht zur Lieferung eines Schiffes nicht nachkommt.

(228) Aus verschiedenen von Polen übermittelten Informationen zur Funktionsweise der KUKE-Bürgschaften ([47]) folgt, dass diese Bürgschaften der Gdingener Werft auf folgende Weise gewährt wurden: Zunächst wurde ein Vertrag mit dem Reeder unterzeichnet, der gewöhnlich vom Nachweis der Werft innerhalb einer bestimmten Frist abhängig war, dass die Finanzierung der Produktion durch KUKE-Bürgschaften abgesichert ist. KUKE nahm dann eine Entscheidung an, in der sie sich zur Absicherung der Finanzierung des gesamten Schiffes in Form einer Bürgschaft für die Reederanzahlungen verpflichtete. In später geschlossenen Einzelverträgen eröffnete KUKE eine Bürgschaft für jede Anzahlung (gewöhnlich 4). In der Regel entsprach das mit dem Lieferausfallrisiko verbundene Engagement von KUKE letztendlich 80 % des Kaufpreises, d. h. der Gesamtsumme der vom Reeder vor der Lieferung geleisteten Anzahlungen. Die Gesamtbeteiligung war mit der Entscheidung von KUKE über die Absicherung der Finanzierung des Schiffes durch den Reeder bekannt. Die gewährte Bürgschaft erlosch mit der Lieferung des Schiffes.

(229) KUKE wird als polnischer Exportkreditversicherer auf verschiedene Weise tätig ([48]). Grundsätzlich ist die Gesellschaft gewerblich tätig und wird auch im Namen des polnischen Fiskus aktiv, wobei diese Tätigkeit durch den Fiskus garantiert wird. Für den letztgenannten Bereich wird ein getrenntes Bankkonto unter der Bezeichnung „Nationales Interesse“ geführt. Die der Gdingener Werft gewährten Bürgschaften sind Teil der von einer Sekundärbürgschaft des Fiskus erfassten Tätigkeit.

(230) Die von Polen übermittelten Informationen zeigen, dass KUKE der Gdingener Werft Anzahlungsbürgschaften gewährt hat und dafür eine bestimmte, vom Betrag der Bürgschaft abhängige Bereitstellungsprovision erhoben hat. Die für die Bürgschaft zu zahlende Prämie beträgt ab 2 % pro Jahr für Bürgschaften über maximal 35 Mio. PLN und 1 % pro Jahr für Bürgschaften über mehr als 35 Mio. PLN. Als Sicherheit fordert KUKE die Übertragung des Schiffes, des Schiffes im Bau und des Materials. Dieselben Bedingungen haben für KUKE-Bürgschaften Anwendung zu finden, die bis zum Abschluss der Umstrukturierung, d. h. bis 2012 gewährt werden.

(231) Schließlich weist die Kommission darauf hin, dass Polen am 3. Juni 2008 eine zusätzliche Kapitalzuführung zugunsten der Gdingener Werft von 515 Millionen PLN beschlossen hat.

(232) Aus den Daten in den Tabellen 1-4 und den vorstehend beschriebenen Informationen folgt, dass die Gdingener Werft seit dem 1. Mai 2004 Hilfsmaßnahmen mit einem Gesamtnominalwert von 5 018 862 443 PLN (ca. 1 434 Mio. EUR) in Anspruch genommen hat.

([45]) Bezüglich der nach dem Verfahren nach Kapitel 5a umzustrukturierenden Verbindlichkeiten: Diese Verbindlichkeiten wurden erlassen, nachdem die Forderungen der Gläubiger im Ergebnis des Verkaufs von Vermögensbestandteilen der Werft zumindest zu einem Teil befriedigt wurden. Es besteht die Wahrscheinlichkeit, dass sie nur teilweise erlassen werden, wenn unbezahlte Zinsen in das Umstrukturierungspaket gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a eingehen.

([46]) Polen hat eine Liste der Bürgschaften in dem Schreiben vom 26. Juni 2008 übermittelt.

([47]) Antwort Polens vom 2. September 2005 auf die Entscheidung über die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens.

([48]) Siehe auch Entscheidung der Kommission vom 18. Juli 2007 über die Beihilfe N 105/07, durch den polnischen Fiskus garantierte Versicherungsbürgschaften für Exportverträge, Zusammenfassung im ABl. C 214 vom 13.9.2007. Mit dieser Entscheidung stellte die Kommission fest, dass das Bürgschaftsprogramm von KUKE S.A. (Polnische Staatliche Exportkreditversicherung) für Unternehmen, die sich nicht in einer finanziellen Notlage befinden, kein Element staatlicher Beihilfe enthält.

Tabelle 1

Staatliche Beihilfe für die Gdingener Werft im Zeitraum vom 1. Mai 2004 bis 30. Juni 2007, nach den von den polnischen Behörden übermittelten Daten

Pos.	Bewilligungsorgan	Beihilfeinstrument	Rechtsgrundlage	Nummer der Entscheidung oder des Vertrags	Datum der Beihilfegewährung	Inkrafttreten der Regelung	Zeitraum der Beihilfegewährung	Nennwert der Beihilfe (in PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Fiskus	Bürgschaft — Schiff 8276/1	Gesetz vom 8. Mai 1997 über Bürgschaften und Bürgschaften, die vom Fiskus und einigen juristischen Personen übernommen werden (Dz.U. 174 Pos. 1689 von 2003 mit Änderungen)	Beschluss des Ministerrates 198/2004 vom 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	bis 30.3.2006	75 000 000,00
2.	Fiskus	Bürgschaft — Schiff 8276/2		Beschluss des Ministerrates 198/2004 vom 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	bis 11.12.2006	75 000 000,00
3.	Fiskus	Bürgschaft — Schiffe 8245/1-4		Beschluss des Ministerrates 213/2004 vom 7.9.2004	7.9.2004	17.9.2004	bis 27.2.2007	82 531 200,00
4.	Fiskus	Bürgschaft — Schiffe 8148/11 und 8184/14-17		Beschluss des Ministerrates 222/2004 vom 21.9.2004	21.9.2004	1.10.2004	bis 15.1.2008	147 662 619,46
5.	Marschall der Woiwodschaft Pommern	Erlass	Gesetz vom 30.10.2002	Beschluss des Leiters der Agentur für industrielle Entwicklung (ARP) UPP/11/3/2005 vom 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Einmaliger Erlass	600 568,04 (*)
6.	Staatlicher Fonds zur Rehabilitierung behinderter Personen (PFRON)	Erlass		Beschluss des Leiters der Agentur für industrielle Entwicklung (ARP) UPP/11/3/2005 vom 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Einmaliger Erlass	5 331 071,54 (*)
7.	Woiwodschaft Pommern	Erlass		Beschluss des Leiters der Agentur für industrielle Entwicklung (ARP) UPP/11/3/2005 vom 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Einmaliger Erlass	2 414 962,11 (*)
8.	Staatliche Sozialversicherungsanstalt (Zakład Ubezpieczeń Społecznych)	Erlass		Beschluss des Leiters der Agentur für industrielle Entwicklung (ARP) UPP/11/3/2005 vom 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Einmaliger Erlass	23 048 186,93 (*)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	Agentur für industrielle Entwicklung (ARP)	Kapitalzuführung	Artikel 56 des Gesetzes über die Kommerzialisierung und Privatisierung (Dz.U. 171, Pos. 1397 von 2002 mit Änderungen)	Vertrag (Notariatsakt), Rep. A 3255/2005	23.6.2005	27.6.2005	Einmalige Kapitalzuführung	40 000 000,00
10.	Gemeindeverband	Vereinbarung der Ratenzahlung	Gesetz vom 30.10.2002	200364/1/ZR — Umstrukturierungsvergleich vom 22.11.2004	22.11.2004	Monatliche Raten, gezahlt vom 31.12.2004 bis 28.2.2006	Einmaliger Vorgang	419 543,25
11.	Fiskus	Produktionsgarantie für Schiffe: 8184/21-25	Gesetz vom 8. Mai 1997 über Bürgschaften und Bürgschaften, die vom Fiskus und einigen juristischen Personen übernommen werden (Dz.U. 174 Pos. 1689 von 2003 mit Änderungen)	Beschluss des Ministerrates 93/2005	12.4.2005	12.9.2007	bis 31.12.2007	97 098 200,00
12.	KPS	Darlehen	Satzungsgemäße Tätigkeit der KPS	Darlehensvertrag 1.2.2005	10.2.2005	10.2.2005	8.3.2005	7 500 000,00
13.	KPS	Darlehen	Satzungsgemäße Tätigkeit der KPS	Darlehensvertrag 2.4.2005	12.4.2005	20.4.2005	5.5.2005	7 500 000,00
14.	KPS	Darlehen	Satzungsgemäße Tätigkeit der KPS	Darlehensvertrag 4.9.2005	21.9.2005	31.10.2005	4.1.2006	14 500 000,00
15.	KPS	Darlehen	Satzungsgemäße Tätigkeit der KPS	Darlehensvertrag 2.7.2006	24.7.2006	3.8.2006	29.11.2006	10 000 000,00
16.	KPS	Darlehen	Satzungsgemäße Tätigkeit der KPS	Darlehensvertrag 1.4.2006	21.4.2006	26.4.2006	30.7.2007	4 000 000,00
17.	KPS	Darlehen	Satzungsgemäße Tätigkeit der KPS	Darlehensvertrag 1.12.2006	5.12.2006	5.12.2006	7.2.2006	5 500 000,00
						11.12.2006		2 300 000,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9
18.	KPS	Darlehen	Satzungsgemäße Tätigkeit der KPS	Darlehensvertrag 1.3.2007	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.	Staatliche Sozialversicherungs-anstalt (Zakład Ubezpieczeń Społecznych)	Vereinbarung der Ratenzahlung	Antrag des Schuldners	formell noch nicht gewährt, in der Praxis jedoch bereits umgesetzt		In Raten bis Ende 2008	in Raten bis Ende 2008	34 272 360,17
							Gesamt	**648 678 711,50**

(*) Verbindlichkeiten, die nach dem Verfahren nach Kapitel 5a umstrukturiert wurden. In der Tabelle wird der Nennwert der auf den Bürgen übertragenen Verbindlichkeiten angegeben. Nach den polnischen Behörden wurden auf den Bürgschaftsgeber auch Vermögensbestandteile mit einem Wert von mindestens 45 % des Nennwertes der Verbindlichkeiten übertragen.

Tabelle 2

Zusätzliche staatliche Beihilfe für die Gdingener Werft im Zeitraum vom 30. Juni 2007 bis 15. Februar 2008, nach den von den polnischen Behörden übermittelten Daten

Lfd. Nr.	Bewilligungsorgan	Beihilfeinstrument	Rechtsgrundlage	Nummer der Entscheidung oder des Vertrags	Datum der Beihilfegewährung	Inkrafttreten der Regelung	Zeitraum der Beihilfegewährung	Nennwert der Beihilfe (in PLN)
20.	Agentur für industrielle Entwicklung (ARP)	Darlehen	Artikel 56 des Gesetzes über die Kommerzialisierung und Privatisierung (Dz.U. 171, Pos. 1397 von 2002 mit Änderungen)	Darlehensvertrag OPP/11/07	4.12.2007	In zwei Raten: 5.12.2007 4.1.2008	Nicht länger als bis zum 31.5.2008	40 000 000
21.	Agentur für industrielle Entwicklung (ARP)	Darlehen			5.2.2008			54 000 000
22.	KPS	Darlehen	Satzungsgemäße Tätigkeit der KPS	Darlehensvertrag 2.11.2007				?

Tabelle 3

Unbeglichene öffentlich-rechtliche Verbindlichkeiten zum 30. September 2007 nach den von den polnischen Behörden übermittelten Daten

	Zahlungsaufschub gewährendes Organ	Betreffende Verpflichtungen	Unbeglichener Betrag zum 30. September 2007 (in PLN)
23.	Staatliche Sozialversicherungsanstalt (Zakład Ubezpieczeń Społecznych)	Aufschub der Beitragszahlung, Ratenzahlung Mai 2004-September 2007	356 708 912
24.	Staatlicher Fonds zur Rehabilitierung behinderter Personen (PFRON)	Aufschub der Beitragszahlung, Ratenzahlung Mai 2004-September 2007	12 192 821
25.	Stadt Danzig	Zahlungsaufschub für die Grundsteuer, Ratenzahlung Mai 2004-September 2007	50 872 523
26.	Stadt Danzig	Zahlungsaufschub für die Gebühr für Landnutzung, Ratenzahlung 2005-2007	2 859 684
27.	Marschall der Woiwodschaft Pommern	Zahlungsaufschub für die Gebühr für die Umweltnutzung, Ratenzahlung Mai 2004-September 2007	361 781
		Gesamt	**422 995 722**

Tabelle 4

Staatliche Beihilfe für die Gdingener Werft für andere als für Umstrukturierungszwecke, nach den von den polnischen Behörden übermittelten Daten

Lfd. Nr.	Bewilligungsorgan	Beihilfeinstrument	Zweck	Rechtsgrundlage	Nummer der Entscheidung oder des Vertrags	Datum der Beihilfegewährung	Inkrafttreten der Regelung	Zeitraum der Beihilfegewährung	Nennwert der Beihilfe (in PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28.	Agentur für industrielle Entwicklung (ARP)	Zuschuss	Forschung und Entwicklung	Projekt im Rahmen des Programms INTERREG IIIC — Haushaltsgesetz für 2005 vom 22.12.2004, Dz.U. vom 29.12.2004 Nr. 278 Pos. 2755	Belastungsanzeige 05/ERR/2006	30.5.2006	30.5.2006	Einmaliger Zuschuss	1 322,19

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29.	Ministerium für Erziehung und Wissenschaft	Zuschuss		Verfügung des Vorsitzenden des Komitees für wissenschaftliche Forschung (KBN) vom 30.11.2001 (Dz.U. Nr. 146, Pos. 1642 mit Änderungen)	EU-Projekt G3RD-CT-2002-00822-FASTPOD	26.6.2006	26.6.2006	Einmaliger Zuschuss	49 571,98
30.	Ministerium für Erziehung und Wissenschaft	Zuschuss			Entscheidung 03797/C.ZR6-6/2005	12.12.2005	20.11.2006	Projekt zur Umsetzung vorgesehen bis 31.1.2009	279 825,51
31.	Minister für Wissenschaft und Hochschulwesen	Zuschuss		Gesetz vom 8.10.2004 über die Regelungen für die Finanzierung der Wissenschaft (Dz.U. Nr. 238, Pos. 2390 mit Änderungen)	Entscheidung 03858/C.ZR8-6/2006	1.9.2006	20.11.2006	Projekt zur Umsetzung vorgesehen bis 31.3.2009	36 509,45
32.	Minister für Wissenschaft und Hochschulwesen	Zuschuss	Forschung und Entwicklung	Gesetz vom 12.1.1991 über das Komitee für wissenschaftliche Forschung (Komitet Badań Naukowych) (Dz.U. Nr. 33, Pos. 389 von 2001)	Entscheidung 960/E-594/SPB/5.PR UE/DZ 29/2003-2005	31.1.2003	30.6.2005	30.6.2005	37 906,00
33.	Polnische Agentur für Unternehmens-entwicklung (Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości)	Zuschuss		Verordnung des Ministers für Wirtschaft und Arbeit vom 16.9.2004 über die Gewährung von finanzieller Beihilfe durch die Polnische Agentur für Unternehmensentwicklung im Rahmen des Sektoralen Operativen Programms „Humanressourcen“ 2004-2006 (Dz.U. 2007, Pos. 2115)	Vertrag 30/2006/efs/wenn Schulung finanziert durch den Europäischen Sozialfonds (ESF) vom 20.1.2006	2.2.2006	25.5.2006	Einmaliger Zuschuss	4 253,02
34.	Polnische Agentur für Unternehmens-entwicklung (Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości)	Zuschuss		Verordnung des Ministers für Wirtschaft und Arbeit vom 16.9.2004 über die Gewährung von finanziellen Beihilfen durch die Polnische Agentur für Unternehmensentwicklung im Rahmen des Sektoralen Operativen Programms „Humanressourcen“ 2004-2006 (Dz.U. 2007, Pos. 2115)	Vertrag WSAiB/039	1.2.2007	13.3.2007	Einmaliger Zuschuss	2 209,94
								Gesamt	**411 598,09**

III. **WÜRDIGUNG**

1. *BEFUGNISSE DER KOMMISSION*

(233) Das Verfahren des sog. „Übergangsmechanismus" wird in Anhang IV Punkt 3 zum Beitrittsvertrag beschrieben. Es bildet den rechtlichen Rahmen für die Bewertung der in den neuen Mitgliedstaaten vor dem Beitritt zur EU eingeleiteten Hilfsprogramme und Einzelbeihilfemaßnahmen, die nach diesem Datum Anwendung finden.

(234) Beihilfemaßnahmen, die vor dem Beitritt eingeleitet wurden und nach dem Beitrittsdatum nicht angewendet werden, sind weder Gegenstand der Prüfung der Kommission gemäß dem Verfahren im Rahmen des Übergangsmechanismus noch nach dem in Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag bestimmten Verfahren.

(235) Andererseits werden aber Beihilfemaßnahmen, die nicht vor dem Beitrittsdatum eingeleitet wurden, durch die Kommission dahingehend geprüft, ob sie eine angemeldete Beihilfe oder nach dem in Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag bestimmten Verfahren eine rechtwidrige Beihilfe darstellen.

(236) Zur Bestimmung des Zeitpunkts, zu dem die betreffende Maßnahme eingeleitet worden ist, wird der verbindliche Rechtsakt herangezogen, auf dessen Grundlage sich das zuständige nationale Organ zur Gewährung der Beihilfe verpflichtet ([49]). Ob ein Verwaltungsakt rechtlich bindend ist, wird nach dem nationalen Recht entschieden. Jedoch muss die Kommission in der Lage sein, solche Verwaltungsakte, insbesondere in nicht eindeutigen Angelegenheiten, einer Überprüfung zu unterziehen und — nach Beurteilung von Form und Inhalt — zu bewerten, ob sie die Grundlage für begründete Erwartungen der Begünstigten liefern konnten und ihre Durchsetzung vor einem polnischen Gericht möglich ist. Die Möglichkeit einer Überprüfung nationaler Verwaltungsakte ist für die Kommission unverzichtbar, damit sie ihre ausschließlichen Befugnisse im Bereich der Genehmigung von Ausnahmen vom allgemeinen Verbot der Gewährung staatlicher Beihilfen in Bezug auf Beihilfemaßnahmen wahrnehmen kann, die in Polen nach dem 1. Mai 2004 gewährt worden sind.

(237) Eine vor dem Beitritt gewährte Beihilfemaßnahme wird nach dem Beitrittsdatum durchgeführt, wenn sie auch nach dem Tag des Beitritts zu einer Gewährung von zusätzlicher Beihilfe oder einer Erhöhung des Umfangs der bereits gewährten Beihilfe führen kann, d. h. wenn die genaue wirtschaftliche Beteiligung des Staates bei der Einleitung der Maßnahme und auch am Tag des Beitritts unbekannt gewesen ist.

(238) In ihrer Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens stellte die Kommission auf der Grundlage der von Polen übermittelten Informationen fest, dass eine Reihe der Maßnahmen, die der Kommission am 29. April 2004 angemeldet wurden, in Wirklichkeit eine — rechtwidrige oder angemeldete — neue Beihilfe darstellen, da sie nach dem 1. Mai 2004, dem Tag des Beitritts Polens zur EU, gewährt worden sind. Die Stellungnahmen Polens und beteiligter Dritter nach der Einleitung des Prüfverfahrens konnten diese Schlussfolgerung der Kommission nicht ändern. Insbesondere macht die Kommission geltend, dass sie die Befugnis zur Bewertung der Vereinbarkeit der in Teil B von Anhang I zur Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens genannten Maßnahmen mit dem Gemeinsamen Markt hat. Die Kommission weist jedoch auf die Tatsache hin, dass auf einige Beihilfemaßnahmen verzichtet wurde (Maßnahmen 33 und 34 in Teil B von Anhang I zur Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens).

(239) Im weiteren Verlauf dieser Entscheidung führt die Kommission die Gründe an, aus denen der Argumentation Polens und der betroffenen Parteien nicht gefolgt werden kann.

a) ***Umstrukturierung der öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a***

(240) Die Kommission stimmt dem Standpunkt des Begünstigten zu, dass das für den teilweisen Erlass der öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a ausschlaggebende Ereignis die sog. Umstrukturierungsentscheidung des Leiters der Agentur für industrielle Entwicklung war. Jedoch kann die Kommission nicht den Standpunkt teilen, dass diese Entscheidung am 19. April 2004, d. h. vor dem Beitritt Polens zur EU getroffen wurde. Die Kommission begründete ihren Standpunkt in dieser Sache in der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens, und weder Polen noch der Begünstigte gaben in dieser Frage weitere Erklärungen ab. Die Kommission wiederholt, dass die Entscheidung vom 19. April lediglich den Umstrukturierungsplan von 2004 bestätigt hat, nicht aber die Entscheidung über die Umstrukturierung der öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a. Der Leiter der Agentur für industrielle Entwicklung konnte vor dem Beitritt keine Entscheidung in der Sache der Umstrukturierung treffen, da er nicht im Besitz der — gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a — erforderlichen Zustimmungen aller an dieser Umstrukturierung beteiligten öffentlich-rechtlichen Gläubiger und der sog. Zweckgesellschaft, der Verwaltungsgesellschaft der Umstrukturierungsoperation, war ([50]). Die Kommission weist darauf hin, dass der Leiter der Agentur für industrielle Entwicklung diese Tatsache zu dem Zeitpunkt anerkannt hat, als er in seiner Entscheidung vom 19. April 2004 auf die Notwendigkeit der Annahme eines weiteren Beschlusses zum Abschluss der Umstrukturierung gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a verwies, und als er schließlich am 4. Januar 2005 — also deutlich nach dem Tag des Beitritts Polens zur EU — die Entscheidung über die Umstrukturierung traf.

([49]) Urteil des Gerichts erster Instanz vom 14. Januar 2004 in der Rechtssache T-109/01, Fleuren Compost/Kommission, Punkt 74.

([50]) Genaue Beschreibung des Verfahrens auf der Grundlage von Kapitel 5a — siehe Punkt 3.2 der Entscheidung der Kommission über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens.

(241) Die Kommission kann dem Argument des Begünstigten nicht folgen, dass die Zustimmungen aller an der Umstrukturierung ihrer Schuldforderungen gegenüber der Gdingener Werft gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a beteiligten öffentlich-rechtlichen Gläubiger nach dem Urteil in der Rechtssache Fleuren Compost verbindliche Rechtsakte dargestellt haben. Grundsätzlich argumentierte der Begünstigte, dass Kapitel 5a keine spezielle Regelung (lex specialis) im Verhältnis zu anderen Bestimmungen dargestellt hat, die eine Umstrukturierung der öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten ermöglichen, und dass die Rolle des Leiters der Agentur für industrielle Entwicklung in der Leitung und Erleichterung des Umstrukturierungsprozesses bestand, nicht jedoch in der Vertretung der zuständigen Behörden bei den ihnen in der Frage der einzelnen Verbindlichkeiten vorbehaltenen Handlungen. Die Kommission ist der Auffassung, dass eine solche Auslegung der polnischen Rechtsbestimmungen allen durch Polen bis zu diesem Zeitpunkt geäußerten Auffassungen sowie dem Inhalt und der Konsequenz von Kapitel 5a selbst widerspricht. Zwar verbietet das Gesetz vom 30. Oktober 2002, wie der Empfänger vorbrachte, den Umstrukturierungsorganen nicht, „Entscheidungen über einen Schuldenerlass zu treffen, wenn die allgemeinen Vorschriften dies zulassen". Trotzdem unterliegen diese Forderungen, wenn es dazu kommt, nicht dem Verfahren auf der Grundlage von Kapitel 5a mit allen daraus folgenden, vom Empfänger selbst angeführten Nutzen: Erfüllung der Voraussetzungen für den Erhalt eines Darlehens von der Agentur für industrielle Entwicklung, Aussetzung aller geführten Vollstreckungsverfahren, Einstellung des Konkursverfahrens und keine Erhebung von Zinsen auf die geschuldeten Beträge.

(242) Die Kommission kann der Argumentation des Begünstigten nicht folgen, dass nach dem 30. Juni 2006 keine Zinsen auf Verbindlichkeiten, die nach dem Verfahren auf der Grundlage von Kapitel 5a umstrukturiert werden sollen, berechnet worden sind. Eine solche Auslegung der polnischen Vorschriften wurde von Polen selbst zurückgewiesen. Darüber hinaus meldete Polen als neue Beihilfe den geplanten (teilweisen) Erlass der nach dem 30. Juni 2006 berechneten Zinsen an. Somit ist offensichtlich, dass diese Zinsen in der Tat erhoben worden sind.

b) ***Maßnahmen 28-34, wie in Teil B von Anhang I zur Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens genannt***

(243) Die Kommission kann der Argumentation Polens nicht folgen, dass diese Maßnahmen de facto auf der Grundlage der Tatsache gewährt wurden, dass alle zuständigen Bewilligungsstellen während des Treffens der Arbeitsgruppe der Regierung zur Umstrukturierung der polnischen Werften (Arbeitsgruppe Schiffbauindustrie) entsprechende mündliche Erklärungen abgegeben haben. Solche Erklärungen hätten ausschließlich mündlichen Charakter gehabt und erforderten, um nach polnischem Recht die Grundlage für begründete Erwartungen zu bilden, ausdrücklich die Verabschiedung weiterer Durchführungsmaßnahmen.

c) ***Kapitalzuführung durch die ARP***

(244) Das Argument des Begünstigten, dass die Beihilfemaßnahme vor dem Beitritt gewährt worden ist, da die genaue wirtschaftliche Beteiligung vor dem Beitrittsdatum bekannt war, folgt aus einer fehlerhaften Auslegung von Anhang IV Punkt 3 zum Beitrittsvertrag. Damit die betreffende Maßnahme als alte Beihilfe anerkannt werden kann, muss sie zwei Voraussetzungen erfüllen: sie muss vor dem Beitritt gewährt worden sein (was gleichbedeutend mit der rechtsverbindlichen Entscheidung des zuständigen Bewilligungsorgans ist), und sie darf „keine Anwendung nach dem Beitritt finden". Es handelt sich dabei um zwei separate und kumulative Bedingungen. Das Argument des Begünstigten, dass die wirtschaftliche Beteiligung des Staates vor dem Beitritt bekannt war, bezieht sich auf die zweite Anforderung, nicht jedoch auf den Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe.

(245) Die Kommission kann der Argumentation Polens nicht folgen, dass es sich bei der Forderung nach Eintragung der Übernahme neuer Aktien innerhalb einer Frist von 6 Monaten um eine ausschließlich formelle Forderung handelt. Die Kommission ist der Auffassung, dass nach Ablauf der 6-monatigen Frist in Wahrheit zwei neue, eigene Beschlüsse notwendig waren: ein neuer Beschluss der Aktionärshauptversammlung über die Kapitalerhöhung, und ein Beschluss über die Zeichnung der Aktien selbst. Es scheint folgerichtig, dass die Gesellschaft gemäß polnischem Handelsgesetzbuch die Berechtigung zur Annahme einer Kapitalzuführung am Tag der Verabschiedung des Beschlusses über die Kapitalerhöhung (d. h. des ersten Beschlusses vom 17. Februar 2004) erlangt. Die Eintragung ist für die Außenbeziehungen der Gesellschaft, nicht für ihre Beziehung zu den Aktionären von Bedeutung. Jedoch entfaltet die fehlende Eintragung auch für die Beziehung zwischen der Gesellschaft und ihren Aktionären Rechtswirkungen: Kommt es nicht innerhalb von 6 Monaten zur Eintragung, erlischt der Beschluss über die Kapitalerhöhung und es kann keine Kapitalzuführung erfolgen. In dieser Situation ist zur Erhöhung des Kapitals ein neuer Gesellschafterbeschluss notwendig. Ein solcher Beschluss wurde von der Aktionärshauptversammlung am 4. März 2005 tatsächlich gefasst. Die Tatsache, dass dieser Beschluss jedoch nicht einstimmig angenommen wurde (Widerspruch durch drei wichtige Aktionäre), beweist, dass dieser Beschluss nicht als lediglich formelle Handlung angesehen werden kann. Darüber hinaus ist die Kommission der Auffassung, dass die Anteile am Unternehmenskapital letztlich von der Agentur für industrielle Entwicklung und nicht vom Ministerium für Staatsvermögen übernommen wurden. Die Beschlüsse vom 17. Februar 2004 können demnach nicht als bindende Entscheidung über die Unterstützung in Form einer Kapitalzuführung anerkannt werden, die als Maßnahme 32 in Teil B von Anhang I zur Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens genannt wird.

(246) Zum Abschluss ist die Kommission der Auffassung, dass weder Polen noch der Begünstigte Einspruch gegen die Schlussfolgerung der Kommission eingelegt haben, in der festgestellt wurde, dass die in Teil B von Anhang I zur Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens genannten Maßnahmen 19-27 eine neue Beihilfe darstellen und damit in den Zuständigkeitsbereich der Kommission nach Artikel 88 EG-Vertrag fallen.

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

2.1. VORLIEGEN VON STAATLICHER BEIHILFE

(247) Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag besagt, dass staatliche oder aus staatlichen Mitteln der Mitgliedstaaten gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch Begünstigungen bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verzerren oder zu verzerren drohen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar sind.

(248) Die Kommission stellt fest, dass alle in den Erwägungsgründen 209-232 beschriebenen Maßnahmen durch den Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt wurden und, in Anbetracht der Tatsache, dass sie einem bestimmten Unternehmen bewilligt wurden, selektiven Charakter haben.

(249) Die Gdingener Werft ist eine der größten europäischen Werften und stellt für die übrigen Werften eine ernsthafte Konkurrenz auf dem Markt für Containerschiffe dar, insbesondere für die Werften in Deutschland und Dänemark, was von Polen und dem Begünstigten eingeräumt wurde. Dies wurde auch von Dänemark und dem dänischen Werftenverband in ihren Stellungnahmen zur Entscheidung der Kommission über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens angemerkt. Ende 2006 machten Containerschiffe einen Anteil von 26 % in den Auftragsbüchern der europäischen Werften aus ([51]).

(250) Die Feststellung scheint korrekt, dass die Gdingener Werft die einzige Werft in der EU ist, in der ein bestimmter RoRo-Schiffstyp — große Auto-Transportschiffe — gebaut worden ist. Eine solche Spezialisierung bedeutet jedoch nicht, dass die Gdingener Werft nicht, zumindest potenziell, mit anderen Werften in der EU in Wettbewerb steht. Die Kommission weist auf das Bestehen eines beträchtlichen Grads der Angebotsflexibilität — zumindest im Segment Frachtschiffe — hin ([52]), obgleich — unter Berücksichtigung der Nachfragestruktur für die verschiedenen Kategorien von Frachtschiffen — diese Schiffe nicht einem Markt zuzuordnen sind.

(251) Dies bedeutet, dass andere Werften in der EU auf keine wesentlichen Beschränkungen stoßen, die ihnen die Aufnahme des Baus von Auto-Transportschiffen, zumindest in Form technologischer Barrieren (Produktionsanlagen, Know-how usw.), erschweren würden. Jedoch könnte eine dauerhafte Subventionierung der Gdingener Werft, die es dieser erlauben würde, Verträge ohne vollständige Risikoermittlung und eine finanzielle Gegenleistung für das mit ihnen verknüpfte Risiko zu schließen, eine grundsätzliche Barriere darstellen, die anderen Werften den Zugang zum Markt für Auto-Transportschiffe beträchtlich erschwert.

(252) Die Kommission stellt fest, dass die Gdingener Werft auch in anderen Segmenten des Marktes für Frachtschiffe tätig ist und solche Produkte wie Multipurpose-Schiffe, Flüssiggastanker, Produkten- und Chemikalientanker und Massengutschiffe anbietet. Zum Beispiel machten Ende 2006 Produkten- und Chemikalientankschiffe ca. 8 % der Auftragsbücher der europäischen Werften aus ([53]). Besonders aktiv sind in diesen Marktsegmenten Werften aus Deutschland und Rumänien.

(253) Aufgrund der vorstehend genannten Angaben kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die staatliche Beihilfe zugunsten der Gdingener Werft Einfluss auf den Handelsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten hatte.

(254) So kommt die Kommission letztendlich zu der Feststellung, dass die Maßnahmen zugunsten der Gdingener Werft dieser unrechtmäßige Vorteile verschafft haben und damit den Wettbewerb verzerren oder eine Verzerrung des Wettbewerbs droht. Die Kommission ist der Auffassung, dass die polnischen Behörden einer Anerkennung der Maßnahmen, die Gegenstand dieser Entscheidung sind, als staatliche Beihilfe nicht widersprochen haben, mit Ausnahme der von der KPS gewährten Darlehen und der KUKE-Bürgschaften, die nach Meinung der polnischen Behörden den Bedingungen für einen marktwirtschaftlich handelnden Investor entsprechen.

(255) Im Folgenden erläutert die Kommission zunächst die Gründe, aus denen sie zu dem Schluss gekommen ist, dass die konsequente Nichteinforderung der Rückstände gegenüber öffentlichen Institutionen nicht den Bedingungen für einen marktwirtschaftlich handelnden Investor entspricht. Danach unterzieht die Kommission insbesondere diejenigen Maßnahmen einer Bewertung, deren Bewertung Polen beanstandet. Zum Abschluss wägt die Kommission die Umstände ab, unter denen die von dieser Entscheidung behandelten Maßnahmen gewährt wurden, und beurteilt ihre Auswirkungen auf den Wettbewerb.

a) ***Konsequente Nichteinforderung der Rückstände gegenüber öffentlichen Institutionen***

(256) Aus der ständigen Rechtsprechung ([54]) folgt, dass die konsequente Nichteinforderung der Rückstände gegenüber öffentlichen Institutionen selbst eine staatliche Beihilfe darstellen kann. Die von den polnischen

([51]) Jahresbericht für 2006-2007 des Committee of European Union Shipbuilders' Associations (CESA).

([52]) Bezüglich von Passagierschiffen, darunter Vergnügungsschiffen, bestehen erhebliche Hindernisse, die den Zugang zum Markt von der Angebotsseite her erschweren.

([53]) 55 Jahresbericht für 2006-2007 des Committee of European Union Shipbuilders' Associations (CESA).

([54]) Gutachten des Generalanwalts Francis Jacobs, Rs. C-256/97, DM Transport [1999] REC I-3915, Rs. C-480/98, Spanien/Kommission („Magefesa") [2000] REC I-8717.

Behörden übermittelten Informationen ([55]) weisen deutlich darauf hin, dass die Gdingener Werft beträchtliche Rückstände bei der Regulierung ihrer öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten hat, die bis in das Jahr 2004 zurückreichen. Die Werft hat ihre öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten nur vorübergehend bedient und ihr wurde fortgesetzt Zahlungsaufschub für ihre Schuldenbedienung gewährt, aller Wahrscheinlichkeit nach ohne jede formelle Entscheidung der betreffenden öffentlichen Gläubiger, oder eine Änderung des Tilgungsplans für die Verbindlichkeiten vereinbart. Bezüglich der Rückstände gegenüber öffentlichen Institutionen in einer Gesamthöhe von 443 Mio. PLN, die bis zum 30. September 2007 zurückzuzahlen waren, erklärte Polen, dass der Begünstigte beabsichtigt, diese aus den Mitteln der Kapitalzuführung durch den Fiskus nach der Privatisierung der Werft zu begleichen. In Anbetracht der fehlenden Sicherheit bezüglich der Privatisierung und ihres Datums selbst bedeutet die Absicht der Werft, dass bezüglich der Verbindlichkeiten gegenüber öffentlichen Institutionen de facto ein Zahlungsaufschub für unbegrenzte oder unbestimmte Dauer bestand und die Schulden nur sporadisch bedient wurden, wenn die Kassenzuflüsse der Werft dies erlaubten. Nach Meinung der Kommission würde kein Gläubiger, der sich von marktwirtschaftlichen Prinzipien leiten lässt, einem solcherart zeitlich unbegrenzten Zahlungsaufschub für seine Forderungen zustimmen, der von der Unsicherheit hinsichtlich der Durchführung der Privatisierung und der Kapitalzuführung zugunsten der Werft durch den Staat abhängig wäre (wobei die Kapitalzuführung eine staatliche Beihilfe darstellen würde, die Zweifel bezüglich ihrer Rechtmäßigkeit und Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt weckt). Darüber hinaus liegen keinerlei Anhaltspunkte vor, die darauf hinweisen, dass die entsprechenden öffentlichen Gläubiger irgendwie geartete Maßnahmen zur Durchsetzung ihrer öffentlich-rechtlichen Forderungen gegenüber der Gdingener Werft, insbesondere durch eine Zwangsvollstreckung oder die Durchsetzung der Vorschriften des Konkursrechts, ergriffen haben. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass die konsequente Nichteinforderung der Rückstände gegenüber öffentlichen Institutionen für den Begünstigten einen Vorteil bildet, der ihm seitens eines beliebigen Gläubigers, der sich von marktwirtschaftlichen Prinzipien leiten lässt, nicht eingeräumt werden würde, und sie somit eine staatliche Beihilfe darstellt, die an ein (unverzinstes) Darlehen heranreicht.

b) ***Maßnahmen, die nach Auffassung Polens den Bedingungen für einen marktwirtschaftlich handelnden Investor entsprechen***

Durch KPS gewährte Darlehen

(257) Bezüglich der Unterstützung durch die KPS in Form von Betriebsmitteldarlehen kann die Kommission der Argumentation Polens nicht folgen, dass diese Darlehen kein Element staatlicher Beihilfe enthalten. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Darlehensverzinsung durch die KPS ca. 400 Basispunkte über dem Referenzsatz lag. Sie weist auch darauf hin, dass sich die Gdingener Werft seit mehreren Jahren in einer sehr prekären finanziellen Lage befindet und ihre Verbindlichkeiten den Wert ihrer Vermögenswerte deutlich übersteigen. Die Gdingener Werft ist nicht in der Lage gewesen, Geldmittel zur Finanzierung ihrer Produktion aus externen Quellen zu beschaffen. Ihr Betriebskapital wurde aus Mitteln finanziert, die aus vollständig durch KUKE verbürgten Anzahlungen, aus Darlehen, die vollständig durch den Fiskus garantiert wurden, sowie aus Darlehen der KPS stammten. Aus diesem Grund scheint es, dass die Darlehensverzinsung der KPS das von dieser übernommene Risiko nicht widerspiegelt. Zwar forderte die KPS Sicherheiten, doch weckt deren Wert Zweifel; es ist daran zu erinnern, dass KUKE und der Fiskus ähnliche Sicherheiten verlangt haben, und berücksichtigt man das Verhältnis der Aktiva zu den Passiva der Gdingener Werft, so scheint es wahrscheinlich, dass die KPS nicht imstande war, erstrangige Sicherheiten im Vermögen der Werft zu garantieren. Jedenfalls hat Polen keine genauen Informationen vorgelegt, die es der Kommission erlauben würden, den tatsächlichen Wert der geforderten Sicherheiten zu beurteilen.

(258) Darüber hinaus besteht kein Unterschied zwischen Darlehen, die von der KPS gewährt worden sind, und Darlehen der Agentur für industrielle Entwicklung, die Eigentümer der KPS ist. Man kann nicht gleichzeitig behaupten, wie dies seitens Polens der Fall ist, dass die von der ARP gewährten Darlehen eine staatliche Beihilfe darstellen, die von einer Tochtergesellschaft, d. h. der KPS, hingegen zur Verfügung gestellten Darlehen den Bedingungen für einen marktwirtschaftlich handelnden Investor entsprechen.

(259) Schließlich ist die Kommission der Auffassung, dass die KPS als vollständig durch den Staat kontrollierter Fonds ins Leben gerufen wurde, der bestimmte Ziele öffentlicher Politik verwirklicht und dessen Finanzierung vollständig durch den Staat über die ARP gesichert oder garantiert worden ist. Laut der „Strategie für den Sektor Schiffbau (Marinewerften) in Polen für die Jahre 2006-2010“ wurde die KPS ins Leben gerufen, „um im Interesse der Organisation der Finanzierung des Schiffbaus bis zur Übernahme der Kontrolle über die einzelnen Werftunternehmen durch private Investoren tätig zu werden“. Die Strategie, die der Verwirklichung nicht nur wirtschaftlicher, sondern auch sozialer und makroökonomischer Ziele dient ([56]), verleiht der KPS eine Reihe von Befugnissen, die denen der ARP, des Fiskus und anderer zuständiger amtlicher Stellen ähneln. Die finanziellen Bindungen zwischen der KPS, der ARP und dem Fiskus sind offensichtlich. Die KPS erfüllt hierbei eher die Rolle eines Werkzeugs, das der Bereitstellung von Mitteln dient, die im Staatshaushalt zur Unterstützung für die polnischen Werften, darunter die Gdingener Werft, vorgesehen sind.

(260) Dies in Betracht ziehend, stellt die Kommission fest, dass die KPS bei der Gewährung der Betriebsmitteldarlehen für die Gdingener Werft nicht als privater Investor aufgetreten ist. Die besagten, unter Randnummer 158, Tabellen 1 und 2, aufgeführten Darlehen stellen folglich eine staatliche Beihilfe dar.

([55]) Insbesondere Anhang 3 zu dem Schreiben vom 9. Januar 2008.

([56]) Strategie für den Sektor Schiffbau (Marinewerften) in Polen für die Jahre 2006-2010, angenommen im August 2006, S. 7.

KUKE-Bürgschaften

(261) In der nach Annahme der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens übermittelten Stellungnahme hat sich Polen derart geäußert, dass die der Gdingener Werft durch KUKE erteilten Bürgschaften keine staatliche Beihilfe darstellen. Die Kommission kann dieser Argumentation nicht folgen.

(262) Erstens erinnert die Kommission daran, dass die von KUKE gewährten Bürgschaften für Reedereianzahlungen über Bürgschaften des Fiskus abgesichert sind und die sie betreffenden Transaktionen auf einem getrennten Konto mit der Bezeichnung „Nationales Interesse" verrechnet werden. Sind auf diesem Konto keine Finanzmittel vorhanden, kann KUKE ein Darlehen des Fiskus aufnehmen oder Kreditbürgschaften des Fiskus in Anspruch nehmen.

(263) Zweitens verweist die Kommission diesbezüglich auf ihre Entscheidung vom 18. Juli 2007 über die Beihilfe N 105/07 ([57]), die das System bestätigt hat, in dessen Rahmen KUKE ihr Programm der durch den Fiskus garantierten Ausfuhrversicherungen umsetzt, unter der Annahme, dass dieses kein Element staatlicher Beihilfe enthält. Dieses System schließt gegenwärtig Produktionsgarantien für die Gdingener Werft aus den letzten Jahren ein. Die Kommission ist der Auffassung, dass Unternehmen, die sich in einer schwierigen finanziellen Lage im Sinne der Gemeinschaftsleitlinien über staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten befinden ([58]), klar von diesem System ausgeschlossen sind. Hauptmerkmal dieses Systems sind die in Anlehnung an eine Risikobewertung festgelegten Prämien für die Bürgschaft. Zum Beispiel beträgt die Bürgschaftsprämie für ein Unternehmen der höchsten Risikokategorie […] % pro Jahr für eine Bürgschaft von unter 2 Jahren und […] % pro Jahr für Bürgschaften, die für einen längeren Zeitraum als zwei Jahre gewährt werden. Die Grundprämie beträgt […] % pro Jahr. Zum Vergleich wurden die Bürgschaften für die Gdingener Werft von KUKE unter Anwendung eines Satzes von 2 % jährlich im Falle von Bürgschaften über nicht mehr als 35 Mio. PLN und eines Satzes von 1 % pro Jahr im Falle von Bürgschaften, die diese Summe übersteigen, gewährt.

(264) Es ist also klar, dass die Gdingener Werft nicht für Bürgschaften im Rahmen des vorstehend beschriebenen und von der Kommission angenommenen Systems infrage kommt, das ihrer Auffassung nach kein Element der Beihilfe enthält. In diesem Zusammenhang kann nicht befunden werden, dass die der Gdingener Werft gewährten Bürgschaften kein Element staatlicher Beihilfe enthalten.

(265) Darüber hinaus ist offensichtlich, dass die von der Gdingener Werft verlangte Bürgschaftsprämie deutlich unter der Basisprämie liegt, die bei Bürgschaften angewendet wird, die Unternehmen in einer guten finanziellen Lage gewährt werden, und auch vielfach niedriger als die Prämie ist, die von Unternehmen mit einem hohen Risiko verlangt wird, die aber immer noch für Bürgschaften im Rahmen des oben beschriebenen Systems infrage kommen. Die Kommission stellt fest, dass die Bürgschaftsprämie, die von der Gdingener Werft verlangt wird, nicht dem marktüblichen Satz entspricht und die betreffenden Bürgschaften eine staatliche Beihilfe darstellen.

(266) Drittens darf sich der Kreditnehmer gemäß der Mitteilung der Kommission über die Anwendung von Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfe in Form von Bürgschaften ([59]) nicht in finanziellen Schwierigkeiten befinden, damit die betreffende staatliche Bürgschaft keine staatliche Beihilfe darstellt. In diesem Fall wurde diese Bedingung ganz offensichtlich nicht erfüllt. Befindet sich der Kreditnehmer in finanziellen Schwierigkeiten, darf der Wert des Beihilfeelements im Rahmen einer solchen Bürgschaft, laut derselben Mitteilung, dem von der Bürgschaft erfassten Betrag entsprechen.

(267) Schließlich ist die Kommission der Auffassung, dass sich die Gdingener Werft ausschließlich auf Bürgschaften durch KUKE und den Fiskus gestützt hat und es ihr nicht gelang, Bürgschaften auf dem Markt zu erhalten.

(268) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass KUKE bei der Gewährung von Bürgschaften zugunsten der Gdingener Werft nicht als privater Investor aufgetreten ist.

c) ***Wettbewerbsverzerrung durch die Gewährung staatlicher Beihilfe zugunsten der Gdingener Werft***

(269) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Gdingener Werft gegen das Wettbewerbsgebot verstoßen hat, da sie aufgrund der vollständigen Abhängigkeit von Unterstützung seitens der öffentlichen Hand Preise unterhalb der Herstellungskosten praktizierte und nicht die Folgen, die solche Praktiken gewöhnlich mit sich bringen, d. h. eine Verdrängung vom Markt, zu tragen hatte.

(270) Die Kommission bemerkt weiter, dass zu den Hauptproblemen, mit denen die Gdingener Werft seit längerem zu kämpfen hatte, zu zählen sind: Abschluss von Verträgen, die infolge der Aufwertung des Złoty gegenüber dem US-Dollar, der weiterhin Leitwährung in der Schiffbaubranche ist, letztlich Verluste einfuhren, sowie die weltweit steigenden Preise für Stahlbleche. Diese äußeren Faktoren wurden bereits im Umstrukturierungsplan von 2002 und danach in dessen geänderter Version von 2004, im neuen Umstrukturierungsplan von 2006 und letztendlich auch während der Privatisierung im Jahre 2008 als wichtigste Gefahren für die Tätigkeit der Werft angegeben.

([57]) Entscheidung der Kommission vom 18. Juli 2007 über die Beihilfe N 105/07. Durch den polnischen Fiskus garantierte Versicherungsbürgschaften für Exportverträge, Zusammenfassung im ABl. C 214 vom 13.9.2007, S. 3.

([58]) Artikel 3 Punkt 1 Absatz 1 des Beschlusses 111/2006 des polnischen Komitees für die Exportversicherungspolitik vom 20. Dezember 2006.

([59]) ABl. C 71 vom 11.3.2001, S. 14.

(271) Obwohl sich die Geschäftsführung der Werft dieser Gefahren bewusst war, schloss die Werft auch weiterhin Verträge ab, ohne Maßnahmen zu ergreifen, die auf eine Begrenzung der Gefährdungen abzielten. Diese Geschäftspraxis wurde auch nicht während des beispiellosen Booms auf dem Schiffbaumarkt in den Jahren 2004-2008 aufgegeben, als die Preise für Schiffbauerzeugnisse ein zuvor unbekanntes Niveau erreichten. Dank dieser Praxis gelang es der Geschäftsführung, die Tätigkeit weiterzuführen und den Beschäftigungsstand zu halten, jedoch erfolgte dies auf Kosten ernsthafter Verluste im normalen Schiffbaubetrieb. Die von der Gesellschaft Amber im ersten Halbjahr 2008 durchgeführte Due-Diligence-Prüfung weist nach, was auch von Polen bestätigt wird, dass das aktuelle Auftragsportfolio mit den für 2008 und 2009 geplanten Lieferungen ebenfalls mit dem Risiko erheblicher Verluste aufgrund des Abschlusses von verlustbringenden Verträgen ohne jegliche Maßnahmen in Richtung einer Begrenzung der Gefährdungen belastet ist.

(272) Auf dieser Grundlage stellt die Kommission fest, dass alle in Teil II Punkt 7 beschriebenen Maßnahmen zugunsten der Gdingener Werft wettbewerbsverzerrenden Charakter gehabt haben oder zumindest dadurch eine Verzerrung des Wettbewerbs auf dem Schiffbaumarkt drohte.

Schlussfolgerungen

(273) Zusammenfassend stellt die Kommission fest, dass alle Maßnahmen zugunsten der Gdingener Werft eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen.

2.2. **Möglichkeit zur Stellungnahme durch Polen und Dritte**

(274) Mit der Entscheidung vom 1. Juni 2005 hat die Kommission ein förmliches, auf verschiedene Rechtsgrundlagen gestütztes Prüfverfahren in Bezug auf eine Reihe von Maßnahmen eingeleitet, darunter die Umstrukturierung der Verschuldung (Schuldenerlass, Zahlungsaufschub, Änderung des Zahlungsplans), das eine bestimmte Anzahl öffentlicher Gläubiger, die Kapitalzuführung zugunsten der Werft, Produktionsgarantien durch den Fiskus und Maßnahmen zur Kapitalbeschaffung für die Gesellschaft (Begebung von Obligationenanleihen und Umwandlung von Forderungen in Anteilscheine) betrifft.

(275) Die Kommission hat auch unmissverständlich festgestellt, dass der Argumentation Polens nicht gefolgt werden kann, dass die Vorschüsse der Schiffsreeder als Eigenbeitrag anzusehen sind. In diesem Zusammenhang hat die Kommission Zweifel daran deutlich gemacht, dass die von KUKE gewährten Bürgschaften für die Reederanzahlungen keine staatliche Beihilfe darstellen, und angekündigt, den Charakter dieser Vorschüsse einer genauen Prüfung zu unterziehen.

(276) Sowohl Polen als auch der Begünstigte haben ihre Stellungnahmen abgegeben. Zwar stellten sie die Befugnisse der Kommission bezüglich der Bewertung der Vereinbarkeit einiger der geprüften Beihilfemaßnahmen in Frage, meldeten jedoch keine Einwände hinsichtlich der Schlussfolgerungen der Kommission an, die befunden hat, dass die Maßnahmen aufgrund ihrer Gewährung nach Beitritt Polens zur EU eine neue Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen. Einzige Ausnahme war der Charakter der KUKE-Bürgschaften, bezüglich derer behauptet wurde, dass sie kein Element staatlicher Beihilfe enthalten. Später bestand Polen auch darauf, dass die durch KPS gewährten Darlehen keine staatliche Beihilfe darstellen. Die Kommission nahm zu den Argumenten Polens und des Begünstigten weiter oben Stellung.

(277) Im Verlauf des Prüfverfahrens der Kommission änderte sich die Strategie der polnischen Regierung als Eigentümer eines Mehrheitspakets an der Gdingener Werft mehrfach, und dies erheblich, wovon der beschriebene Ablauf der Ereignisse zeugt. Die Strategie einer Konsolidierung des Schiffbausektors wurde von der Strategie der Trennung der Gdingener und der Danziger Werft sowie der Entscheidung über die Teilprivatisierung der Gdingener Werft abgelöst, der später eine vollständige Privatisierung vorgezogen wurde. Letztgenannte Strategie ist zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund des offensichtlich fehlenden Interesses an einem Kauf der Werft durch Marktteilnehmer ebenfalls mit einem Fragezeichen versehen.

(278) Wie oben beschrieben, stand die Kommission in regelmäßigem Kontakt mit den polnischen Behörden als dem Eigentümer der Gdingener Werft und auch mit der Gdingener Werft selbst. Die Kommission hat Polen und die Werft wiederholt darauf hingewiesen, dass alle Beihilfen zugunsten der Werft aus staatlichen Mitteln, in Anbetracht der prekären finanziellen Lage der Werft und dem faktischen Fehlen von Finanzmitteln aus externen Quellen, die kein Element staatlicher Beihilfe enthalten, aller Wahrscheinlichkeit nach eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen. Die Kommission hat auch davor gewarnt, dass eine solche staatliche Beihilfe unter Verstoß gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag gewährt wird, und dass diese mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar ist. Die Kommission erinnerte auch mehrfach daran, dass die der Werft durch KUKE eingeräumten Bürgschaften eine staatliche Beihilfe darstellen.

(279) Darüber hinaus sammelte die Kommission im Verlauf des Prüfverfahrens ausführliche Informationen über die Tätigkeit der KPS und den Charakter der Betriebsmitteldarlehen, die der Werft durch die KPS gewährt wurden. Die Kommission wies Polen auf die Tatsache hin, dass diese Darlehen aller Wahrscheinlichkeit nach eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen.

(280) Schließlich hat die Kommission im Verlauf des Prüfverfahrens bemerkt, dass die Gdingener Werft weiterhin öffentlich-rechtliche Verbindlichkeiten aufnimmt. Die Kommission hat dazu Informationen gesammelt und die polnischen Behörden (die gleichzeitig als Eigentümer der Werft und ihr Gläubiger auftreten) informiert, dass die Nichteinforderung der Rückstände gegenüber öffentlichen Institutionen oder ihre Umstrukturierung ihrer Auffassung nach eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen können.

3. *VEREINBARKEIT DER BEIHILFE MIT DEM GEMEINSAMEN MARKT — AUSNAHME NACH ARTIKEL 87 ABSATZ 3 EG-VERTRAG*

(281) Hauptziel dieser Maßnahmen ist die Unterstützung eines Unternehmens, das sich in einer schwierigen finanziellen Lage befindet, und ein Verbleiben des Unternehmens im Markt. In solchen Fällen kann eine Ausnahmeregelung nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag Anwendung finden, die eine Genehmigung staatlicher Beihilfe zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige ermöglicht, sofern diese Beihilfe nicht die Handelsbedingungen in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigt, wenn die entsprechenden Bedingungen erfüllt werden.

(282) Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe für Unternehmen in Schwierigkeiten unterliegt gegenwärtig den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten ([60]) (nachfolgend „Leitlinien"), die die vorangegangene, im Jahr 1999 angenommene Fassung ([61]) ersetzen (nachfolgend „Leitlinien aus dem Jahr 1999").

(283) In den Übergangsbestimmungen der neuen Leitlinien ist festgelegt, dass für vor dem 10. Oktober 2004 eingetragene Anmeldungen die Prüfung auf der Grundlage der zu diesem Zeitpunkt geltenden Leitlinien erfolgt (Punkt 103). In der gegenständlichen Sache wurde ein Teil der Kommission am 29. April 2004 im Rahmen des sog. Übergangsmechanismus gemäß Anhang IV Punkt 3 zum Beitrittsvertrag gemeldet, unter Geltung der Leitlinien aus dem Jahr 1999. Jedoch wird in den Leitlinien festgestellt, dass diese bei der Bewertung von Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe für Unternehmen Anwendung finden, die ohne Genehmigung der Kommission gewährt wurde (widerrechtliche Beihilfe), wenn ein bestimmter Teil der Beihilfe oder die gesamte Beihilfe nach dem 1. Oktober 2004 gewährt wurde (Punkt 104 Absatz 1). Da fast alle in den Erwägungsgründen 209-232 beschriebenen Maßnahmen nach diesem Datum widerrechtlich gewährt worden sind, stellt die Kommission fest, dass die neuen Leitlinien aus dem Jahr 2004 Anwendung finden.

(284) Die Leitlinien finden für Unternehmen aus allen Bereichen Anwendung, mit Ausnahme der in Punkt 18 der Leitlinien genannten Unternehmen. Die Beihilferahmen für die Schiffbauindustrie ([62]), die den rechtlichen Rahmen für die Bewertung der staatlichen Beihilfe in diesem Sektor bilden, beziehen sich auf Punkt 12 der Leitlinien als geeignete Rechtsgrundlage für die Bewertung der Beihilfe zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen.

A. BEIHILFE ZUR RETTUNG VON UNTERNEHMEN

(285) Die Leitlinien sehen die Möglichkeit der Gewährung von Rettungsbeihilfe als vorübergehende Unterstützung für Unternehmen in finanziellen Schwierigkeiten während der Erstellung des Umstrukturierungsplans oder Liquidationsplans für das Unternehmen oder zur direkten Abwendung einer mit der Liquidität des Unternehmens verbundenen ernsthaften Krise vor.

(286) Die Kommission ist der Auffassung, dass die staatliche Beihilfe für die Gdingener Werft — in Anbetracht der Tatsache, dass alle Unterstützungsmaßnahmen für einen deutlich längeren Zeitraum als die empfohlenen 6 Monate gewährt worden sind — weder die Bedingung des vorübergehenden Charakters noch die Bedingung der Reversibilität erfüllt, da auch irreversible Unterstützung wie die mit einem Zuschuss vergleichbare Kapitalzuführung und Schuldenerlass gewährt wurden.

(287) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass die in den Erwägungsgründen 209-232 genannten Maßnahmen nicht mit dem Gemeinsamen Markt als Beihilfe zur Rettung von Unternehmen vereinbar sind.

B. UMSTRUKTURIERUNGSBEIHILFE

(288) Gemäß der in Punkt 17 der Leitlinien enthaltenen Begriffsbestimmung muss sich die Gewährung einer Umstrukturierungsbeihilfe auf einen realistischen, kohärenten und weitreichenden Plan zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität eines Unternehmens in einem annehmbaren zeitlichen Rahmen stützen. Die Umstrukturierung umfasst normalerweise eines oder mehrere der folgenden Elemente: Umstrukturierung aller geschäftlichen Aspekte, Reorganisation und Rationalisierung der Tätigkeiten des Unternehmens auf einer effizienteren Grundlage, was im Allgemeinen den Rückzug aus defizitären Geschäftsbereichen bedeutet, und finanzielle Umstrukturierung. Eine Umstrukturierung im Sinne dieser Leitlinien darf sich jedoch nicht nur auf finanzielle Eingriffe zur Deckung früherer Verluste beschränken, ohne nach den Ursachen der Verlustquellen zu suchen, d. h. ohne mit einer tatsächlichen Umstrukturierung zu beginnen. Darüber hinaus muss die Umstrukturierung zumindest teilweise aus Eigenmitteln des Unternehmens oder aus externen Quellen finanziert werden, die kein Element staatlicher Beihilfe enthalten, und die staatliche Beihilfe selbst muss sich auf das zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens absolut notwendige Minimum beschränken. Schließlich sind zur Abmilderung der wettbewerbsverzerrenden Wirkung der Beihilfe Ausgleichsmaßnahmen zu ergreifen.

(289) Mit Hinblick auf den stark wettbewerbsverzerrenden Charakter der Umstrukturierungsbeihilfe ist die Kommission der Auffassung, dass Beihilfen für in Schwierigkeiten befindliche Unternehmen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige, welche die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, nur dann zulässig sind, wenn die in den Leitlinien festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

(290) In den folgenden Punkten wird die Kommission prüfen, ob diese Bedingungen erfüllt worden sind.

([60]) ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.
([61]) ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.
([62]) ABl. C 317 vom 30.12.2003, S. 11.

a) ***Beihilfefähigkeit der Unternehmen***

(291) Damit ein Unternehmen Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe in Anspruch nehmen kann, muss es als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien gelten. Die Kommission ist der Auffassung, dass die finanzielle Lage der Gdingener Werft, zumindest ab 2002, von permanenten Liquiditätsengpässen und der Zahlungsunfähigkeit, steigenden Verlusten und einem negativen Vermögensstand gekennzeichnet ist. Folglich ist die Gdingener Werft ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien.

b) ***Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität***

(292) Gemäß Punkt 31 der Leitlinien muss die Gewährung der Beihilfe von der Implementierung eines Umstrukturierungsplans abhängig gemacht werden, der es dem Unternehmen ermöglicht, seine langfristige Rentabilität in einem annehmbaren zeitlichen Rahmen wiederherzustellen. Unter der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität ist zu verstehen, dass das Unternehmen nach Abschluss der Umstrukturierung alle seine Kosten decken kann und die Kapitalrendite des umstrukturierten Unternehmens ausreicht, um aus eigener Kraft im Wettbewerb bestehen zu können. Die Umstrukturierung ist in möglichst kurzer Zeit durchzuführen.

(293) Vor allem merkt die Kommission an, dass sie im Verlauf des förmlichen Prüfverfahrens die zwei Umstrukturierungspläne aus den Jahren 2004 und 2006 einer Prüfung unterzogen hat, die durch die Geschäftsführung der Werft erstellt und vom Mehrheitsinhaber, d. h. dem Staat, angenommen wurden. Die Kommission stellt fest, dass die von ihr erhobenen ernsthaften Einwände bezüglich der Eignung beider Pläne, die langfristige Rentabilität der Werft wiederherzustellen, auch weiterhin Gültigkeit haben. Aufgrund der Tatsache, dass der Umstrukturierungsplan von 2006 den Umstrukturierungsplan von 2004 ersetzt hat, begründet die Kommission nachfolgend ihre ernsthaften Zweifel bezüglich des Umstrukturierungsplans von 2006. Die Kommission merkt jedoch an, dass dieser Plan in vielerlei Hinsicht an den Umstrukturierungsplan von 2004 erinnert und die von der Kommission in der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens bezüglich des Umstrukturierungsplans von 2004 vorgebrachten Einwände auch voll auf den Umstrukturierungsplan von 2006 zutreffen.

(294) Die Kommission möchte an den Standpunkt Polens nach der Entscheidung über die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens erinnern, gemäß dem der Umstrukturierungsplan von 2004 eine solide wirtschaftliche Basis für die Umstrukturierung der Werft darstellte. Die Wirklichkeit hat jedoch gezeigt, dass der Plan von 2004 nicht ausreichte, um die Rentabilität der Werft wiederherzustellen, und bereits 2006 abgewandelt werden musste.

(295) Die Kommission ist der Auffassung, dass im Umstrukturierungsplan von 2006 vor allem der finanziellen Umstrukturierung Aufmerksamkeit geschenkt und auf die industriellen Aspekte nicht überzeugend genug eingegangen wurde. Auf der Grundlage dieses Planes entstand keine nachvollziehbare, breit angelegte industrielle Strategie.

(296) Dies veranschaulicht insbesondere die im Plan vorgeschlagene Investitionsstrategie, die als Sammelwerk von Modernisierungsmaßnahmen kleineren Maßstabs ohne umfassendes Konzept bezeichnet werden kann, das für die Modernisierung der Anlagen der Werft notwendig erscheint, von denen viele noch aus den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts stammen. Der Plan enthält keine eingehende Analyse des gegenwärtigen Zustands der Produktionsanlagen und ihrer Beschränkungen und weist auch nicht konkret auf sog. Engpässe der Werft hin. Nach Meinung des externen Beraters der Kommission erscheinen die für Investitionen eingeplanten Summen (240 Mio. PLN/69 Mio. EUR) zu gering, um eine tatsächliche Modernisierung zu gewährleisten.

(297) Um den Umfang der geplanten Investitionen in einem bestimmten Kontext zu analysieren, sind auch die Vorhersage der jährlichen Abschreibungen auf die Vermögenswerte und die Veränderungen im Anlagevermögen der Werft anhand der im Umstrukturierungsplan von 2006 enthaltenen Schätzwerte zu betrachten. Die Abschreibungen im Investitionszeitraum von 2007-2009 wurden auf 100 Mio. PLN geschätzt. Daraus folgt, dass allein mindestens 40 % des geplanten Gesamtinvestitionswerts in Höhe von 240 Mio. PLN notwendig wären, um den technischen Zustand des Unternehmensvermögens zu erhalten, und nur maximal 60 % tatsächlich in die Modernisierung fließen würden. Die Bilanzprognose geht von einem kontinuierlichen Zuwachs des Anlagevermögenswertes von 246 Mio. PLN im Jahre 2006 auf 361 Mio. PLN im Jahre 2010 aus. 2010 soll sich diese Tendenz dann aber umkehren und der Wert des Anlagevermögens bis zum Erreichen eines Niveaus von 284 Mio. PLN in 2012 (letztes in der Prognose erfasste Jahr) sinken.

(298) Angesichts dessen ist die Kommission der Auffassung, dass die Investitionsstrategie nicht breit genug angelegt ist, um eine tatsächliche Modernisierung der Werft zu gewährleisten und die langfristige Rentabilität des Unternehmens zu sichern.

(299) Die Kommission merkt auch an, dass das Produktivitätsziel von 37 Arbeitsstunden/CGT für 2012 eine Verbesserung im Verhältnis zur gegenwärtigen Situation darstellt, verglichen mit leistungsstarken europäischen Werften mit einer Produktivität von ca. 20 Arbeitsstunden/CGT aber trotz allem bescheiden ist.

(300) In dem Plan wird festgestellt, dass eines der Hauptprobleme der Werft in den hohen Ausfallzeiten und dem Fehlen qualifizierter Arbeiter liegt, die zu besser bezahlten Tätigkeiten in anderen europäischen Werften abwandern. In dieser Hinsicht ist die Kommission der Meinung, dass sich die geplante Lohnsteigerung um 10 % im Jahre 2006 und um jährlich 4 % beginnend ab 2008 als nicht ausreichend zur Lösung dieses Problems erweisen wird.

(301) Angesichts dieser Tatsachen ist die Kommission der Auffassung, dass die geplante industrielle und organisatorische Umstrukturierung nicht ausreichen wird, um die langfristige Rentabilität des Unternehmens wiederherzustellen.

(302) Darüber hinaus merkt die Kommission an, dass die von der Werft prognostizierten Finanzergebnisse nicht den Ergebnissen der von der Werft angestellten Sensitivitätsanalyse — mit einem Szenario, das von einer Abwertung des US-Dollars gegenüber dem Złoty, dem Sinken der Schiffspreise und einem Anstieg der Material- und Lohnkosten ausgeht — entsprechen. Aus der Sensitivitätsanalyse folgt, dass eine Abwertung des US-Dollars um 0,10 PLN pro Jahr bedeuten würde, dass die Werft ihr Rentabilitätsziel unter den Annahmen des Umstrukturierungsplans von 2006 nicht erreichen könnte. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass der Umstrukturierungsplan von 2006 nicht ausreichend tragfähig ist ([63]).

(303) Schließlich ist die Kommission der Auffassung, dass die im Plan vorgesehenen Umstrukturierungsmaßnahmen beim Fehlen eines Investors nicht implementiert werden können, auch angesichts der Tatsache, dass der Bedarf an neuem Kapital — das für die Durchführung der Umstrukturierung unbedingt erforderlich ist, deren Umfang sich als recht bescheiden erwiesen hat — beträchtlich war, hauptsächlich aufgrund der notwendigen und kostenintensiven finanziellen Umstrukturierung (1,015 Mrd. PLN) ([64]). Die Kommission hat Zweifel, ob der Plan auf realistischen Annahmen hinsichtlich der Fähigkeit der Werft beruht, neues Kapital anzuziehen.

(304) Der Fortschritt der Privatisierung der Gdingener Werft hat diese Zweifel bestätigt. Wie bereits weiter oben beschrieben, unternahm der Staat als Eigentümer der Gdingener Werft zweimal den Versuch, einen privaten Investor zu finden, der zur Übernahme der Werft bereit wäre. Jedoch war keiner dieser Versuche von Erfolg gekrönt (weder die Teilprivatisierung im Jahr 2006, noch der Verkauf aller Aktien im Staatsbesitz im Jahr 2007). Die Kommission weist darauf hin, dass die Privatisierungsversuche in den Zeitraum des beispiellosen Booms auf dem Schiffbaumarkt fielen, wodurch optimale Bedingungen für einen Verkauf der Werft entstanden. Der Misserfolg des Privatisierungsverfahrens kann lediglich durch fehlendes Vertrauen seitens der Marktteilnehmer in die Fähigkeit der Werft zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität erklärt werden. In noch größerem Maße wird dies durch die Entscheidung der Gesellschaft Amber über den Rückzug vom Privatisierungsverfahren nach Durchführung einer gründlichen Due-Diligence-Prüfung bestätigt ([65]).

(305) Die Kommission hat die neuen, nach dem Rückzug der Gesellschaft Amber unternommenen Bemühungen der polnischen Behörden in Betracht gezogen, einen Investor für die Gdingener Werft zu finden. Jedoch konnten die Kommission bis zum Erlass dieser Entscheidung keine Tatsachen davon überzeugen, dass ein neuer Privatisierungsversuch innerhalb kurzer Zeit und in Übereinstimmung mit den Leitlinien zu positiven Ergebnissen führen könnte. Wie im Folgenden erläutert, basierten sowohl der durch ISD Polska erstellte gemeinsame Umstrukturierungsplan als auch der Umstrukturierungsplan der Gesellschaft PSC auf den Erwartungen des Erhalts beträchtlicher zusätzlicher staatlicher Beihilfe durch die Werft, und sie gehen von der Möglichkeit der Wiederherstellung der Rentabilität der Werft unter der Bedingung aus, dass diese von ihren Belastungen in Form von Altschulden und voraussichtlichen Verlusten im Zusammenhang mit der Erfüllung laufender Verträge befreit wird.

Von der Gesellschaft ISD erstellter gemeinsamer Umstrukturierungsplan

(306) Nach Meinung der Kommission wurde in dem gemeinsamen Umstrukturierungsplan nicht nachgewiesen, dass seine Durchführung die Rentabilität der Gdingener Werft nach dem Zusammenschluss mit der Danziger Werft wiederherstellt. Insbesondere sind nach Auffassung der Kommission weder die finanziellen Vorausschauen noch die Annahmen, die das Funktionieren des Planes sicherstellen sollen, ausreichend begründet. Die Kommission glaubt, dass die vorgesehenen, in dem Plan beschriebenen Umstrukturierungsmaßnahmen nicht weit genug gehen. Trotz der Tatsache, dass der aktualisierte gemeinsame Umstrukturierungsplan einige Verbesserungen enthielt, ist auch dieser nach Auffassung der Kommission nicht imstande, die Rentabilität der verbundenen Werften herzustellen. Im Folgenden liefert die Kommission eine Beurteilung des Planes vom September, der den Plan vom Juni ersetzt hat, und weist — nur wenn dies für die durchgeführte Beurteilung notwendig ist — auf die Unterschiede zwischen beiden Plänen hin.

(307) Die in dem Plan vom Juni enthaltene Annahme, dass erst 2020 eine positive Eigenkapitalrendite erreicht wird und eine positive Kapitalrendite erst für 2016 zu erwarten ist, bringt die Kommission zu dem Schluss, dass dieses Projekt nicht profitabel ist. Darüber hinaus basieren die angenommenen Ergebnisse auf nicht diskontierten Werten: würden die entsprechenden Beträge diskontiert, wäre eine positive Eigenkapitalrendite und eine positive Kapitalrendite noch später zu erwarten. Der Umstrukturierungsplan vom September ist in dieser Hinsicht verbessert, da er Prognosen auf der Grundlage aktualisierter Werte liefert. Trotzdem wurde in dem Plan davon ausgegangen, dass ein diskontierter RoI im Jahr 2018, d. h. 10 Jahre nach Eintritt des neuen Investors in 2009, erzielt wird,

([63]) Die Kommission stellt fest, dass das Basisszenario von einem PLN/USD-Wechselkurs von 3,0 ausging, wogegen der gegenwärtige PLN/USD-Wechselkurs bei 2,2 liegt.

([64]) Es ist daran zu erinnern, dass das Stammkapital der Werft im Jahr 2006 einen negativen Wert von 576 Mio. PLN hatte.

([65]) Die Gesellschaft Amber hat darauf hingewiesen, dass ihre Analyse nachgewiesen hat, dass die Werft nach Umsetzung der von ihr geplanten Umstrukturierung keine Gewinne erwirtschaften wird.

was eine zu lange Zeit ist und auf ein hohes Risiko des Planes hinweist. Die Kommission bleibt also bei ihrer Auffassung, dass der Plan die Rentabilität des Projektes nicht nachweist. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass sich die Verbesserung der finanziellen Vorausschauen nicht auf die Annahme weitergehender Umstrukturierungsmaßnahmen (wie eine Verbesserung der Produktivität, eine Kostensenkung) stützt, sondern eine Änderung der finanziellen Hauptannahmen voraussetzt, die nicht ausreichend begründet worden sind, was im Folgenden erläutert wird.

(308) In der finanziellen Vorausschau wird davon ausgegangen, dass ein großer Teil der Umstrukturierungskosten aus zukünftigen Cashflows der Gesellschaft gedeckt werden kann. Nach Meinung der Kommission kann eine solche Annahme im Falle einer Gesellschaft, die in der Vergangenheit riesige Verluste erwirtschaftet hat und einer tiefgehenden Umstrukturierung bedarf, nicht als realistisch angesehen werden. Der Umstrukturierungsplan vom September sieht vor, dass der Cashflow von gestiegenen Belastungen aus der Vergangenheit bedroht ist, die von 592 Mio. PLN auf 712 Mio. PLN angewachsen sind. Die Kommission bemerkt darüber hinaus, dass die Rückzahlung eines Großteils der öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten (über 400 Mio. PLN) für die Jahre 2012-2018 geplant ist, d. h. lange nach Abschluss des geplanten Zeitraums der Umstrukturierung ([66]). Die Kommission bemerkt auch, dass der Investor einräumt, dass sich die erwarteten Ergebnisse an der Rentabilitätsgrenze bewegen, er aber zugleich behauptet, dass es einen zusätzlichen Grund gibt, aus dem die Gruppe ISD Polska an diesem Projekt interessiert ist. Der Investor führt aus, dass die Werft eine beträchtliche Nachfrage für Erzeugnisse eines anderen Unternehmens der Gruppe, des Stahlerzeugers Huta Częstochowa, garantiert und die Investition in der Gdingener Werft in diesem Zusammenhang vom Standpunkt der gesamten Gruppe ISD Polska aus begründet ist.

(309) Die Kommission ist der Auffassung, dass der gemeinsame Umstrukturierungsplan von der Annahme der Gewährung von Beihilfe durch den Staat im Zusammenhang mit der Privatisierung zum Ausgleich der negativen Bilanz und der Deckung der erwarteten Verluste ausgeht. Der Plan beruht auch auf der Annahme, dass die operative Tätigkeit der Werft weiterhin über die von KUKE zu günstigen Bedingungen gewährten Bürgschaften — im Vergleich zu den Bedingungen, die durch KUKE gegenüber Unternehmen angewendet werden, die sich in einer guten finanziellen Lage befinden — finanziert wird. In den finanziellen Vorausschauen wird diese erwartete staatliche Beihilfe dann auch berücksichtigt. Der gemeinsame Umstrukturierungsplan vom September hat das Risiko zusätzlicher staatlicher Beihilfe nicht verringert. Ganz im Gegenteil hat der Investor das Bestehen einer zusätzlichen potenziellen, mit dem anhängigen Rechtsstreit zwischen der Danziger Werft und dem Fiskus über Steuerforderungen verbundenen Verbindlichkeit in Höhe von 308 Mio. PLN festgestellt. Der Investor erwartet vom Fiskus eine Zahlungsgarantie für diese Verbindlichkeit, wenn diese denn entstehen sollte.

(310) Bezüglich der Fertigung von Stahlkonstruktionen stellt die Kommission fest, dass weder der Plan vom Juni noch der Plan vom September den vollständigen Betriebsplan für diesen Teil der künftigen Geschäftstätigkeit enthält. Dies ist ein ernsthaftes Manko des Planes, da dieses Segment der Geschäftstätigkeit zum Ende des Zeitraums der Umstrukturierung Umsätze in Höhe von 300 Mio. PLN generieren soll, beträchtliche Kapazitäten der neuen Werft zur Stahlverarbeitung in Anspruch nimmt (von 4 % im Jahr 2009 auf 20 % in 2012) und für zirka 10 % des Verkaufs der neuen Werft verantwortlich sein soll.

(311) Der Umstrukturierungsplan vom September beruft sich auf eine unabhängige Marktuntersuchung, die scheinbar zeigt, dass die Nachfrage nach Stahlkonstruktionen sowohl in Polen als auch in Europa in den nächsten Jahren steigen wird. Diese Untersuchung analysiert jedoch nicht, auf welche Weise dieser Nachfrageanstieg durch die zusammengeschlossenen Werften genutzt werden könnte. Obwohl der Umstrukturierungsplan vom September mehr Details zu dem Segment Stahlkonstruktionen enthält, ist in ihm keine Analyse darüber zu finden, ob die prognostizierten Produktionszahlen realistisch sind. Ganz im Gegenteil dazu enthält der Plan vom September weitere Punkte, die darauf hinweisen, dass sich diese Prognosen als unrealistisch erweisen werden.

(312) Die aktuelle Produktion von Stahlkonstruktionen beträgt 2 000 Tonnen, mit einem geplanten Produktionsziel von 56 000 Tonnen. Im Vergleich zum Umstrukturierungsplan vom Juni sieht der Plan vom September eine Verdoppelung der Produktion bereits im Jahr 2010 (24 000 Tonnen im Vergleich zu 12 000 Tonnen, wie im Plan vom September angesetzt) und eine vierfache Steigerung der Produktion in 2012 vor (56 000 Tonnen im Vergleich zu 13 000 Tonnen, wie im Plan vom Juni angesetzt). Huta Częstochowa — einer der größten Stahlproduzenten in Polen — produziert 100 000 Tonnen Stahlkonstruktionen.

(313) ISD Polska tauscht die von der Danziger Werft unterzeichneten Verträge über die Fertigung von Stahlkonstruktionen, darunter einen Kontrakt für Öltanks, gegen Lieferverträge über etwa 5 000 Tonnen Stahlkonstruktionen pro Jahr für die Jahre 2008 und 2009 aus. Der Plan sieht vor, dass bereits 2010 die Produktionsmenge dieses konkreten Erzeugnisses 16 000 Tonnen betragen wird und auf 36 000 Tonnen im Jahr 2012 steigt.

([66]) Zum Beispiel soll sich der prognostizierte Nettogewinn 2014 auf 93 Mio. PLN belaufen, wovon 55 Mio. PLN zur Zahlung alter öffentlich-rechtlicher Verbindlichkeiten zu verwenden sind. Das letzte Jahr, in dem Kosten für die mit der Tätigkeit in der Vergangenheit verbundene Umstrukturierung (aufgelaufene öffentlich-rechtliche Verbindlichkeiten) anfallen werden, wird 2018 sein, in dem zu diesem Zweck ein zusätzlicher Cashflow in Höhe von 45 Mio. PLN generiert werden muss.

(314) Es wurden weder eine Marktanalyse noch Prognosen vorgelegt, die die angesetzte Rentabilität des Segments Stahlkonstruktionen erläutern würden (2010 auf einem Niveau von 9,5 % und später ca. 8 %). Die Kommission merkt an, dass die Rentabilität des Sektors Stahlkonstruktionen nach den Daten des polnischen Statistischen Hauptamts im Jahre 2006 in Polen auf 6 % gestiegen und 2007 auf diesem Stand verblieben ist.

(315) Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen stellt die Kommission fest, dass sich das Segment Stahlkonstruktionen, das integraler und bedeutender Teil der Geschäftstätigkeit der neuen Werft sein soll, nicht auf eine glaubwürdige Analyse der Marktposition der neuen Werft stützt. Die Marktanalyse lässt nicht den Schluss zu, dass eine Marktnachfrage besteht, die die für die neue Werft vorgesehene Produktionsmenge auffängt. Für den Plan wurde nicht nachgewiesen, dass er auf realistischen Annahmen bezüglich des Segments Stahlkonstruktionen basiert.

(316) In der Frage der Umstrukturierung der Contracting-Verträge sieht der Plan die oben beschriebenen Maßnahmen vor, um die zwei wesentlichsten Ursachen für die gegenwärtigen Schwierigkeiten der Werft zu beseitigen (Anstieg der Materialkosten und Aufwertung des Polnischen Złoty). Der Plan beruht vor allem auf der Annahme, dass die Aufnahme von Indexierungsklauseln in Schiffbauverträge, die das Währungsrisiko und das Risiko einer Änderung der Materialpreise zumindest teilweise auf die Reeder übertragen, möglich ist. In dem Plan wird jedoch kein Nachweis dafür geführt, dass die Schiffsreeder solche Indexierungsklauseln bereits angenommen haben oder bereit wären, diese anzunehmen. Im Umstrukturierungsplan vom September sind mehr Informationen zu diesem Thema enthalten, insbesondere Auszüge aus den von beiden Werften unterzeichneten Verträgen, in die Indexierungsklauseln dieser Art aufgenommen worden sind.

(317) Die Kommission hat die ihr übermittelten Informationen analysiert und stellt fest, dass die im Plan vorgestellten Verträge anfangs tatsächlich Indexierungsklauseln enthalten haben, nach denen der Anstieg des Stahlpreises vom Käufer gedeckt werden würde. Diese Klauseln wurden jedoch bei der weiteren Ergänzung des Vertrages gestrichen und durch eine Vertragsbestimmung ersetzt, nach der die Werft und der Käufer den Materialeinkauf gemeinsam vornehmen und bis zum Abschluss des Materialeinkaufs eine entsprechende Anpassung der Preise vereinbaren. Die Art der Anpassung des Preises wird in einer weiteren Ergänzung des Vertrages vereinbart. Diese Ergänzung wurde der Kommission jedoch nicht übermittelt.

(318) Die Kommission stellt auch fest, dass diese Verträge in der Zeit der größten Nachfrage (2005 und Folgejahre) abgeschlossen und neu verhandelt wurden, als eine Flexibilität der Reeder als Reaktion auf das eingeschränkte Angebot abzusehen war. Die Kommission ist sich bewusst, dass die Praxis einer Indexierung der Stahlpreise in der Schiffbauindustrie in letzter Zeit durchaus üblich ist, es ist jedoch zu beachten, dass Klauseln dieser Art vorher — besonders in Perioden einer schlechteren Konjunktur — nicht üblich waren.

(319) Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen stellt die Kommission fest, dass der Plan nicht nachweist, dass die Werft in der Lage sein wird, Verträge abzuschließen, in die Indexierungsklauseln aufgenommen werden. Die im Umstrukturierungsplan beschriebenen Erfahrungen der Gdingener Werft in diesem Bereich sind nach Auffassung der Kommission nicht ausschlaggebend.

(320) Der Plan vom September enthält — im Vergleich zu dem Plan vom Juni –ausführlichere Informationen zu der geplanten Strategie zur Absicherung, mit dem Ziel einer Verringerung des Währungsrisikos. Trotzdem zeigt der Plan nicht, dass eine der beiden Werften solche Instrumente (darunter die natürliche Absicherung, die keinerlei Zusatzkosten verursacht) zumindest in den letzten Jahren anwenden würde ([67]). Der Umstrukturierungsplan vom September stellt zwar Berechnungen und Folgen der vorgeschlagenen Absicherungspolitik vor, führt aber keinen Nachweis, dass die Werft in der Lage sein wird, solche Absicherungen auf dem Markt zu erhalten. Andererseits ist offensichtlich, dass die Banken vom Investor eine vollständig ausgearbeitete Strategie für die Risikoabsicherung verlangen, bevor sie über die Gewährung der Sicherheit entscheiden.

(321) In Anbetracht der Bedeutung dieses Faktors für die Tätigkeit der Werft wurde diese Frage in dem Plan nicht überzeugend behandelt. Aus der Sensitivitätsanalyse folgt dagegen, dass trotz Einführung risikobeschränkender Maßnahmen, die angeblich in den finanziellen Vorausschauen berücksichtigt sind, diese Prognosen auch weiterhin gegen geringe Änderungen des Wechselkurses empfindlich sind, was nachfolgend beschrieben wird. In diesem Zusammenhang ist die Kommission nicht davon überzeugt, dass die geplante Strategie im Bereich der Sicherungsgeschäfte (Hedging) ausreichend breit angelegt ist, um die langfristige Rentabilität der Werft zu sichern.

(322) In dem Plan ist keine Analyse des Rationalisierungsbedarfs in diesem Bereich enthalten, sondern man beschränkte sich auf die Feststellung, dass der Personalstand reduziert wird. In dem Plan wird erwähnt, ebenfalls ohne Begründung, dass sich die Aufwendungen für den Personalabbau auf ca. 69 Mio. PLN belaufen. Der Umstrukturierungsplan vom September gibt die Kosten und Auswirkungen der Personalumstrukturierung an, beschreibt oder begründet aber nicht, auf welchen Annahmen die geplanten Aufwendungen und Auswirkungen der Personalumstrukturierung basieren. Auf dieser Grundlage kann die Kommission nicht feststellen, ob der Plan die Ursachen und Folgen der geplanten Entlassungen ausführlich darlegt und ob die Berechnungen der Kosten und die Beschreibung der Auswirkungen auf glaubwürdigen Annahmen basieren.

(323) Bezüglich der finanziellen Vorausschauen weist die Kommission insbesondere auf die im Folgenden erläuterten Mängel im Basisszenario hin, auf das sich das von der Gesellschaft ISD Polska erarbeitete Finanzmodell stützt, und beanstandet die Verlässlichkeit der finanziellen Vorausschauen.

([67]) Der Plan enthält Informationen, dass Währungsklauseln angeblich Teil zweier Verträge waren, jedoch wurden diese Verträge nicht übermittelt.

(324) Erstens geht der Umstrukturierungsplan vom September von deutlich höheren Verkaufspreisen für Auto-Transportschiffe im Vergleich zum Plan vom Juni aus, wobei diese eines der zwei wichtigsten Erzeugnisse des neuen Werks sein sollen. Der Plan basiert auf den Prognosen für die ersten Jahre, die sich auf die existierenden, von der Gdingener Werft geschlossenen Verträge stützen. Der Plan begründet jedoch nicht die Vorausschauen für die folgenden Jahre, und es werden in ihm keine Prognosen externer Berater zu dieser Frage präsentiert ([68]).

(325) Zweitens scheint die Annahme einer Lohnentwicklung von jährlich 4-6 % im Zeitraum der Umstrukturierung aufgrund der Bedeutung des Problems des Mangels an qualifiziertem Personal, der Mitarbeiterfluktuation und Arbeitsfehlstunden und dem Lohndruck, dem beide Werften durch Schiffbaubetriebe im In- und Ausland ausgesetzt sind, zu niedrig angesetzt. Der Umstrukturierungsplan vom September geht sogar von geringeren Lohnzuwächsen als der Plan vom Juni aus. Die Kommission weist darauf hin, dass der durchschnittliche Bruttolohn in der Wirtschaft im Zeitraum von Januar 2007 bis Januar 2008 in Polen um 11,5 % gestiegen ist ([69]) und ein weiterer Anstieg erwartet wird. Verschiedene Quellen, darunter die im Umstrukturierungsplan vom September angeführten Quellen (wie Polnische Nationalbank, OECD, Frühjahrsprognose 2008 der Kommissionsdienststellen, Goldman Sachs), sehen bei der Analyse der Arbeitsmarktperspektive für Polen eine deutliche Zunahme der Löhne und Gehälter in einem mittelfristigen Rahmen und einen ansteigenden Arbeitskräftemangel voraus. In jedem Fall ist dies ein bei der Sensitivitätsanalyse zu berücksichtigender Faktor, was jedoch nicht erfolgt ist.

(326) Drittens betragen die im Basisszenario veranschlagten Kosten der Bürgschaften zur Sicherung des Betriebskapitals 1,5 %. Diese Schätzung beruht auf der Annahme, dass KUKE umfassende Bürgschaften für die Reedereianzahlungen gewährt und diese Bürgschaft zu günstigeren Bedingungen als für die durch KUKE anderen Unternehmen (ohne Schwierigkeiten) gewährten Bürgschaften erteilt werden. Wenn die zusammengeschlossenen Werften ähnliche Bürgschaften auf dem freien Markt erhalten wollten, worauf Polen in seinen Erläuterungen vom 7. Juli 2008 beharrte, wären die Kapitalkosten deutlich höher als im Basisszenario angesetzt ([70]), was auf die finanziellen Vorausschauen unmittelbare negative Auswirkungen hätte.

(327) Zieht man obige Annahmen in Betracht, ist festzustellen, dass der Plan keine ausreichende Sicherheit dafür bietet, dass das Basisszenario, auf das sich die finanziellen Vorausschauen stützen, realistisch und umsetzbar ist.

([68]) Der Plan nimmt auf eine Reihe externer Berichte Bezug, die angeblich Voraussagen für die Preise der Schiffe dieses Typs enthalten. Die Kommission stellt fest, dass die übermittelten Berichte keine solchen Preisprognosen enthalten.

([69]) Veröffentlichung des Polnischen Statistischen Hauptamts (GUS) vom 15. Februar 2008.

([70]) Für die Einräumung solcher Bürgschaften, die den zusammengeschlossenen Werften unter Anwendung eines Zinssatzes von 1-2 % gewährt werden sollen, erhebt KUKE von Unternehmen mit einem höheren Ausfallrisiko 4,2 % des verbürgten Betrages. In dem Plan wurde nicht nachgewiesen, dass die Werft in der Lage wäre, Bürgschaften von vergleichbarem Umfang und zu ähnlichen Bedingungen auf dem Markt zu erhalten.

(328) Darüber hinaus hat die Sensitivitätsanalyse nicht nachgewiesen, dass der ausgearbeitete Plan der Werft die Belastbarkeit gegen einige der mit ihrer Tätigkeit verbundenen Hauptrisikofaktoren sichert. Der berichtigte Umstrukturierungsplan vom September enthält keine überzeugenden Verbesserungen.

(329) Die Sensitivitätsanalyse zeigt, dass eine Abwertung des US-Dollars im Verhältnis zum Złoty um 5 % eine Minderung des innerhalb von 10 Jahren erwirtschafteten Gewinnes um 35 % nach sich ziehen würde, trotz der Berücksichtigung der Umstrukturierungsmaßnahmen zur Abmilderung des Währungsrisikos im Basisszenario.

(330) Eine dem Umstrukturierungsplan vom September beigefügte, separate Analyse zeigt, dass eine Abwertung des Euro im Verhältnis zum US-Dollar in den Jahren 2013-2017 (d. h. nach der angenommenen Einführung des Euro in Polen) um 5 % eine Minderung des innerhalb von 10 Jahren erwirtschafteten Gewinnes um 44 % im Vergleich zum Basisszenario nach sich ziehen würde.

(331) Die Kommission stellt fest, dass bei der Aufwertung dieser beiden Währungen (einmalige Aufwertung des Złoty im Jahre 2009 und einmalige Aufwertung des Euro im Jahre 2013) im Verhältnis zum US-Dollar um 5 % im Vergleich zum Basisszenario der innerhalb von 10 Jahren erwirtschaftete Gewinn im Vergleich zum Basisszenario um 80 % sinken würde.

(332) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die Sensitivitätsanalyse aufzeigt, dass die finanziellen Vorausschauen empfindlich gegen geringe Abweichungen von den Annahmen sind, auf deren Basis die Analyse vorgenommen wurde, insbesondere bei Wechselkursschwankungen, die nach den im Plan enthaltenen Informationen in der Tat einer der Hauptfaktoren waren, die zu der heutigen finanziellen Schieflage der Werft beigetragen haben. Auf dieser Grundlage kann die Kommission nicht feststellen, dass der gemeinsame Umstrukturierungsplan so weit verlässlich erscheint, dass er die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität der zusammengeschlossenen Werften sichern würde.

Von der Gesellschaft PSC vorgelegter Umstrukturierungsplan

(333) Dieser Plan weist in vielerlei Hinsicht ernsthafte Mängel auf, und die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass er die Möglichkeit der Wiederherstellung der Rentabilität durch die Werft innerhalb eines angemessenen Zeitraums nicht bestätigt. Ernsthafte Unstimmigkeiten im Umstrukturierungsplan wecken beträchtliche Zweifel bezüglich der Umsetzbarkeit, Belastbarkeit und Vertrauenswürdigkeit des Planes. Die Annahmen zur Marktstrategie und den zukünftigen Produktionsmengen sowie den Kapazitäten der Werft sind widersprüchlich. Darüber hinaus wurde keine Marktanalyse vorgelegt, die eine Begründung für die gewählte Strategie liefern und bestätigen würde, dass mit dem angenommenen Produktportfolio Gewinne erwirtschaftet werden können.

(334) Bezüglich der finanziellen Umstrukturierung weisen die Annahmen zu den Kapitalaufwendungen, die Annahmen zur Art der Produktionsfinanzierung und die Annahmen zum Währungswechselkurs die folgenden ernsthaften Mängel auf: Der Plan geht von einem stabilen Wechselkurs über den gesamten Zeitraum der Umstrukturierung aus, der optimistischer als der gegenwärtige Wechselkurs gesehen wird (der PLN/EUR-Kurs wurde mit 3,46 und der PLN/USD-Kurs mit 2,23 angenommen; zum Vergleich beträgt der PLN/EUR-Kurs gegenwärtig 3,32 und der PLN/USD-Kurs 2,12). Darüber hinaus ist die Annahme, dass die Werft im Ergebnis der Umstrukturierung der laufenden Verträge in der Lage wäre, ihre Einnahmen um 30 % zu steigern und zusätzliche Einnahmen in Höhe von 100 Mio. EUR zu erwirtschaften, vor dem Hintergrund der Tatsache zu betrachten, dass die Werft bereits erhebliche Anstrengungen unternommen hat, um die laufenden Verträge umzustrukturieren, und in der Folge zahlreiche dieser Verträge aufgelöst wurden. In dem Plan werden keine Nachweise dafür geliefert, dass die Annahme der Möglichkeit weiterer Neuverhandlungen wirklichkeitsnah ist, und in diesem Zusammenhang hält die Kommission diese Annahme für nicht realistisch.

(335) Bezüglich der Personalumstrukturierung kann die Tatsache, dass der Investor zwei Varianten vorschlägt (Erhalt des Beschäftigungsstands auf dem gegenwärtigen Niveau oder Reduzierung um 650 Personen), davon zeugen, dass er keine konkrete Strategie zur Wiederherstellung der Rentabilität der Werft besitzt. Diese Alternativannahmen wecken auch Zweifel bezüglich der finanziellen Vorausschauen, da nicht erläutert wird, welcher Personalstand als Ausgangsbasis bei der Erstellung der Prognosen angenommen wurde.

(336) Bezüglich der finanziellen Vorausschauen wird in dem Plan nicht genau erklärt, welchen Einfluss die einzelnen Umstrukturierungsmaßnahmen, eingeschlossen die Investitionen und verschiedene Maßnahmen zum Ziel der Kostensenkung, auf die finanziellen Vorausschauen haben würden. Mit anderen Worten: Der Zusammenhang zwischen den vorgesehenen Umstrukturierungsmaßnahmen und den finanziellen Vorausschauen, insbesondere den Prognosen zur Produktion und den allgemeinen Aufwendungen, ist völlig unklar. Die Verfasser des Planes erklären zum Beispiel nicht, auf welche Weise die angenommene Kostensenkung von 25 % für den Bau eines Schiffes innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren erreicht werden soll. Die Glaubwürdigkeit der Prognosen wird auch durch Widersprüche in den Annahmen zum geplanten Investitionsniveau erschüttert. In diesem Zusammenhang ist die Kommission nicht davon überzeugt, dass das für die finanziellen Vorausschauen angenommene Basisszenario verlässlich ist und auf realistischen Annahmen beruht.

(337) Bezüglich dieser Prognosen wurde keine Sensitivitätsanalyse für verschiedene Risikofaktoren — wie Marktveränderungen, Preisänderungen, Veränderungen der Materialpreise, Wechselkurse, Lohnkosten usw. — geliefert. Angesichts der fehlenden genauen Beschreibung und Begründung der Annahmen, die als Grundlage für die finanziellen Vorausschauen, für das bei Erstellung dieser Prognosen zum Einsatz gekommene Finanzmodell und die Sensitivitätsanalyse gedient haben, ist die Kommission der Auffassung, dass die Verlässlichkeit dieser Prognosen und die Verlässlichkeit der Vertrauenswürdigkeit des Planes nicht nachgewiesen wurden.

(338) Darüber hinaus ist die Kommission der Auffassung, dass der Investor den Erfolg der Umsetzung des Umstrukturierungsplans von der Gewährung weiterer staatlicher Beihilfe abhängig macht.

(339) In diesem Zusammenhang ist die Kommission der Auffassung, dass die Möglichkeit der Wiederherstellung der Rentabilität durch die Werft auf der Grundlage des von der Gesellschaft PSC erstellten Umstrukturierungsplans vom Juni 2008 nicht nachgewiesen werden konnte.

Schlussfolgerungen

(340) Angesichts eines fehlenden realistischen und breit angelegten Umstrukturierungsplans für die Werft stellt die Kommission fest, dass die der Gdingener Werft gewährte, in den Erwägungsgründen 209-232 beschriebene Beihilfe eine reine Betriebsbeihilfe darstellt, die als Umstrukturierungsbeihilfe mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar ist.

c) ***Beschränkung der Beihilfe auf das unerlässliche Mindestmaß***

(341) Gemäß Punkt 43 der Leitlinien muss sich die Höhe der Beihilfe auf die für die Umstrukturierung unbedingt notwendigen Mindestkosten beschränken. Vom Beihilfeempfänger wird erwartet, dass er einen erheblichen Beitrag zur Finanzierung der Umstrukturierung aus eigenen Mitteln oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen leistet. An diesem Beitrag wird einerseits sichtbar, dass die Märkte davon überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen lässt, andererseits garantiert er, dass die staatliche Beihilfe auf das Mindestmaß beschränkt ist. Im Falle großer Unternehmen wie der Gdingener Werft sollte sich dieser Beitrag auf mindestens 50 % der Umstrukturierungskosten belaufen. Es muss sich um einen konkreten, d. h. tatsächlichen Beitrag handeln, ohne für die Zukunft erwartete Gewinne wie Cashflow (Punkt 43 der Leitlinien).

(342) Die Kommission hat den Umstrukturierungsplan von 2006 unter dem Gesichtspunkt geprüft, ob dieser die oben genannten Auflagen erfüllt, und ist zu einem negativen Ergebnis gelangt. Die Kommission macht Bedenken in zweierlei Hinsicht geltend. Zum einen stützt sich der Plan auf die dauerhafte Finanzierung der Werft aus staatlichen Mitteln in Form von Bürgschaften, Kapitalzuführungen und dem Erlass von Schulden, und es wurde in dem Plan nicht nachgewiesen, dass dieser Umfang staatlicher Beihilfe zur Wiederherstellung der Rentabilität unbedingt notwendig ist (insbesondere, dass die Umsetzung alternativer Umstrukturierungsstrategien unter

geringerem staatlichem Eingreifen unmöglich ist). Zweitens war der Eigenbeitrag sehr eingeschränkt und der Eintritt eines Investors, der fremde Finanzierungsquellen zu Marktbedingungen gewährleisten könnte, nur ein eventuell in Zukunft eintreffendes Ereignis. Der Eigenbeitrag kann laut Plan Mittel wie die Beteiligung an der Erhöhung des Stammkapitals durch die Geschäftsführung, die Umwandlung von Forderungen in Aktien durch Privatgläubiger und eine Veräußerung von Vermögen einschließen. In der Summe beliefen sich diese Mittel zur Umstrukturierung des Unternehmens auf ca. 127 Mio. PLN. Berücksichtigt man jedoch die beträchtliche Beteiligung des Staates — auch unter der Annahme, dass diese Mittel als Eigenbeitrag im Sinne der Leitlinien gelten könnten —, wäre dieser Beitrag auch weiterhin nicht beträchtlich.

(343) Die Kommission betrachtet auch die Situation der Werft im Laufe der letzten Jahre, losgelöst von dem Umstrukturierungsplan von 2006, der letztendlich nicht eingeleitet wurde.

(344) Zum einen folgt aus der vorstehenden Beschreibung der Lage der Gdingener Werft, dass die Werft bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht imstande war, auch nur eine einzige externe Quelle zur Finanzierung der Umstrukturierung zu finden. Es fällt schwer, eine beträchtliche Beteiligung fremder Unternehmen an der Geschäftstätigkeit der Werft zu Marktbedingungen anzunehmen.

(345) Es ist der Werft gelungen, eine teilweise Umstrukturierung ihrer privatrechtlichen Verbindlichkeiten auszuhandeln, insbesondere durch den Umstrukturierungsvergleich vom Juli 2003 ([71]) über Verbindlichkeiten in Höhe von ca. 424 Mio. PLN und die Umwandlung von Forderungen in Anteilscheine durch privatrechtliche Gläubiger in Höhe von ca. 70 Mio. PLN. Gleichzeitig sind jedoch zahlreiche Vollstreckungs- und Gerichtsverfahren gegen die Werft anhängig. Die Kommission bemerkt auch, dass der Wert der aufgenommenen privatrechtlichen Verbindlichkeiten zum 30. September 2007 eine Summe von 423 Mio. PLN erreicht hat. Die Kommission ist der Auffassung, dass man den Umstrukturierungsvergleich von 2003 nur dann als Eigenbeitrag gelten lassen könnte, wenn die betroffenen Gläubiger eine weiter in der Zukunft liegende Zahlungsfrist als im Normalfall eingeräumt hätten; in einem solchen Fall könnte man der Werft zusätzliche Mittel für die Umstrukturierung gewähren, und die Verlängerung der Rückzahlungsfrist würde ein Zeichen sein, dass der Markt von der Wiederherstellung der Rentabilität durch das Unternehmen überzeugt ist. Gleiches gilt für die Umwandlung von Forderungen in Anteilscheine. Trotzdem weist die Kommission darauf hin, dass dieser Beitrag — auch bei einer Anerkennung des Umstrukturierungsvergleiches als Eigenbeitrag — offensichtlich nicht ausreichend im Sinne der Leitlinien wäre. Die Höhe der umstrukturierten privatrechtlichen Verbindlichkeiten entspricht der Höhe der öffentlichrechtlichen Verbindlichkeiten, die nicht eingefordert werden. Es ist also deutlich zu sehen, dass die Werft gezwungen wäre, andere Umstrukturierungskosten als die Kosten für die Umstrukturierung der Verschuldung zu übernehmen.

([71]) Etwa 470 privatrechtliche Gläubiger, darunter wahrscheinlich gemeinnützige Unternehmen der öffentlichen Hand, haben dem Zinserlass und Erlass weiterer Kosten sowie einer Änderung des Rückzahlungsplans ihrer Forderungen innerhalb einer Frist von 2 bis 4 Jahren zugestimmt. Der Vergleich betraf Verbindlichkeiten von ca. 424 Mio. PLN.

(346) Polen und der Begünstigte haben nach Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens durch die Kommission behauptet, dass die Reedereianzahlungen als Eigenbeitrag anzusehen sind. Die Kommission kann diesem Argument nicht folgen. In den Leitlinien wird gefordert, dass der Eigenbeitrag kein Element der Beihilfe enthalten darf — und diese Bedingung wird z. B. im Falle eines staatlich garantierten Darlehens, dessen Bürgschaften Beihilfeelemente enthalten, nicht erfüllt (Fußnote 1 zu Punkt44 der Leitlinien). Die Anzahlungen wurden vollständig durch KUKE-Bürgschaften abgesichert, die von der Kommission, wie weiter oben ausgeführt, als staatliche Beihilfe betrachtet werden. In diesem Zusammenhang können die Anzahlungen von Reedern nicht als externe Finanzierungsquelle zu Marktbedingungen gelten. Daraus folgt, dass die ursprüngliche Behauptung Polens, die Beihilfeintensität würde 31 % betragen, was sich auf die Annahme stützte, dass die von KUKE-Bürgschaften erfassten Anzahlungen einen Eigenbeitrag darstellen, nicht annehmbar ist.

(347) Darüber hinaus ist die Kommission der Auffassung, dass sich die Gesellschaft Ray Car Carriers durch Umwandlung von Forderungen in Anteilscheine in die Beteiligungsstruktur der Gdingener Werft eingefügt hat und demzufolge nicht zur Deckung der Umstrukturierungskosten beigetragen hat.

Der von der Gesellschaft ISD erstellte gemeinsame Umstrukturierungsplan

(348) Bei der Betrachtung der im gemeinsamen Umstrukturierungsplan vom September vorgesehenen Umstrukturierungskosten in Höhe von 3 Mrd. PLN und dem Vergleich dieser Kosten mit den vorgesehenen Finanzierungsquellen hat die Kommission in dem Plan vor allem eine Finanzierungslücke in Höhe des in Tabelle 5 angegebenen Betrages registriert. Natürlich wurden die Darlehen und Kredite für die laufende Geschäftstätigkeit in Höhe von 280 Mio. PLN (Pos. 14 in Tabelle 1b) und 45 Mio. PLN (Pos. 16 in Tabelle 1b) sowie die vom Staat gewährten Darlehen für die laufende Produktion über 250-300 Mio. PLN nicht berücksichtigt, da sie zur Finanzierung des Betriebskapitals bestimmt sind und das Betriebskapital nicht in den Umstrukturierungskosten erfasst wurde. Dies betrifft auch die Kapitalzuführung zugunsten der Werft durch die ARP (200 Mio. PLN). Die rückständige Zahlung für Aktien der ARP an der Danziger Werft (Pos. 17 in Tabelle 1b) kann nicht als Quelle zur Finanzierung der Umstrukturierung der neuen Werft gelten, da es sich dabei um eine Zahlung an die Agentur für industrielle Entwicklung und nicht an die Werft handelt.

Tabelle 5

Geplante Quellen zur Finanzierung der voraussichtlichen Umstrukturierungskosten *(in Mio. PLN)*

(PLN million)

Kapitalzuführung durch ISD Polska	405
Investitionsdarlehen	185
Veräußerung von Vermögensbestandteilen	240
Kapitalzuführung durch den Staat	515
Kapitalzuführung durch den Staat	385
Kapitalzuführung durch den Staat	250
Erlass von Steuerschulden	308
Gesamt	2 288
Voraussichtliche Gesamtkosten der Umstrukturierung	3 000
Finanzierungslücke	712

(349) Im Hinblick auf die Finanzierungslücke stellt die Kommission fest, dass der gemeinsame Umstrukturierungsplan die Finanzierung der Umstrukturierung nicht gewährleistet. Anders gesagt: Aus dem Plan folgt nicht, auf welche Weise die geplante Umstrukturierung, auch bei Gewährung zusätzlicher Beihilfe durch den Staat, erfolgreich durchgeführt werden könnte.

(350) Im gemeinsamen Umstrukturierungsplan vom September wurden einige Einnahmen aus der Vergangenheit als Eigenbeitrag der Gdingener Werft und der Danziger Werft für ihre Umstrukturierung behandelt (Tabelle 1b, „Vorgeblicher in der Vergangenheit geleisteter Eigenbeitrag“). Zwar können einige dieser Einnahmen (wie z. B. die Erlöse aus einigen Verkäufen von Vermögensbestandteilen) als Eigenbeitrag im Sinne der Leitlinien angesehen werden (konkret, tatsächlich und ohne ein Element staatlicher Beihilfe), wegen der prekären finanziellen Lage beider Werften ist die Kommission jedoch der Auffassung, dass diese zusätzlichen Einnahmen zur Begrenzung der Verluste verwendet wurden und nicht für eine wahre Umstrukturierung zum Einsatz kommen konnten. Auch wenn die Werft durch die Veräußerung bestimmter Vermögensbestandteile in der Lage wäre, gewisse Umstrukturierungsmaßnahmen in Angriff zu nehmen (wie z. B. kleinere Investitionen), kann nach Auffassung der Kommission nicht gefolgert werden, dass solche Einnahmen kein Element staatlicher Beihilfe enthalten, da die Umstrukturierung und der Betrieb der Werft ausschließlich dank der stetigen Anhäufung von öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten, aufgrund der Möglichkeit der Fortsetzung ihrer defizitären Geschäftstätigkeit und dauerhafter staatlicher Beihilfe möglich waren.

(351) In jedem Fall ist angesichts der finanziellen Lage der Werft offensichtlich, dass alle Einnahmen aus Eigenmitteln der Werft oder externen Finanzierungsquellen aus der Vergangenheit zur Finanzierung der laufenden Geschäftstätigkeit der Werft in der Vergangenheit genutzt worden sind.

(352) Außerdem kann die Kommission bezüglich des vorgeblichen, geplanten Eigenbeitrags folgende Positionen nicht teilen.

(353) Erstens sind die Darlehen für die laufende Geschäftstätigkeit in Höhe von 280 Mio. PLN (Pos. 14 in Tabelle 1b), wie oben erwähnt, nicht zur Übernahme der geplanten und beschriebenen Umstrukturierungskosten vorgesehen, sondern dienen ganz offensichtlich zur Finanzierung von Betriebskapital für die laufende Produktion. Darüber hinaus können diese Darlehen nicht als konkreter und tatsächlicher Beitrag gelten, sondern sind eher als potenzieller und lange zurückliegender Beitrag zu betrachten. Das gleiche trifft für die Darlehen für die laufende nichtschiffbauliche Produktion in Höhe von 45 Mio. PLN (Pos. 16 in Tabelle 1b) zu.

(354) Zweitens kann der Investitionskredit für die nichtschiffbauliche Produktion in Höhe von 185 Mio. PLN (Pos. 15 in Tabelle 1b) in der gegenwärtigen Phase nicht als reeller und verfügbarer Eigenbeitrag angesehen werden. Polen hat in der Stellungnahme vom 7. Juli 2008 ausgeführt, dass die Gesellschaft ISD Polska mit mehreren Banken Gespräche über die mögliche Gewährung eines solchen Kredits führt. Die Kommission hat zwei Schreiben geprüft, in denen das Interesse an diesem Projekt zum Ausdruck kam und die dem Umstrukturierungsplan vom September beigefügt waren.

(355) Auf dieser Grundlage kann die Kommission nicht feststellen, dass der Umstrukturierungsplan nachgewiesen hat, dass das Darlehen konkret und tatsächlich ist. Der Plan gibt nur die Tatsache wieder, dass sich ISD Polska mit zwei Banken in Gesprächen befindet, von denen eine an einer Prüfung des Projekts interessiert ist. Die Tatsache, dass ISD Polska die Arbeit an diesem Projekt Anfang 2007 aufgenommen hat, als sie zum Anteilseigner an der Danziger Werft wurde, und die Finanzierung für diesen Zweck bis jetzt nicht gesichert ist, kann als deutlicher Hinweis dienen.

(356) Drittens stellt die Kommission fest, dass der Umstrukturierungsplan vom September ausführliche Informationen zu den Vermögensbestandteilen im Wert von 240 Mio. PLN enthält, die zur Beschaffung des Eigenbeitrags an den Umstrukturierungskosten veräußert worden sind (Pos. 13 in Tabelle 1b).

(357) Bezüglich des Hauptbestandteils dieses Vermögens (des Bodens, auf dem die Hellingen der Gdingener Werft liegen) haben weder die Gesellschaft ISD Polska noch die Gdingener Werft das Recht, über dieses Vermögen zu verfügen. Es bestehen gegenwärtig offensichtliche Hindernisse juristischer Natur (Notwendigkeit des Erwerbs des Eigentumsrechts an diesem Gelände durch die Gdingener Werft, wobei dieser grundsätzlich mit einer Auflösung der Gesellschaft Synergia 99 verknüpft ist und die Gdingener Werft nur einer mehrerer Teilhaber dieser Gesellschaft ist; Verwaltungsverfahren zur Festlegung der Grenzen des Hafens Danzig) und praktischer Art (ein Verkauf des Grund und Bodens wäre erst nach dem Abbruch der drei Hellingen und wahrscheinlich einer Bereinigung des Geländes möglich), die es der Gdingener Werft und ISD Polska unmöglich machen, dieses Vermögen zu veräußern. Darüber hinaus können die geschätzten hohen Verkaufserlöse für dieses Gelände, wie der Investor erklärt, ausschließlich nach einer Änderung der Auflagen für eine Baugenehmigung ([72]) erzielt werden. Der Umstrukturierungsplan vom September zeigt, dass die Gesellschaft Synergia 99 als gegenwärtiger Eigentümer des Grundstücks bis jetzt nicht die erforderlichen Verwaltungsschritte eingeleitet hat, um dieses Gelände aus dem Hafengelände auszugliedern. Der Plan vom September stellt zwar ausführlich die Elemente des Projekts der Gesellschaft Synergia 99 vor, seine tatsächliche Verwirklichung ist jedoch von vielen Umständen abhängig, die außerhalb der Kontrolle der Gdingener Werft und von ISD Polska liegen, insbesondere von einer Änderung der Hafengrenzen. In diesem Zusammenhang kann die Kommission den vorgeblichen Beitrag nicht als reellen und verfügbaren Eigenbeitrag anerkennen.

(358) Die ISD hat eine unabhängige Schätzung des Geländes vorgelegt, auf dem die drei Hellingen liegen ([…] Mio. PLN).

(359) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die Bewertung der Aktiva der Gesellschaft Synergia 99 auf […] Mio. PLN von der Geschäftsführung dieser Gesellschaft vorgenommen wurde. Die Geschäftsführung hat eine diesbezügliche Erklärung zu dem Zweck abgegeben, einen Vertrag der Anteilseigner über die genaue Aufteilung des Gesellschaftsvermögens für den Fall der Auflösung der Gesellschaft Synergia 99 zu schließen. Es kann also angenommen werden, dass die Geschäftsführung den Wert des Vermögens nicht zu niedrig angesetzt hat. Eine von der Geschäftsführung zu dieser Zeit in Auftrag gegebene unabhängige Schätzung bezifferte den Marktwert des gegenständlichen Geländes auf […] Mio. PLN.

(360) Aufgrund der erheblichen Differenz zwischen den beiden Schätzungen im Ergebnis unterschiedlicher Annahmen bezüglich der zukünftigen Nutzung des Geländes ist die Kommission der Auffassung, dass die Annahme, das Gelände würde für die attraktivste Bebauung vorgesehen, zu optimistisch erscheint. Berücksichtigt man das Fehlen konkreter Kaufangebote für diese Fläche oder eindeutigerer Angaben zu der beabsichtigten attraktivsten Bebauung dieses Geländes, erscheint diese Annahme nicht sehr realistisch. Die Kommission ist der Auffassung, dass auch eventuelle Einnahmen aus einem Verkauf für industrielle Zwecke oder eine künftige Entwicklung zu schätzen wären und eine Bewertung vorgenommen werden sollte, inwieweit diese Möglichkeiten als real einzuschätzen sind.

(361) Die Kommission stellt auch fest, dass der geschätzte Investitionswert des Geländes, auf dem die Hellingen liegen, von ([…] Mio. PLN) nicht in dem Preis Berücksichtigung gefunden hat, den ISD für die Aktien der Gdingener Werft zahlt. Nach dem Umstrukturierungsplan vom September betrug der Nettowert des Vermögens der Gdingener Werft zum Ende 2007 [[…] deutlicher negativer Wert] Mio. PLN. Seit dieser Zeit hat der Fiskus Kapitalzuführungen zugunsten der Werft in Höhe von 515 Mio. PLN und einen zusätzlichen Betrag von 385 Mio. PLN geleistet, es ist auch eine weitere Kapitalzuführung in Höhe von 200 Mio. PLN geplant. Wenn alle übrigen Bilanzposten unverändert bleiben ([73]), wird der Nettowert des Vermögens der Gdingener Werft nach der Kapitalzuführung [[…] positiver Wert] Mio. PLN betragen, während ISD Polska für die Aktien der Gdingener Werft nur einen symbolischen Preis zahlt. Wäre der Marktwert des Geländes, auf dem sich die Hellingen befinden, in der Bilanz korrekt erfasst worden, läge der Wert des Nettovermögens der Werft sogar noch höher. Damit ist klar, dass ISD Polska als Käufer der Aktien der Danziger Werft einen Preis unter ihrem Marktwert zahlen und auf diese Weise staatliche Beihilfe erhalten würde. Die Kommission ist also der Auffassung, dass diese Art Vermögen durch staatliche Beihilfe, die im Laufe des Privatisierungsverfahren gewährt wird, „kontaminiert" ist und sein Verkauf nicht als Eigenbeitrag gelten kann, der kein Element staatlicher Beihilfe enthält.

(362) Bezüglich anderer zum Verkauf vorgesehener Vermögensbestandteile, die gegenwärtig in der Bilanz der Gdingener Werft oder der Danziger Werft erfasst sind, akzeptiert die Kommission den Verkauf oder die Verpachtung einiger Vermögensbestandteile — auf der Grundlage der verfügbaren Informationen — als reellen und verfügbaren Eigenbeitrag, wenn eine Schätzung vorgenommen und begründet wird und wenn der Verkauf oder die

([72]) Treffen mit Vertretern der Gesellschaft ISD Polska am 8. Juli 2008.

([73]) Für den Fall einer weiteren Abnahme des Nettovermögens im Jahr 2008 infolge von Verlusten (im Vergleich zu 927 Mio. PLN zum Ende des Jahres 2007) sieht der Plan vor, dass diese vom Fiskus übernommen werden (Kapitalzuführung bis zu 250 Mio. PLN).

Verpachtung auf der Basis bestehender Verträge erfolgen (Veräußerung von Aktien an Euromedicus, Veräußerung von Aktien an Polskie Linie Lotnicze, Pachtvertrag mit Eurocynk und CRIST). Diese Verträge wurden über einen Gesamtbetrag von ca. […] Mio. PLN geschlossen.

(363) Darüber hinaus ist die Kommission, im Einklang mit der derzeitigen Praxis ([74]), der Auffassung, dass zukünftige Cashflows nicht als Eigenbeitrag im Sinne der Leitlinien gelten können, da sie keinen konkreten und tatsächlichen Beitrag der Gesellschaft oder ihrer Aktionäre zur Finanzierung der Umstrukturierungskosten darstellen.

(364) Aus diesen Überlegungen folgt, dass die einzigen Positionen, die als Eigenbeitrag angesehen werden können, Mittel aus der Kapitalzuführung zugunsten der Werft in Höhe von 405 Mio. PLN sind, die von ISD Polska stammen sollen, sowie Einnahmen aus dem Verkauf oder der Verpachtung einiger Vermögensbestandteile (14 Mio. PLN). Dieser Eigenbeitrag beläuft sich auf 14 % der voraussichtlichen Umstrukturierungskosten in Höhe von 3 Mrd. PLN ([75]). Würde die Kommission die auf dem Treffen am 30. September 2008 vorgelegten Vorschläge der polnischen Behörden annehmen, die Höhe des Eigenbeitrags im Verhältnis zu den Umstrukturierungskosten zu schätzen, die in den Werften ab der Übernahme der Kontrolle getragen werden, so wäre das Ergebnis identisch (Umstrukturierungskosten in Höhe von 3,065 Mrd. PLN mit einem reellen und verfügbaren Eigenbeitrag in Höhe von 419 Mio. PLN, d. h. von 14 %).

(365) Der oben genannte Antrag ist im Hinblick auf die vorgesehene, zusätzliche staatliche Beihilfe zu prüfen, deren Gewährung im Zentrum des Plans steht: zusätzliche staatliche Mittel für die Kapitalzuführung zugunsten der Werft in Höhe von 1,6 Mrd. PLN (1,14 Mrd. PLN werden im Juni 2008 gezahlt, und es bleibt ein zu zahlender Restbetrag von 418 Mio. PLN) und eine weitere Aussetzung der Rückzahlung aufgelaufener öffentlicher Forderungen mit einem Nominalwert von 496,6 Mio. PLN für die Jahre 2009-2017. Es ist auch zu betonen, dass der Plan eine Abhängigkeit der Tätigkeit im Bereich des Schiffbaus von der Finanzierung der schiffbaulichen Fertigung aus Anzahlungsbürgschaften annimmt, die von KUKE zu Präferenzbedingungen gewährt werden, was Teil des Finanzierungsmodells der zusammengeschlossenen Werften ist. Die zusammengeschlossenen Werften erwarten, dass ihnen bis Ende 2008 neue Bürgschaften gewährt werden. Auch in den folgenden Jahren, zumindest bis zum Abschluss der Umstrukturierung im Jahr 2012, sollen KUKE-Bürgschaften praktisch die gesamte Finanzierung des Schiffbaus sichern.

(366) Darüber hinaus muss die Kommission den gesamten Zeitraum der Umstrukturierung ab 2002 berücksichtigen. Unter Einbeziehung der beträchtlichen staatlichen Beihilfe, die der Werft innerhalb dieser Zeit gewährt worden ist, liegt der Prozentsatz des Eigenbeitrags zur Deckung der Umstrukturierungskosten noch niedriger. In diesem Zusammenhang ist offensichtlich, dass der Eigenbeitrag nicht einmal annähernd dem Schwellenwert von 50 % der Umstrukturierungskosten entspricht, der in den Leitlinien gefordert wird.

Von der Gesellschaft PSC vorgelegter Umstrukturierungsplan

(367) Der Investor sieht zwar die Überweisung von Finanzmitteln in Höhe von 500 Mio. PLN für die Kapitalzuführung zugunsten der Werft vor, um den Investitionsplan teilweise zu finanzieren, fordert darüber hinaus aber auch zusätzliche Mittel vom Staat für eine Kapitalzuführung zugunsten des Unternehmens in einer Gesamthöhe von 515 Mio. PLN, die Aussetzung der Rückzahlung aufgelaufener öffentlicher Forderungen in Höhe von 560 Mio. PLN und die Übernahme sämtlicher potenzieller künftiger Verbindlichkeiten der Werft, die auf 555 Mio. PLN geschätzt werden (zukünftige Verluste, Strafen für die Aufhebung von Verträgen, Rechtsstreite vor Gericht). Darüber hinaus werden in dem Plan die Gesamtverbindlichkeiten der Werft (privatrechtliche Verbindlichkeiten gegenüber Lieferanten, Reedern usw.) auf insgesamt 948 Mio. PLN geschätzt und es wird vorausgesetzt, dass diese vom Staat finanziert werden. Darüber hinaus fordert der Investor von KUKE zusätzliche Bürgschaften mit einem Präferenzzinssatz im Vergleich zu den Bedingungen von KUKE für Unternehmen ohne Schwierigkeiten zur Finanzierung des Betriebskapitals sowie Bürgschaften des Fiskus für Überbrückungskredite in Höhe von 397 Mio. PLN.

(368) Die Umstrukturierungskosten, die auf der Grundlage der eingeschränkten Informationen in dem Plan identifiziert werden können, schließen mindestens die Kosten der Rückzahlung der aufgelaufenen Verbindlichkeiten (aufgelaufene Verbindlichkeiten und Darlehen/Kredite in Höhe von 1 508 Mio. PLN), die Deckung der voraussichtlichen Verluste im Zusammenhang mit der Umsetzung der laufenden Schiffbauverträge und Gerichtsverfahren (555 Mio. PLN) sowie die für 2008-2018 vorgesehenen Investitionskosten (443 Mio. PLN) ein.

(369) Die meisten dieser Kosten sollen aus staatlicher Beihilfe gedeckt werden. Der vorgeschlagene Eigenbeitrag sind Mittel für die Kapitalzuführung zugunsten der Werft in Höhe von 500 Mio. PLN, die vom Investor überwiesen werden sollen. Die Kommission ist der Auffassung, dass keine Informationen zu den Möglichkeiten des Investors vorgelegt wurden, einen solchen Betrag zur Kapitalzuführung zugunsten der Werft zu leisten. Aus dem von PSC vorgelegten ersten Angebot folgt, dass die Mittel für die Kapitalzuführung von einem Dritten — einem Finanzinvestor — stammen sollen. Angesichts der fehlenden Belege dafür, dass der Investor imstande ist, Kapital in Höhe von 500 Mio. PLN zu garantieren, stellt die Kommission fest, dass diese Maßnahme nicht als konkret und tatsächlich betrachtet werden kann. Darüber hinaus geht der Plan davon aus, dass die Einnahmen aus dem Verkauf von Vermögensbestandteilen nach dem Beitritt und auch Einnahmen aus dem geplanten Verkauf von Vermögen

([74]) Siehe Punkt 43 der Richtlinie.

([75]) Die Kommission ist der Auffassung, dass der Eigenbeitrag, auch wenn der in der Vergangenheit geleistete Beitrag (der als Eigenbeitrag im Sinne der Leitlinien erkannt werden könnte) und die einzelnen Umstrukturierungskosten aus der Vergangenheit Berücksichtigung finden würden, bei nur 16,5 % liegen würde.

in Höhe von 174,5 Mio. PLN als Eigenbeitrag im Sinne der Leitlinien zu behandeln sind. Unterdessen wurde auch in diesem Fall nicht nachgewiesen, dass die Transaktionen in der Vergangenheit kein Element staatlicher Beihilfe enthalten haben und dass die Annahmen zu den geplanten Einnahmen realistisch sind. Dieser Widerspruch bezüglich des vom Investor angegebenen Eigenbeitrags weckt weitere Zweifel an der Glaubwürdigkeit der diesbezüglichen Annahmen. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass der Plan keine Bestätigung dafür liefert, dass der vorgeschlagene Eigenbeitrag beträchtlich, konkret und tatsächlich ist und kein Element staatlicher Beihilfe enthält.

(370) Die Kommission ist der Auffassung, dass der Wert der vorgeschlagenen Maßnahmen (Mittel für die Kapitalzuführung zugunsten der Werft in Höhe von 500 Mio. PLN und Verkauf von Vermögen — bereits erfolgt und geplant) auch bei einer Anerkennung als Eigenbeitrag 27 % der oben angegebenen Umstrukturierungskosten entsprechen würde. Darüber hinaus ist von der Kommission der gesamte Zeitraum der Umstrukturierung ab dem Jahr 2002 in Betracht zu ziehen. Berücksichtigt man die beträchtliche staatliche Beihilfe, die der Werft in dieser Zeit gewährt worden ist, liegt der Prozentsatz des Eigenbeitrags im Verhältnis zu den gesamten Umstrukturierungskosten noch niedriger. In diesem Zusammenhang ist offensichtlich, dass der Eigenbeitrag weit von den 50 % der Umstrukturierungskosten entfernt ist, die in den Leitlinien gefordert werden.

(371) In diesem Zusammenhang ist die Kommission der Auffassung, dass die Werft in der Vergangenheit praktisch keinen Eigenbeitrag im Sinne der Leitlinien geleistet hat und dieser, wenn es ihr gelungen ist, einen solchen Beitrag bereitzustellen, nicht beträchtlich war. Darüber hinaus sichert der von der Polish Shipbuilding Company vorgelegte Umstrukturierungsplan kein angemessenes Eigenbeitragsniveau. In Anbetracht der Tatsache, dass der Zweck des Eigenbeitrags der Erhalt von staatlicher Beihilfe in möglichst geringer Höhe ist, muss die Kommission angesichts des nicht vorhandenen Eigenbeitrags feststellen, dass die Forderung nach einer Begrenzung der Beihilfe auf das unbedingt notwendige Mindestmaß nicht erfüllt wird. Der von der PSC vorgelegte Umstrukturierungsplan basiert dagegen auf der Annahme, dass zusätzliche staatliche Beihilfe gewährt wird, und schließt mit der Feststellung, dass seine Umsetzung von solcher zusätzlicher staatlicher Beihilfe abhängt.

Schlussfolgerung

(372) Auf der Grundlage der vorgenannten Überlegungen stellt die Kommission fest, dass die Werft in der Vergangenheit praktisch keinen Eigenbeitrag im Sinne der Leitlinien, d. h. einen Beitrag, der konkret und tatsächlich ist und kein Element staatlicher Beihilfe enthält, geleistet hat. Darüber hinaus gewährleisten weder der gemeinsame Umstrukturierungsplan noch der von der PSC vorgelegte Plan einen ausreichenden Eigenbeitrag. In Anbetracht der Tatsache, dass Zweck des Eigenbeitrags der Erhalt von staatlicher Beihilfe in möglichst geringer Höhe ist, muss die Kommission im Hinblick auf den nicht vorhandenen Eigenbeitrag feststellen, dass die Forderung nach einer Begrenzung der Beihilfe auf das unbedingt notwendige Mindestmaß nicht erfüllt wird. Beide Umstrukturierungspläne basieren dagegen auf der Annahme, dass zusätzliche staatliche Beihilfe gewährt werden wird. Allgemein ist ein Missverhältnis bei der Finanzierung der Umstrukturierung aus staatlicher Beihilfe zu konstatieren, was zu einer übermäßigen Verzerrung des Wettbewerbs führt.

(373) Nach den Leitlinien darf eine gewährte Beihilfe für das begünstigte Unternehmen keinen Geldüberschuss darstellen, der zu einer aggressiven, wettbewerbsverzerrenden Geschäftspraxis verwendet werden kann, die nicht mit dem Prozess der Umstrukturierung verbunden ist. Die Werft hat keinen Geldüberschuss empfangen, doch hat sie dank staatlicher Bürgschaften Zugang zu Betriebskapital erhalten, das sie auf dem Markt nicht hätte beschaffen können. Dadurch war die Werft nicht nur in der Lage, ihre Tätigkeit aufrechtzuerhalten und ihre Auftragsbücher zu füllen, sondern auch Verträge zu schließen, ohne dass sie die Kosten für die Verringerung des mit Materialpreisänderungen und dem Währungskurs verbundenen Risikos zu tragen gehabt hätte. Die Werft konnte so staatliche Beihilfe für wettbewerbsverzerrende, nicht mit dem Prozess der Umstrukturierung verbundene Praktiken in Form der Annahme von Aufträgen zu Kostenpreisen in Anspruch nehmen. Dies bestärkt die Kommission in ihrer Auffassung, dass die staatliche Beihilfe nicht auf ein für das Verbleiben der Werft im Markt unbedingt notwendiges Mindestmaß begrenzt war.

(374) Darüber hinaus erinnert die Kommission daran, dass staatliche Beihilfe für Unternehmen in Schwierigkeiten zur Finanzierung ihrer Umstrukturierung zu verwenden ist. Betriebsbeihilfen dürfen nur in dem Maße gewährt werden, wie dies für den Verbleib des Unternehmens im Markt, in Erwartung einer breit angelegten Umstrukturierung, erforderlich ist. In der gegenständlichen Sache waren die tatsächlichen Anstrengungen einer Umstrukturierung mit langfristigen Ergebnissen begrenzt. Die staatliche Beihilfe hat vor allem dem Verbleib der Werft im Markt gedient und so eine reine Betriebsbeihilfe dargestellt. Außerdem kann diese Beihilfe nicht als Beihilfe angesehen werden, die auf das zur Umstrukturierung des Unternehmens unbedingt notwendige Mindestmaß beschränkt ist.

(375) Angesichts dessen stellt die Kommission fest, dass die Forderung nach einer Begrenzung der Beihilfe auf das Mindestmaß und der Sicherstellung eines konkreten und tatsächlichen Eigenbeitrags, der kein Element staatlicher Beihilfe enthält, nicht erfüllt ist.

d) ***Verhinderung der übermäßigen Wettbewerbsverzerrung***

(376) Die Kommission beruft sich auf den mit Polen geschlossenen Vorvertrag über die Stilllegung von Trockendock SD I. Jedoch besteht angesichts der Ereignisse nach Vertragsabschluss und der oben ausgeführten Schlussfolgerungen bezüglich der ersten zwei in den Leitlinien festgelegten Bedingungen keine Notwendigkeit, in der gegenwärtigen Phase festzustellen, ob die von Polen vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen ausreichend gewesen sind.

e) ***Schlussfolgerung***

(377) Angesichts der Tatsache, dass die in den Leitlinien zur Vereinbarkeit von Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt festgelegten Kriterien nicht erfüllt werden, stellt die Kommission fest, dass die in den Erwägungsgründen 209-232 genannten Maßnahmen als Umstrukturierungsbeihilfe nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.

C. ANDERE ARTEN DER BEIHILFE

(378) In dem Schreiben vom 11. Juli 2007 hat Polen festgestellt, dass die Gdingener Werft eine „andere Beihilfe als Umstrukturierungsbeihilfe" erhält. Diese Beihilfe wurde in Tabelle 4 aufgeführt.

(379) Die Kommission erinnert daran, dass ein Unternehmen in Schwierigkeiten aufgrund der Tatsache, dass es in seiner Existenz bedroht ist, nicht als geeignetes Mittel zur Verwirklichung anderer politischer Ziele dienen kann, bis seine Rentabilität gewährleistet ist (Punkt 20 der Leitlinien). Jede Beihilfe, die einem in seiner Existenz bedrohten Unternehmen im Umstrukturierungszeitraum gewährt wird, ist als Umstrukturierungsbeihilfe anzumelden, es sei denn, diese Beihilfe unterliegt den Freistellungsverordnungen (Punkt 69 der Leitlinien).

(380) Darüber hinaus hat Polen keine Nachweise erbracht, die davon zeugen, dass die in Tabelle 4 beschriebene Beihilfe den Freistellungsverordnungen unterliegt.

(381) Die Kommission stellt fest, dass die vorliegende Entscheidung auch für diese Maßnahmen Anwendung findet und sie rechtswidrige und mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbare staatliche Beihilfe darstellen.

IV. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(382) Die Kommission ist zu der Auffassung gelangt, dass Polen der Gdingener Werft die in den Erwägungsgründen 209-232 beschriebene staatliche Beihilfe auf rechtswidrige und gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag verstoßende Weise gewährt hat. Diese Beihilfe ist mit dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar, da sie unter keine im EG-Vertrag vorgesehene abweichende Regelung fällt.

(383) Zur Wiederherstellung des Standes vor der Gewährung der Beihilfe ist die staatliche Beihilfe vom Begünstigten zurückzuzahlen.

V. **UMSETZUNG**

(384) Das in den in den Erwägungsgründen 209-232 der Entscheidung genannten Beihilfemaßnahmen zugunsten der Werft enthaltene Beihilfeelement ist zurückzufordern. Das zurückzuzahlende Beihilfeelement, d. h. der vom Begünstigten erhaltene Vorteil, ist allgemein ausgedrückt die Differenz zwischen den Bedingungen, die er auf dem Markt erzielt hätte, und den Bedingungen, zu denen ihm die Beihilfemaßnahmen tatsächlich gewährt wurden.

(385) Die Referenz- und Abzinsungssätze werden anstelle des Marktzinses verwendet und dienen zur Berechnung des Subventionsäquivalents von Beihilfen, u. a. wenn sie in mehreren Tranchen gezahlt werden, sowie zur Berechnung der Beihilfeelemente von Zinszuschussregelungen ([76]). Im Falle gefährdeter Unternehmen wie der Gdingener Werft geht die Kommission von der Annahme aus, dass der Referenzsatz um mindestens 400 Basispunkte anzuheben ist, um den hohen Risikograd, dem die Transaktion ausgesetzt ist, widerzuspiegeln, und aufgrund der fehlenden Sicherheiten oder schwachen Sicherheiten seitens des Begünstigten zusätzlich um weitere 200 Basispunkte anzuheben ist. Wie weiter oben erläutert, weckt der Wert der von der Werft beigebrachten Sicherheiten ernste Zweifel, insbesondere wenn das Verhältnis der Aktiva zu den Passiva des Unternehmens in Betracht gezogen wird. Im Falle gefährdeter Unternehmen kann das Beihilfeelement bei bis zu 100 % des Nominalwertes der gewährten Finanzmittel liegen, wenn das betreffende Unternehmen nicht in der Lage ist, selbst Finanzmittel auf dem Markt zu beschaffen ([77]).

(386) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Gdingener Werft in dem analysierten Zeitraum, in dem ihr die in den Erwägungsgründen 209-232 genannten Beihilfemaßnahmen gewährt wurden, ernsthafte finanzielle Schwierigkeiten (wie in den Randnummern 62-66 beschrieben) hatte und nicht imstande war, Finanzmittel auf dem Markt zu beschaffen. Die Werft wies ein negatives Eigenkapital aus, erwirtschaftete fortgesetzt Verluste und konnte sich innerhalb des betrachteten Zeitraums praktisch keine Finanzmittel auf dem Markt beschaffen. Unter

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

([77]) Siehe z. B. Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EGV auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften (2000/C 71/07) (ABl. C 71 vom 11.3.2000, S. 14). In Punkt 3.2 der Mitteilung wird festgestellt, dass der Wert der Haftungsverpflichtung oder Bürgschaft gleich dem von dieser Bürgschaft effektiv erfassten Betrag sein kann, wenn zum Zeitpunkt der Garantiegewährung ein erhebliches Ausfallrisiko des Kreditnehmers besteht, z. B. weil er sich in einer schwierigen finanziellen Lage befindet.

solchen Umständen wäre ein privates Unternehmen, das unter Marktbedingungen tätig ist, nicht bereit, der Werft angesichts des damit verbundenen hohen Risikos eine irgendwie geartete Finanzierung anzubieten. Die Kommission ist der Auffassung, dass keine Bank der Werft einen Kredit, auch mit hoher Verzinsung, gewähren würde und keine Bank einer Erteilung von Bürgschaften, auch nicht gegen eine hohe Bürgschaftsprämie, zustimmen würde.

Berechnung des Beihilfeelements für die einzelnen Arten von Maßnahmen

Darlehen

(387) Da die Gdingener Werft auf dem Markt weder einen Kredit noch eine Bürgschaft erhalten hätte, stellt jedes Darlehen und jede Bürgschaft, die ihr im analysierten Zeitraum gewährt worden sind, automatisch eine staatliche Beihilfe dar. Damit müssen alle weiterhin gültigen Bürgschaften mit sofortiger Wirkung ausgesetzt und sämtliche Darlehen unverzüglich zurückgezahlt werden.

(388) Die Rückzahlung aller der Werft gewährten Darlehen ist jedoch nicht ausreichend, um die Lage vor der Zahlung der Beihilfe wiederherzustellen, da die Werft bis zum Tag der Rückzahlung über Finanzmittel verfügt, die sie sich im Normalfall auf dem Markt nicht hätte beschaffen können. Zur Wiederherstellung der Lage vor der Zahlung der Beihilfe ist der dem Wert dieses Vorteils entsprechende Betrag ebenfalls zurückzuzahlen, wobei dessen Höhe auf der Grundlage von Darlehen, die mit einem hohen Risiko verbunden sind, lediglich geschätzt werden kann. Somit ist die Kommission gezwungen, von der Werft die Erstattung der Differenz zwischen der tatsächlich gezahlten Verzinsung und der theoretisch einem mit sehr hohem Risiko verbundenem Darlehen entsprechenden Verzinsung für den Zeitraum vom Tag der Überweisung bis zum Tag der tatsächlichen Rückzahlung durch die Gdingener Werft zu fordern. Bezüglich der Ermittlung der Verzinsung für ein Darlehen, das mit einem sehr hohen Risiko verbunden ist, wird in der Mitteilung der Kommission über die Methode zur Festsetzung der Referenzzins- und Abzinsungssätze nach Auffassung der Kommission angezeigt, dass die Risikoprämie mehr als 400 Basispunkte über dem Referenzzinssatz liegen kann, „wenn keine Geschäftsbank den betreffenden Kredit einräumen würde", was in vorliegender Angelegenheit der Fall ist. In einer Reihe von Beschlüssen ist die Kommission davon ausgegangen, dass eine Prämie in Höhe von 600 Basispunkten über dem Referenzzinssatz den angemessenen Mindestwert darstellen würde, der eine mit hohem Risiko verbundene Situation berücksichtigt ([78]). Die Kommission ist der Auffassung, dass es sich dabei, in Bezug auf die Darlehen in dem behandelten Fall, um die Untergrenze handelt.

Bürgschaften

(389) Für die Bürgschaften geht die Kommission nach der gleichen Methode vor und wendet die gleichen Kriterien an: Die Kommission sieht sich veranlasst, von der Werft die Erstattung des in der Bürgschaft enthaltenen Zuschussäquivalents für den Zeitraum vom Tag der Auszahlung des mit der Bürgschaft versehenen Darlehens bis zum Tag der Auflösung der Bürgschaftsvereinbarung zu fordern.

(390) Bezüglich der Bürgschaften ist die Kommission der Auffassung, gemäß der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften ([79]), dass das Zuschussäquivalent dem Betrag der niedrigeren Verzinsung des Kredites entspricht, der nach Gewährung der Bürgschaft aufgenommen wurde (die Verzinsung des von der Bürgschaft abgedeckten Kredits ist niedriger als die marktübliche Verzinsung), oder es dem Betrag entspricht, der sich aus dem Risikofaktor des mit dem von der Bürgschaft abgedeckten Betrag verbundenen Risikos nach Abzug der gezahlten Bürgschaftsprämien ergibt.

(391) Ist eine Berechnung des Beihilfeelements nach diesen Regeln nicht möglich, würde es die Kommission für angemessen halten, die Differenz zwischen der für die Bürgschaft auf den Markt zu zahlenden Prämie und der Prämie zu errechnen, die von dem Begünstigten tatsächlich gezahlt wurde. Die Kommission ist der Auffassung, dass die so errechnete Differenz dem in der Bürgschaft enthaltenen Beihilfeelement entspricht. Die Kommission ist darüber hinaus der Auffassung, dass die Prämien, die im Rahmen des von staatlicher Beihilfe freien Systems erhoben werden, nach dem KUKE ihr Programm der vom Fiskus verbürgten Ausfuhrversicherungen umsetzt und das von der Kommission mit Beschluss vom 18. Juli 2007 genehmigt wurde, als Referenzprämien für die vorstehend beschriebenen Berechnungen dienen könnten. Diese Prämien wären im Zusammenhang mit der Tatsache, dass die Werft nicht für eine Bereitstellung von Bürgschaften im Rahmen dieses Systems in Betracht gekommen ist, ebenfalls um mindestens 400 Basispunkte anzuheben. Folglich waren die der Werft gewährten Bürgschaften mit einem deutlich erhöhten Risiko verbunden.

(392) Wie weiter oben ausgeführt, sind die gültigen Bürgschaftsvereinbarungen aufgrund der Tatsache, dass die Werft nicht imstande gewesen wäre, im Zusammenhang mit ihrer prekären finanziellen Lage Bürgschaften auf dem Markt zu erhalten, unverzüglich aufzulösen, um die durch die betreffende Beihilfe verursachten Wettbewerbsverzerrungen zu beenden.

Anzahlungsbürgschaften

(393) Bezüglich der Bürgschaften für Anzahlungen ist die Kommission der Auffassung, dass Anzahlungen, für die KUKE eine Bürgschaft übernommen hat, eine Art Kaufvertrag und keine Darlehensvereinbarung darstellen und auf die Anzahlungen keine Zinsen erhoben werden. Aus diesem Grund ist die Kommission der Auffassung, dass zur

([78]) Erwägungsgrund 68 der Entscheidung der Kommission über die Maßnahmen, die Spanien zugunsten von Siderúrgica Añón S.A. durchgeführt hat (ABl. L 311 vom 26.11.2005, S. 22); Erwägungsgrund 42 der Entscheidung der Kommission vom 11. Dezember 2002 über Beihilfen Spaniens zugunsten der Sniace SA (ABl. L 108 vom 30.4.2003, S. 35).

([79]) Ibidem.

Berechnung des vom Begünstigten erhaltenen Beihilfeelements ein Vergleich der von der Werft gezahlten Prämien mit den Prämien zu erwägen ist, die im Normalfall auf dem Markt verlangt worden wären. Das von KUKE angewandte Bürgschaftssystem, das kein Element staatlicher Beihilfe enthält und die auf dem Markt zu zahlenden Prämien widerspiegelt, kann erneut als Bezugspunkt dienen, und auch in diesem Fall sind die Referenzprämien anzuheben, um das zusätzliche Risiko zu berücksichtigen, das mit der Gewährung von Beihilfe zugunsten eines Unternehmens in Schwierigkeiten verbunden ist.

(394) Die Kommission stellt fest, dass entsprechende Vereinbarungen über eventuell noch gültige KUKE-Bürgschaften, ähnlich wie andere der Werft bereitgestellte Bürgschaften und aus den gleichen Gründen, unverzüglich aufzulösen sind.

Nichteinforderung von Verbindlichkeiten durch die öffentliche Hand

(395) Die gewohnheitsmäßige Nichteinforderung von Verbindlichkeiten durch die öffentliche Hand stellt eine staatliche Beihilfe dar und ist zu berücksichtigen ([80]). Diese Praxis kann mit einem zinsvergünstigten revolvierenden Darlehen verglichen werden, und in diesem Zusammenhang entspricht das Beihilfeelement der Differenz zwischen den Zinsen, die auf dem Markt (z. B. von einem Unternehmen mit vergleichbarem Rating in einer vergleichbaren wirtschaftlich-finanziellen Lage und mit ähnlichen Sicherheiten) zu zahlen gewesen wären, und den durch die Bewilligungsstelle erhobenen Zinsen.

(396) Die Kommission ist der Auffassung, dass ein nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen handelnder Gläubiger seine Forderungen im Zusammenhang mit der unverändert prekären finanziellen Lage der Werft nach Ablauf der Fälligkeitsfrist unverzüglich einfordern würde. Daher ist das Ausbleiben entschiedener und umgehender Maßnahmen zur Vollstreckung von Forderungen durch die polnischen Behörden gleichbedeutend mit einer Gewährung staatlicher Beihilfe. Damit würde das Ende der Laufzeit sämtlicher unbeglichener Verbindlichkeiten das Datum der Gewährung staatlicher Beihilfe darstellen. Beihilfeelement wäre die Differenz zwischen den Zinsen, die auf dem Markt (z. B. von einem Unternehmen mit vergleichbarem Rating in einer vergleichbaren wirtschaftlich-finanziellen Lage und mit ähnlichen Sicherheiten) zu zahlen gewesen wären, und den durch die Bewilligungsstelle erhobenen Zinsen.

(397) Da jede nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen handelnde private Rechtsperson die sofortige Rückzahlung der Verschuldung von der Werft fordern würde, ist der Beihilfebetrag, der sich aus den in ungenügender Höhe erhobenen Zinsen und den eingegangenen Verbindlichkeiten ergibt, unverzüglich zurückzuzahlen.

([80]) Siehe z. B. Entscheidung der Kommission vom 23. Oktober 2007 über die staatliche Beihilfe C 23/06 Polens für den Stahlkonzern Technologie Buczek S.A. (noch nicht veröffentlicht).

Schuldenerlass

(398) Jeder Schuldenerlass entspricht einem nicht rückzahlungspflichtigen Zuschuss, und der gesamte erlassene Teil der Verschuldung stellt in diesem Zusammenhang eine Beihilfe dar.

Öffentlich-rechtliche Verbindlichkeiten, die Gegenstand der Umstrukturierung gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a sind

(399) Gemäß dem Gesetz vom 30. Oktober 2002 sind öffentlich-rechtliche Verbindlichkeiten, die Gegenstand der Umstrukturierung gemäß dem Verfahren nach Kapitel 5a sind, zusammen mit Vermögensbestandteilen mit einem Wert von mindestens 25 % der Verbindlichkeiten, die Gegenstand der Umstrukturierung sind, auf eine vollständig im Eigentum der ARP stehende Zweckgesellschaft zu übertragen. Die Zweckgesellschaft hat diese Vermögensbestandteile im Folgenden zu veräußern und aus den erzielten Einnahmen einen Teil der öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten zu zahlen. Der restliche Teil dieser Verbindlichkeiten wird dann durch die beteiligten Behörden erlassen. In diesem Zusammenhang ist die Kommission der Auffassung, dass das Element staatlicher Beihilfe in dem beschriebenen Vorgang dem Wert der auf die Zweckgesellschaft übertragenen öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten entspricht, vermindert um den tatsächlichen Wert des auf die Zweckgesellschaft übertragenen Vermögens. Nach dem Gesetz vom 30. Oktober 2002 würde dies bedeuten, dass das Beihilfeelement höchstens 75 % des Wertes der übertragenen Verbindlichkeiten beträgt. Ist der Wert des Vermögens jedoch höher oder geringer als die gesetzlich vorgeschriebenen 25 %, ist das Beihilfeelement entsprechend zu berechnen.

Kapitalzuführungen

(400) Die Kommission stellt fest, dass Kapitalzuführungen zugunsten von Unternehmen in einer schwierigen Lage durch den Staat oder eine vom Staat kontrollierte Einrichtung wie der ARP und KPS, bei denen keine Rückzahlung zu erwarten ist, als nicht rückzahlungspflichtige Zuschüsse gewertet werden ([81]). Um die durch Kapitalzuführungen verursachte Wettbewerbsverzerrung zu beseitigen, müsste die Werft die erhaltene Kapitalzuführung in voller Höhe zurückzahlen.

Art der Durchführung der Entscheidung

(401) Im Schreiben vom 3. November 2008 hat sich Polen zur Umsetzung dieser Entscheidung durch den Verkauf von Vermögen der Werft zum Marktpreis im Rahmen

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

eines offenen, transparenten, diskriminierungsfreien (und gemäß den zum ersten Mal in dem Schreiben der Kommission vom 27. Oktober 2008 festgelegten besonderen Bedingungen veranstalteten) Bieterverfahrens ohne Bedingungen und der folgenden Abwicklung der Gdingener Werft verpflichtet. Alle aus dieser Entscheidung folgenden Rückzahlungsverpflichtungen müssen von Polen unverzüglich bei der Abwicklung der Gdingener Werft eingetragen werden. Mit Schreiben vom 6. November 2008 hat die Kommission Polen informiert, dass der Verkauf des Vermögens der Werft bei der Erfüllung dieser Bedingungen nicht an die Gewährung einer neuen Beihilfe für ihre/n Käufer geknüpft sein darf und die Aktiva, frei von allen Belastungen, die mit der geforderten Rückzahlung von Beihilfe, die in der Vergangenheit unrechtmäßig gewährt wurde und nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, verbunden ist, auf den/die Käufer übertragen werden können; unter der Auflage, dass keine wirtschaftliche Fortsetzung zwischen Begünstigtem und der Tätigkeit der Käufer erfolgt ([82]). Die Kommission wird aufmerksam verfolgen, ob die im Schreiben der Kommission vom 27. Oktober 2008 angegebenen und von den polnischen Behörden angenommenen Bedingungen befolgt werden, um zu beurteilen, ob diese Entscheidung ordnungsgemäß umgesetzt worden ist.

(402) Polen hat sich zur Einhaltung der folgenden Bedingungen verpflichtet.

(403) Aktiva (ohne Verbindlichkeiten) werden über ein offenes, transparentes, diskriminierungsfreies Bieterverfahren ohne Bedingungen privatisiert. Die Gdingener Werft geht mit den noch verbliebenen Aktiva und Verbindlichkeiten in Liquidation.

(404) Das Vermögen muss zum Marktpreis (an den Meistbietenden) veräußert werden. Die Teile des Vermögens sind getrennt oder in einer großen Anzahl kleinerer, zum Ziel maximaler Verkaufserlöse zusammengestellter Pakete zum Verkauf anzubieten. Solche Pakete dürfen keine organisierten Unternehmensteile oder Teile der Geschäftstätigkeit darstellen. Trotzdem sollte diese Regelung für Verkaufspakete potenziellen Käufern nicht die Abgabe eines kombinierten Angebots für den gleichzeitigen Erwerb mehrerer Teile/Pakete des Vermögens unmöglich machen.

(405) Das Bieterverfahren muss diskriminierungsfrei sein, d. h. es muss garantieren, dass der Verkauf allen potenziellen Arten von Käufern, ohne jede Diskriminierung hinsichtlich des Zwecks der geplanten Investition, offensteht.

(406) An das Bieterverfahren sind keinerlei Bedingungen (wie Notwendigkeit einer festen Beschäftigung oder Gewerbetätigkeit oder der Übernahme existierender Verträge über den Bau von Schiffen) zu knüpfen. Einziges Kriterium für die Auswahl des besten Angebots muss im Interesse der Eigentümer der Werft die Maximierung der Verkaufserlöse sein.

(407) Den öffentlichen und privaten Gläubigern der Werft, darunter den Kunden der Werft, sind bezüglich der Einnahmen aus dem Verkauf der Anlagewerte der gleiche Rang und die gleichen Rechte einzuräumen, wie dies bei einem Insolvenzverfahren der Fall wäre.

(408) Im Zusammenhang mit dem Verkauf der Anlagewerte darf keine neue staatliche Beihilfe gewährt werden, ob in Form von Schuldenerlassen oder einer staatlich finanzierten Rückzahlung öffentlich-rechtlicher Verbindlichkeiten, der Befriedigung privater Gläubiger, in Form von Kapitalzuführungen, Darlehen, Bürgschaften oder anderen Maßnahmen. Alle innerhalb des für den Abschluss des Verfahrens notwendigen Zeitraums aufgelaufenen öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeiten gehen in die Insolvenzmasse ein.

(409) Der Verkauf ist durch einen unabhängigen Verwalter mit ähnlichen Rechten und Pflichten wie die eines Konkursverwalters durchzuführen. Es sind solche Bedingungen zu garantieren, die es den Gläubigern erlauben, das Verkaufsverfahren zu kontrollieren, die seine Marktkonformität gewährleisten und sicherstellen, dass der Rang und die Rechte der Gläubiger bezüglich der erzielten Verkaufserlöse respektiert werden. Darüber hinaus wird durch Polen und die Kommission gemeinsam ein Treuhänder eingesetzt, dessen Aufgabe darin besteht, die Kommission bei der Überprüfung zu unterstützen, ob der Verkauf und die Rückzahlung der Beihilfe in voller Übereinstimmung mit den oben genannten Anforderungen erfolgt. Dazu wird der Treuhänder der Kommission in regelmäßigen Abständen ausführliche Berichte über die aufeinanderfolgenden Phasen des Verfahrens vorlegen.

(410) Polen hat festgestellt, dass zur Umsetzung dieser Entscheidung gesetzgeberische Maßnahmen notwendig sind. In diesem Zusammenhang ist die Kommission der Auffassung, dass in diesem Fall eine längere Frist zur Implementierung der Entscheidung als die normalerweise vorgesehene Frist angebracht ist, auch im Hinblick auf die große Zahl einzelner Beihilfemaßnahmen, die von dieser Entscheidung betroffen sind, und ihre Verschiedenartigkeit hinsichtlich Form und Dauer, für die sie gewährt wurden. Die Kommission erwartet in diesem Zusammenhang die Umsetzung der Entscheidung durch Polen innerhalb von sieben Monaten nach Erhalt dieser Entscheidung —

([82]) Siehe Rechtssache C-277/00, Deutschland/Kommission („SMI") Slg. 2004, I-3925 und verbundene Rechtssachen C-328/99 und C-399/00, Italien und SIM 2 Multimedia/Kommission, Slg. 2003 I-4035.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in den Erwägungsgründen 209-232 beschriebene staatliche Beihilfe, die der Gdingener Werft unter Verstoß gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag durch Polen gewährt wurde, ist nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Darüber hinaus sind alle Bürgschaften für Anzahlungen, die der Gdingener Werft unter Verstoß gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag im Zeitraum vom 1. Juli 2007 bis zum Ergehen dieser Entscheidung durch Polen gewährt wurden, nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 2

Bezüglich der von verschiedenen Körperschaften des öffentlichen Rechts erhaltenen, in den Erwägungsgründen 209-232 beschriebenen Darlehen fordert Polen die Beihilfe in Höhe der Differenz zwischen dem von der Gdingener Werft für die Zeit von der Gewährung des Darlehens bis zu seiner vollständigen Rückzahlung tatsächlich gezahlten Zinssatz und dem Zinssatz zurück, den der Begünstigte hätte zahlen müssen, wenn er das Darlehen auf dem Markt aufgenommen hätte. Darüber hinaus ist ein Darlehen, das zum Zeitpunkt der Annahme dieser Entscheidung nicht zurückgezahlt worden ist, sofort zurückzuzahlen.

Artikel 3

Bezüglich der in den Erwägungsgründen 209-232 beschriebenen Bürgschaften des Fiskus fordert Polen die Beihilfe für die Zeit zwischen der Gewährung der Garantie und ihrem Erlöschen zurück, in Höhe der Differenz zwischen dem von der Gdingener Werft für das verbürgte Darlehen, das dank der Staatsbürgschaft aufgenommen werden konnte, tatsächlich gezahlten Zinssatz und dem Zinssatz, der vom Begünstigten hätte gezahlt werden müssen, wenn er das Darlehen auf dem Markt aufgenommen hätte, oder in Höhe des verbürgten Betrages, multipliziert mit dem Risikofaktor (Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme der Bürgschaft), vermindert um die für die Bürgschaft gezahlte Prämie, oder in Höhe der Differenz zwischen der für die Bürgschaft gezahlten Prämie und der Bürgschaftsprämie, die vom Begünstigten hätte gezahlt werden müssen, wäre ihm die Bürgschaft auf dem Markt gewährt worden. Darüber hinaus ist jede zum Zeitpunkt des Ergehens dieser Entscheidung gültige Bürgschaft unverzüglich zu beenden.

Artikel 4

Bezüglich der von der polnischen Ausfuhrkreditanstalt (KUKE) gewährten Anzahlungsbürgschaften, die in den Erwägungsgründen 209-232 beschrieben werden, fordert Polen die Beihilfe für die Zeit zwischen der Übernahme der Bürgschaft und ihrem Auslaufen zurück, in Höhe der Differenz zwischen der vom Begünstigten bezahlten Bürgschaftsprämie und der Bürgschaftsprämie, die vom Begünstigten hätte gezahlt werden müssen, wenn er eine solche Bürgschaft auf dem Markt bekommen hätte. Darüber hinaus ist jede zum Zeitpunkt des Ergehens dieser Entscheidung gültige Bürgschaft unverzüglich zu beenden.

Artikel 5

Artikel 3 und 4 finden sinngemäß auch in Bezug auf Anzahlungsbürgschaften Anwendung, die der Werft unter Verstoß gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag im Zeitraum vom 1. Juli 2007 bis zum Zeitpunkt des Ergehens dieser Entscheidung durch Polen gewährt worden sind.

Artikel 6

Bezüglich der in den Erwägungsgründen 209-232 beschriebenen, nicht eingeforderten Verbindlichkeiten gegenüber Körperschaften der öffentlichen Hand fordert Polen die Beihilfe für die Zeit zwischen der Gewährung der Beihilfe und der Tilgung der betreffenden öffentlich-rechtlichen Verbindlichkeit zurück, in Höhe der Differenz zwischen dem von der Gdingener Werft tatsächlich gezahlten Zinssatz und dem Zinssatz, den der Begünstigte für die Stundung solcher Forderungen zahlen müsste, wenn ihm diese von einem marktwirtschaftlich handelnden Gläubiger eingeräumt worden wäre. Darüber hinaus sind alle offenen Verbindlichkeiten gegenüber Körperschaften der öffentlichen Hand sofort zu bezahlen.

Artikel 7

Bezüglich des Erlasses der in den Erwägungsgründen 209-232 beschriebenen Verbindlichkeiten gegenüber Körperschaften der öffentlichen Hand fordert Polen die Beihilfe in Höhe des Betrages der erlassenen Verbindlichkeiten zurück.

Artikel 8

Bezüglich der in den Erwägungsgründen 209-232 beschriebenen öffentlichen Verbindlichkeiten, die auf der Grundlage des Gesetzes vom 30. Oktober 2002 über staatliche Beihilfen für Unternehmen von besonderer Bedeutung für den Arbeitsmarkt, einschließlich nachträglicher Änderungen, umstrukturiert wurden, fordert Polen die Beihilfe in Höhe der auf die Zweckgesellschaft übertragenen öffentlichen Verbindlichkeiten, gemindert um den tatsächlichen Wert des auf die Zweckgesellschaft übertragenen Vermögens des Begünstigten, zurück.

Artikel 9

Bezüglich der in den Erwägungsgründen 209-232 beschriebenen Kapitalzuführungen durch verschiedene Körperschaften des öffentlichen Rechts fordert Polen die Beihilfe in Höhe des Gesamtbetrags der Kapitalzuführungen zurück.

Artikel 10

Bezüglich der in Tabelle 4 in den Erwägungsgründen 209-232 beschriebenen direkten Zuschüsse fordert Polen die Beihilfe in Höhe des Gesamtzuschusses zurück.

Artikel 11

(1) Polen ist verpflichtet, die in den vorstehenden Artikeln beschriebene Beihilfe von dem Begünstigten zurückzufordern. Die Rückzahlung der Beihilfe erfolgt gemäß den in den Erwägungsgründen 384-401 genannten Richtlinien.

(2) Die Rückforderungssumme schließt die Zinsen vom Tag der Überweisung der Beihilfe an die Gdingener Werft bis zum Tag der tatsächlichen Rückzahlung ein.

(3) Die Zinsen werden gemäß den Bestimmungen von Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission ([83]) und der Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission ([84]) zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 nach der Zinseszinsformel berechnet.

(4) Polen erklärt alle noch nicht erfolgten Auszahlungen der in Artikel 1 genannten Beihilfe mit Wirkung vom Zeitpunkt der Annahme dieser Entscheidung für nichtig.

Artikel 12

(1) Die in Artikel 1 genannte Rückforderung der Beihilfe erfolgt tatsächlich und unverzüglich.

(2) Polen garantiert die Umsetzung dieser Entscheidung innerhalb einer Frist von sieben Monaten nach Bekanntgabe.

Artikel 13

(1) Innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung übermittelt Polen der Kommission folgende Informationen:

a) Gesamtbetrag (Hauptforderung und Zinsen auf die zurückgezahlte Beihilfe) der vom Begünstigten zurückzuzahlenden Beihilfe;

b) ausführliche Beschreibung der zur Umsetzung dieser Entscheidung bereits erfolgten und geplanten Maßnahmen zur Rückforderung der Beihilfe;

c) Nachweise, dass der Begünstigte zur Rückerstattung der Beihilfe aufgefordert wurde;

d) Nachweise, dass alle weiterhin gültigen Verträge über Anzahlungsbürgschaften aufgelöst worden sind.

(2) Polen informiert die Kommission über die weiteren, zur Umsetzung dieser Entscheidung auf nationaler Ebene ergriffenen Maßnahmen bis zur vollständigen Rückzahlung der in Artikel 1 genannten Beihilfe. Auf Antrag der Kommission legt Polen umgehend Informationen über die zur Umsetzung dieser Entscheidung erfolgten und geplanten Maßnahmen zur Rückforderung der Beihilfe vor. Polen übermittelt auch ausführliche Informationen über von dem Begünstigten bereits zurückgezahlte Beihilfebeträge und Zinsen auf die rückzuerstattende Beihilfe.

Diese Entscheidung ist an die Republik Polen gerichtet.

Brüssel, den 6. November 2008

Für die Kommission
Neelie KROES
Mitglied der Kommission

([83]) ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1.
([84]) ABl. L 82 vom 25.3.2008, S. 1.

ANHANG

INFORMATIONEN ÜBER DIE UMSETZUNG DIESER ENTSCHEIDUNG

1. **Berechnung des zurückzufordernden Betrags**

1.1 Bitte machen Sie folgende Angaben zu der unrechtmäßigerweise gewährten Beihilfe:

Datum (Daten) (*)	Höhe der Beihilfe (**)	Währung

(*) Datum (Daten), an dem (denen) der Beihilfebetrag (die einzelnen Teilbeträge der Beihilfe) an den Begünstigten überwiesen wurde (wurden).
(**) Höhe der Beihilfe, die dem Begünstigten zur Verfügung gestellt wurde (in Brutto-Beihilfeäquivalenten).

Bemerkungen:

1.2 Bitte erläutern Sie ausführlich, wie die auf den Betrag der zurückzufordernden Beihilfe zu erhebenden Zinsen berechnet werden.

2. **Erfolgte und geplante Maßnahmen zur Rückforderung der Beihilfe**

2.1 Beschreiben Sie bitte ausführlich, welche Maßnahmen ergriffen wurden bzw. ergriffen werden sollen, um die Beihilfe tatsächlich und unverzüglich zurückzufordern. Geben Sie gegebenenfalls die Rechtsgrundlage der erfolgten und geplanten Maßnahmen an.

2.2 Welcher Zeitplan ist für das Beihilferückforderungsverfahren vorgesehen? Wann wird die Rückzahlung der Beihilfe abgeschlossen sein?

3. **Bereits erfolgte Rückzahlungen**

3.1 Bitte machen Sie folgende Angaben zu etwaigen bereits vom Begünstigten zurückgezahlten Beihilfebeträgen:

Datum (Daten) (*)	Höhe der Rückzahlung	Währung

(*) Datum (Daten), an dem (denen) Beihilfebeträge zurückgezahlt wurden.

3.2 Bitte legen Sie für die in der Tabelle in Abschnitt 3.1 gemachten Angaben zur Rückzahlung von Beihilfebeträgen eindeutige Nachweise vor.