IV

(Πράξεις εγκριθείσες, πριν από την 1η Δεκεμβρίου 2009, δυνάμει της συνθήκης ΕΚ, της συνθήκης ΕΕ και της συνθήκης Ευρατόμ)

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 6ης Νοεμβρίου 2008

σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 17/05 (πρώην N 194/05 και PL 34/04) που χορήγησε η Πολωνία στη Stocznia Gdynia

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2008) 6771]

(Το κείμενο στην πολωνική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2010/47/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους [1], σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερθέντων άρθρων, και έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΔΙΑΔΙΚΑΣΊΑ

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 3 του παραρτήματος IV της συνθήκης προσχώρησης σχετικά με τη διαδικασία μεταβατικών μέτρων, στις 29 Απριλίου 2004 η Πολωνία κοινοποίησε μέτρα αναδιάρθρωσης υπέρ της Stocznia Gdynia SA («Ναυπηγεία Γδύνιας», στη συνέχεια «Gdynia Shipyard»). Η υπόθεση πρωτοκολλήθηκε με τα στοιχεία PL 34/2004.

(2) Με επιστολή της 19ης Μαΐου 2004, η Επιτροπή ζήτησε από τις πολωνικές αρχές να υποβάλουν ορισμένα έγγραφα που έλειπαν, τα οποία κοινοποιήθηκαν στις 16 Ιουνίου 2004. Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικά στοιχεία με επιστολές τής 30ής Ιουλίου 2004, της 8ης Οκτωβρίου 2004, της 23ης Νοεμβρίου 2004 και της 4ης Μαρτίου 2005, στις οποίες η Πολωνία απάντησε αντίστοιχα με επιστολές στις 3 Σεπτεμβρίου 2004, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 7 Σεπτεμβρίου 2004, στις 10 Νοεμβρίου 2004 που πρωτοκολλήθηκε στις 15 Νοεμβρίου 2004, στις 17 Φεβρουαρίου 2005 που πρωτοκολλήθηκε στις 21 Φεβρουαρίου 2005, στις 30 Μαρτίου 2005 που πρωτοκολλήθηκε την 1η Απριλίου 2005 και στις 18 Απριλίου 2005 η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 20 Απριλίου 2005. Με επιστολή της 22ας Απριλίου 2005 η οποία πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν, η Πολωνία δέχθηκε να χειριστεί η Επιτροπή την υπόθεση PL 34/2004 της 29ης Απριλίου 2004 ως κοινοποίηση βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ όσον αφορά τα μέτρα που διαπιστώθηκε ότι συνιστούσαν νέα ενίσχυση. Στην υπόθεση δόθηκε ο νέος αριθμός N 194/05.

(3) Την 1η Ιουνίου 2005, η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας, η οποία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [2], και κάλεσε τις πολωνικές αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις.

(4) Αφού έλαβε παράταση της προθεσμίας για να υποβάλει παρατηρήσεις (επιστολή τής 9ης Αυγούστου 2005), η Πολωνία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με επιστολή τής 2ας Σεπτεμβρίου 2005 η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 5 Σεπτεμβρίου 2005. Στην απάντησή της η Πολωνία υπέβαλε στην Επιτροπή το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της Gdynia Shipyard, της 4ης Μαρτίου 2004 (στη συνέχεια «σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004»).

(5) Η Πολωνία υπέβαλε συμπληρωματικές παρατηρήσεις με επιστολή τής 3ης Νοεμβρίου 2005, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 7 Νοεμβρίου 2005.

(6) Η Gdynia Shipyard υπέβαλε παρατηρήσεις με επιστολή τής 10ης Οκτωβρίου 2005 που πρωτοκολλήθηκε στις 14 Οκτωβρίου 2005. Παρατηρήσεις υπέβαλαν επίσης οι Ray Car Carriers (με επιστολή τής 7ης Οκτωβρίου 2005 που πρωτοκολλήθηκε στις 10 Οκτωβρίου 2005), το Γραφείο της Μόνιμης Αντιπροσωπείας της Δανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση (με επιστολή τής 7ης Οκτωβρίου 2005 που πρωτοκολλήθηκε στις 11 Οκτωβρίου 2005), η Ένωση Ναυπηγικών Βιομηχανιών της Δανίας Danish Maritime (με επιστολή τής 7ης Οκτωβρίου 2005 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν), το Συνδικάτο Αλληλεγγύη (με επιστολή τής 7ης Οκτωβρίου 2005 που πρωτοκολλήθηκε στις 10 Οκτωβρίου 2005) και η Ένωση Ναυπηγικών Επιχειρήσεων της Πολωνίας (με επιστολή τής 10ης Οκτωβρίου 2005 που πρωτοκολλήθηκε στις 11 Οκτωβρίου 2005).

(7) Η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στην Πολωνία με επιστολές τής 26ης Οκτωβρίου 2005 και τής 12ης Δεκεμβρίου 2005 [3]. Η Πολωνία απάντησε στις παρατηρήσεις της Gdynia Shipyard με επιστολή τής 16ης Ιανουαρίου 2006, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 18 Ιανουαρίου 2006. Η Πολωνία δεν διατύπωσε παρατηρήσεις για τις παρεμβάσεις των άλλων τρίτων μερών.

[1] ΕΕ C 220 της 8.9.2005, σ. 7.

[2] ΕΕ C 220 της 8.9.2005, σ. 7.

[3] Με επιστολή της 17ης Νοεμβρίου 2005 που πρωτοκολλήθηκε στις 18 Νοεμβρίου 2005, οι πολωνικές αρχές ζήτησαν να μεταφραστούν στα πολωνικά επιλεγμένα αποσπάσματα των κειμένων με τις παρεμβάσεις των τρίτων μερών που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή στα αγγλικά. Η Επιτροπή διαβίβασε τις σχετικές μεταφράσεις με την επιστολή τής 12ης Δεκεμβρίου 2005.

(8) Η Επιτροπή ζήτησε τις υπηρεσίες εξωτερικού συμβούλου για την αξιολόγηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2004. Ο σύμβουλος υπέβαλε την έκθεσή του στην Επιτροπή το Δεκέμβριο του 2005.

(9) Με επιστολή της 13ης Ιανουαρίου 2006, η Επιτροπή ζήτησε από την Πολωνία να την ενημερώσει σχετικά με τις τελευταίες εξελίξεις της στρατηγικής της για την αναδιάρθρωση της Gdynia Shipyard. Η Πολωνία απάντησε με επιστολή τής 20ής Φεβρουαρίου 2006 που πρωτοκολλήθηκε στις 21 Φεβρουαρίου 2006 και έγινε συνεδρίαση εκπροσώπων της Επιτροπής, των πολωνικών αρχών και της Gdynia Shipyard στις 22 Φεβρουαρίου 2006. Η Πολωνία δήλωσε ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004 ήταν πλέον ανεπίκαιρο και ότι είχε υιοθετήσει νέα στρατηγική για την αναδιάρθρωση του Gdynia Shipyard Group η οποία περιλάμβανε την απόσχιση από τον όμιλο Gdańsk Shipyard και τη (μερική) ιδιωτικοποίηση της Gdynia Shipyard. Η Πολωνία δήλωσε επίσης ότι θα υπέβαλε τροποποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης στην Επιτροπή μέχρι τις 30 Ιουνίου 2006 και ότι η ιδιωτικοποίηση της Gdynia Shipyard επρόκειτο να αρχίσει σύντομα.

(10) Σε συνέχεια αυτής της συνεδρίασης, η Επιτροπή έστειλε επιστολή στην Πολωνία στις 8 Μαρτίου 2006, στην οποία οι πολωνικές αρχές απάντησαν με επιστολή τής 13ης Μαρτίου 2006 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν, η οποία κοινοποιούσε χρονοδιάγραμμα ιδιωτικοποίησης. Η Πολωνία υπέβαλε πρόσθετες πληροφορίες για τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης με επιστολή τής 29ης Μαρτίου 2006 που πρωτοκολλήθηκε στις 30 Μαρτίου 2006. Η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετα στοιχεία με επιστολή τής 30ής Μαρτίου 2006, στην οποία η Πολωνία απάντησε με επιστολή τής 19ης Απριλίου 2006 που πρωτοκολλήθηκε στις 20 Απριλίου 2006.

(11) Με επιστολή της 6ης Απριλίου 2006 που πρωτοκολλήθηκε στις 10 Απριλίου 2006, η Πολωνία υπέβαλε προσχέδιο του εγγράφου «A strategy for the shipbuilding sector (maritime construction shipyards) in Poland 2006-2010» (Μια στρατηγική για τον κλάδο της ναυπηγικής (ναυπήγηση πλοίων) στην Πολωνία 2006-2010). Η Επιτροπή διατύπωσε παρατηρήσεις με επιστολή τής 12ης Απριλίου 2006. Το έγγραφο εγκρίθηκε τελικά από το υπουργικό συμβούλιο της Πολωνίας στις 31 Αυγούστου 2006 και εστάλη στην Επιτροπή με επιστολή τής 1ης Σεπτεμβρίου 2006, η οποία πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν.

(12) Με ηλεκτρονική επιστολή τής 15ης Μαΐου 2006 η Gdynia Shipyard υπέβαλε στην Επιτροπή το «ενημερωτικό μνημόνιο για την Gdynia Shipyard» του Μαΐου 2006, το οποίο ήταν διαθέσιμο για δυνητικούς επενδυτές από τις 10 Μαΐου 2006.

(13) Με επιστολή της 26ης Μαΐου 2006 που πρωτοκολλήθηκε στις 30 Μαΐου 2006, η Πολωνία υπέβαλε συμπληρωματικά στοιχεία για τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης, τα οποία περιελάμβαναν και τον κατάλογο επιχειρήσεων τις οποίες η Πολωνία κάλεσε, μέσω του συμβούλου ιδιωτικοποίησης, να συμμετάσχουν στη νέα αύξηση μετοχικού κεφαλαίου η οποία εγκρίθηκε από τη Γενική Συνέλευση της Gdynia Shipyard στις 19 Απριλίου 2006. Με επιστολή της 13ης Ιουλίου 2006 που πρωτοκολλήθηκε στις 17 Ιουλίου 2006, η Πολωνία υπέβαλε συμπληρωματικά στοιχεία για την τρέχουσα διαδικασία ιδιωτικοποίησης, ενημερώνοντας την Επιτροπή ότι δύο εταιρείες είχαν υποβάλει προκαταρκτικές προσφορές συμμετοχής στην αύξηση μετοχικού κεφαλαίου και κοινοποίησε συγκριτική ανάλυση αυτών των προσφορών από το σύμβουλο ιδιωτικοποίησης.

(14) Η Gdynia Shipyard υπέβαλε αρχικές τροποποιήσεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης στην Επιτροπή στις 9 Ιουνίου 2006. Αντιπρόσωποι της Επιτροπής επισκέφθηκαν τα ναυπηγεία στις 13 Ιουνίου 2006 και διατύπωσαν πρώτες παρατηρήσεις για το τροποποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Ο εξωτερικός σύμβουλος της Επιτροπής διατύπωσε τις παρατηρήσεις του σε έκθεση του Ιουλίου 2006. Τέλος, η Επιτροπή διατύπωσε παρατηρήσεις για τις ελλείψεις των τροποποιήσεων του σχεδίου αναδιάρθρωσης με επιστολή τής 17ης Ιουλίου 2006.

(15) Πραγματοποιήθηκαν αρκετές συνεδριάσεις με θέμα το σχέδιο ιδιωτικοποίησης και την προετοιμασία του τροποποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης στις οποίες έλαβαν μέρος αντιπρόσωποι της Επιτροπής και των πολωνικών αρχών: στις Βρυξέλλες, στις 31 Ιανουαρίου, στις 22 Φεβρουαρίου και στις 10 Μαΐου 2006 και στις εγκαταστάσεις της Gdynia Shipyard στις 13 Ιουνίου 2006.

(16) Η Πολωνία απάντησε στην επιστολή της Επιτροπής τής 17ης Ιουλίου 2006 με επιστολή τής 31ης Αυγούστου 2006 που πρωτοκολλήθηκε την 1η Σεπτεμβρίου 2006.

(17) Η Πολωνία κοινοποίησε τροποποιήσεις του «Σχεδίου Αναδιάρθρωσης της Gdynia Shipyard SA» στις 3 Σεπτεμβρίου 2006 (στη συνέχεια «σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006» και τη νέα κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Gdynia Shipyard μετά την απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση επίσημης διαδικασίας έρευνας.

(18) Η Πολωνία υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες για τη διαδικασία αναδιάρθρωσης του ομίλου Gdynia Shipyard, με επιστολή τής 12ης Σεπτεμβρίου 2006 που πρωτοκολλήθηκε στις 13 Σεπτεμβρίου 2006, αναφέροντας ιδίως το διαχωρισμό του κεφαλαίου της Gdańsk Shipyard και του ομίλου Gdynia Shipyard.

(19) Συμπληρωματικά στοιχεία για τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Gdynia Shipyard υποβλήθηκαν με επιστολή τής 26ης Σεπτεμβρίου 2006 που πρωτοκολλήθηκε στις 27 Σεπτεμβρίου 2006.

(20) Η Πολωνία κοινοποίησε τη χορήγηση πρόσθετης νέας ενίσχυσης στην Gdynia Shipyard με επιστολή τής 21ης Νοεμβρίου 2006 που πρωτοκολλήθηκε στις 27 Νοεμβρίου 2006.

(21) Στις 7 Δεκεμβρίου 2006 πραγματοποιήθηκε συνάντηση της Επιτρόπου Kroes με τον πολωνό υπουργό Οικονομίας Piotr Woźniak. Ο υπουργός δήλωσε ότι η Πολωνία δεσμευόταν να κινήσει εκ νέου τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Gdynia Shipyard με ανοικτό και διαφανή διαγωνισμό που θα ολοκληρωνόταν μέχρι τον Ιούνιο του 2007. Η Πολωνία επιβεβαίωσε τη δήλωση αυτή με επιστολή της 27ης Δεκεμβρίου 2006, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 4 Ιανουαρίου 2007 και αναφερόταν στην απόφαση του υπουργικού συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2006 να εγκρίνει έγγραφο με τίτλο «Η κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας». Η Πολωνία ζήτησε συνομιλίες με την Επιτροπή για αντισταθμιστικά μέτρα.

(22) Αντιπρόσωποι της Επιτροπής επισκέφθηκαν μαζί με τον εξωτερικό σύμβουλο τα ναυπηγεία στις 19 Δεκεμβρίου 2006 για να διαπιστώσουν την κατάσταση και να συλλέξουν τα απαραίτητα δεδομένα για την αξιολόγηση των αντισταθμιστικών μέτρων. Ο εξωτερικός σύμβουλος της Επιτροπής υπέβαλε έκθεση για την παραγωγική ικανότητα των ναυπηγείων στις 16 Ιανουαρίου 2007.

(23) Η Επιτροπή απάντησε στις 29 Ιανουαρίου 2007, στην επιστολή της 27ης Δεκεμβρίου 2006, με επιστολή με την οποία καλούσε την Πολωνία να υποβάλει πρόταση αντισταθμιστικών μέτρων μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου 2007.

(24) Με επιστολή της 28ης Φεβρουαρίου 2007 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν, η Πολωνία έδωσε εξηγήσεις σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Gdynia Shipyard και υπέβαλε πρόταση αντισταθμιστικών μέτρων.

(25) Βάσει των ανωτέρω, πραγματοποιήθηκε στις Μαρτίου 2007 συνεδρίαση τεχνικού περιεχομένου μεταξύ της Επιτροπής, των πολωνικών αρχών και της εταιρείας, όπου εξετάστηκαν κυρίως τα αντισταθμιστικά μέτρα αλλά και η τρέχουσα διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Η Επιτροπή και οι πολωνικές αρχές συμφώνησαν να διεξάγει η Επιτροπή με την Gdynia Shipyard απευθείας συνομιλίες τεχνικού περιεχομένου με στόχο να συγκεντρώσει όλα τα δεδομένα που είναι απαραίτητα για την εκτίμηση των προταθέντων από την Πολωνία αντισταθμιστικών μέτρων. Η Gdynia Shipyard διαβίβασε ορισμένα προκαταρκτικά στοιχεία για την παραγωγική ικανότητα των ναυπηγείων, με ηλεκτρονική επιστολή της 12ης Μαρτίου 2007 που πρωτοκολλήθηκε στις 27 Απριλίου 2007.

(26) Η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικά στοιχεία για τα αντισταθμιστικά μέτρα με επιστολές της στις 29 Μαρτίου 2007, 27 Απριλίου 2007 και 25 Μαΐου 2007, στις οποίες η Gdynia Shipyard απάντησε με επιστολές στις 20 Απριλίου 2007 που πρωτοκολλήθηκε στις 23 Απριλίου 2007, στις 9 Μαΐου 2007 που πρωτοκολλήθηκε στις 10 Μαΐου και στις 20 Μαΐου 2007 που πρωτοκολλήθηκε στις 31 Μαΐου 2007 αντίστοιχα. Η Gdynia Shipyard υπέβαλε πρόσθετα στοιχεία σε συνεδρίαση με αντιπροσώπους της Επιτροπής στις 6 Ιουνίου 2007 και στη συνέχεια με επιστολή της 18ης Ιουνίου 2007 η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 21 Ιουνίου 2007. Η Επιτροπή υπέβαλε συμπληρωματικές ερωτήσεις με ηλεκτρονική επιστολή της 20ής Ιουνίου 2007 στην οποία η Gdynia Shipyard απάντησε με επιστολή της 25ης Ιουνίου 2007 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν.

(27) Με επιστολή της 31ης Ιουλίου 2007 η Επιτροπή ενημέρωσε την Πολωνία ότι από την προκαταρκτική ανάλυση των αντισταθμιστικών μέτρων που πρότεινε η Πολωνία για την Gdynia Shipyard κρίθηκε ότι τα μέτρα ήταν αποδεκτά υπό ορισμένους όρους. Η Πολωνία απάντησε με επιστολή της 24ης Αυγούστου 2007 που πρωτοκολλήθηκε στις 27 Αυγούστου 2007, στην οποία σχολίαζε τους όρους εφαρμογής των αντισταθμιστικών μέτρων για την Gdynia Shipyard. Η Επιτροπή έκλεισε το ζήτημα των αντισταθμιστικών μέτρων με επιστολή της 3ης Οκτωβρίου 2007.

(28) Σε τηλεφωνική συνομιλία της 24ης Μαΐου 2007, οι πολωνικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι η Πολωνία είχε την πρόθεση να κινήσει εκ νέου τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Gdynia Shipyard με διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού. Η Επιτροπή ζήτησε αναλυτική ενημέρωση για τις τελευταίες εξελίξεις της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης με επιστολή της 29ης Μαΐου 2007 και επανέλαβε το αίτημά της με επιστολή της 6ης Ιουνίου 2007. Η Πολωνία απάντησε με επιστολή της 22ας Ιουνίου 2007 που πρωτοκολλήθηκε στις 25 Ιουνίου 2007 και, μετά από αίτηση πρόσθετων πληροφοριών της 28ης Ιουνίου 2007, ολοκληρώθηκε η υποβολή στοιχείων με επιστολή της 11ης Ιουλίου 2007 η οποία πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν. Με αυτή την επιστολή η Πολωνία υπέβαλε στην Επιτροπή το ενημερωτικό μνημόνιο για την Gdynia Shipyard της 4ης Ιουλίου 2007 (στη συνέχεια «ενημερωτικό μνημόνιο»). Με επιστολή της 31ης Ιουλίου 2007, η Επιτροπή δήλωσε ότι δεν ήταν πλέον δυνατή περαιτέρω καθυστέρηση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης.

(29) Η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις της για το ενημερωτικό μνημόνιο με επιστολή της 30ής Ιουλίου 2007. Η Πολωνία απάντησε με επιστολή της 21ης Αυγούστου 2007 που πρωτοκολλήθηκε στις 27 Αυγούστου 2007. Με επιστολή της 29ης Αυγούστου 2007 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν, η Πολωνία υπέβαλε σχέδιο εγγράφου «Συμπληρωματικές διευκρινήσεις σχετικά με το ενημερωτικό μνημόνιο για την Gdynia Shipyard» της 29ης Αυγούστου 2007 για να προσαρτηθεί στο ενημερωτικό μνημόνιο της 4ης Ιουλίου 2007 (στη συνέχεια «παράρτημα του ενημερωτικού μνημονίου»). Η Επιτροπή υπέβαλε τις παρατηρήσεις της για το παράρτημα του ενημερωτικού μνημονίου με επιστολή της 4ης Σεπτεμβρίου 2007, στην οποία η Πολωνία απάντησε με επιστολή της 7ης Σεπτεμβρίου 2007 η οποία περιείχε και τροποποιημένη έκδοση του παραρτήματος του ενημερωτικού μνημονίου. Η Επιτροπή υπέβαλε τις τελικές παρατηρήσεις της με επιστολή της 14ης Σεπτεμβρίου 2007.

(30) Η Πολωνία υπέβαλε στοιχεία για τις τελευταίες εξελίξεις της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης με επιστολές της 7ης Σεπτεμβρίου 2007 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν, της 23ης Οκτωβρίου 2007 που πρωτοκολλήθηκε στις 24 Οκτωβρίου 2007 και της 25η Οκτωβρίου 2007 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν.

(31) Απαντώντας σε επιστολή της Επιτροπής τής 30ής Νοεμβρίου 2007, η Πολωνία κοινοποίησε συμπληρωματικά στοιχεία για τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης με επιστολές της 13ης, της 19ης και της 21ης Δεκεμβρίου 2007, οι οποίες πρωτοκολλήθηκαν στις 14, 20 και 21 Δεκεμβρίου 2007 αντίστοιχα. Με την τελευταία επιστολή η Πολωνία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι είχε λάβει τρεις δεσμευτικές προσφορές για την αγορά της Gdynia Shipyard. Οι προσφορές αυτές υποβλήθηκαν στην Επιτροπή με επιστολή τής 8ης Φεβρουαρίου 2008 η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 11 Φεβρουαρίου 2008.

(32) Στις 10 Ιανουαρίου 2008 πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες συνεδρίαση αντιπροσώπων της Επιτροπής και των πολωνικών αρχών, τα συμπεράσματα της οποίας επανέλαβε η Επιτροπή σε επιστολές της 17ης και 30ής Ιανουαρίου 2008.

(33) Με επιστολή της 30ής Ιανουαρίου 2008, η Πολωνία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι το Υπουργείο Οικονομίας κάλεσε για διαπραγματεύσεις δύο φορείς που υπέβαλαν προσφορά. Με επιστολή της 14ης Φεβρουαρίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε στις 17 Φεβρουαρίου 2008, η Πολωνία ανακοίνωσε ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Gdynia Shipyard θα είχε ολοκληρωθεί έως το καλοκαίρι του 2008. Η Επιτροπή απάντησε με επιστολή τής 28ης Φεβρουαρίου 2008.

(34) Με επιστολή της 29ης Φεβρουαρίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε στις 3 Μαρτίου 2008, η Πολωνία υπέβαλε νέο προσχέδιο αναδιάρθρωσης που κατάρτισε η Amber Sp. z o.o η οποία υπέβαλε προσφορά. Η εταιρεία αυτή έλαβε προσωρινή αποκλειστική δυνατότητα διαπραγμάτευσης στις 20 Μαρτίου 2008 και υπέβαλε επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης με ηλεκτρονική επιστολή τής 9ης Απριλίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε στις 24 Απριλίου 2008. Η εταιρεία έδωσε συμπληρωματικά στοιχεία στο έγγραφο «Βασικές κατευθύνσεις αναδιάρθρωσης» που υποβλήθηκε σε συνεδρίαση της 10ης Απριλίου 2008 και πρωτοκολλήθηκε στις 18 Απριλίου 2008. Ο δεύτερος προσφέρων έδωσε στοιχεία αργότερα με επιστολή στις 7 Απριλίου 2008, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 18 Απριλίου 2008, μετά από υπενθύμιση της 18ης Μαρτίου 2008.

(35) Η Πολωνία ενημέρωνε για την εξέλιξη των διαπραγματεύσεων με την Amber Sp. z o.o., τη μόνη εταιρεία που υπέβαλε προσφορά, με επιστολές της 28ης Μαρτίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν, της 7ης Απριλίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε στις 18 Απριλίου 2008, της 23ης Απριλίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν και της 25ης Απριλίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν. Στις 10 Απριλίου 2008, πραγματοποιήθηκε στη Βαρσοβία συνάντηση αντιπροσώπων της Επιτροπής, της Gdynia Shipyard, της Amber Sp. z o.o. και των πολωνικών αρχών. Οι πολωνικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή τα πρακτικά αυτής της συνεδρίασης με επιστολή τής 7ης Μαΐου 2008 που πρωτοκολλήθηκε στις 13 Μαΐου 2008.

(36) Η Επιτροπή υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την πρόοδο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης με επιστολές της 21ης και της 30ής Απριλίου 2008.

(37) Με επιστολή της 12ης Μαΐου 2008 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν, η Πολωνία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η Amber Sp. z o.o. είχε αποσυρθεί από τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Τέλος, με επιστολή τής 26ης Μαΐου 2008 που πρωτοκολλήθηκε στις 27 Μαΐου 2008, οι πολωνικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι, στις 15 Μαΐου 2008, το Υπουργείο Οικονομίας αποφάσισε να περατώσει τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης στο πλαίσιο της δημόσιας πρόσκλησης για την έναρξη διαπραγματεύσεων με τους προσφέροντες οι προσφορές των οποίων είχαν γίνει αποδεκτές στο πλαίσιο της διαδικασίας που κινήθηκε το 2007.

(38) Οι πολωνικές αρχές ενημέρωσαν επίσης την Επιτροπή ότι ελάμβαναν μέτρα για να θέσουν εκ νέου σε κίνηση τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης με στόχο την υπογραφή συμφωνιών ιδιωτικοποίησης το Νοέμβριο του 2008. Από τις 3 Ιουνίου 2008, η Πολωνία υπέβαλλε ημερήσιες εκθέσεις στην Επιτροπή για τις ενέργειες των ενδιαφερόμενων για τη νέα διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Με επιστολή της 6ης Ιουνίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν, η Πολωνία υπέβαλε στην Επιτροπή το «ενημερωτικό μνημόνιο για την Gdynia Shipyard» της 2ας Ιουνίου 2008 (στη συνέχεια «ενημερωτικό μνημόνιο του 2008»).

(39) Με αίτηση των πολωνικών αρχών, πραγματοποιήθηκε στις 10 Ιουνίου 2008 συνάντηση αντιπροσώπων της Επιτροπής, των πολωνικών αρχών και της ISD Polska, η οποία συστήθηκε στην Επιτροπή ως δυνητικός αγοραστής της Gdynia Shipyard. Άλλη μία συνάντηση εκπροσώπων της Επιτροπής και των πολωνικών αρχών πραγματοποιήθηκε στις 13 Ιουνίου 2008.

(40) Με επιστολή της 26ης Ιουνίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν, η Πολωνία υπέβαλε προσχέδιο αναδιάρθρωσης για την Gdynia Shipyard και την Gdańsk Shipyard που εκπονήθηκε από την ISD Polska (ιδιοκτήτη της Gdańsk Shipyard) και προσχέδιο αναδιάρθρωσης της Gdynia Shipyard που εκπονήθηκε από την Polish Shipbuilding Company (στη συνέχεια "PSC").

(41) Με επιστολή της 4ης Ιουλίου 2008, η Επιτροπή ζήτησε διευκρινήσεις για ορισμένα στοιχεία του προσχεδίου αναδιάρθρωσης που συνέταξε η ISD Polska. Η Πολωνία απάντησε με επιστολές της 7ης και 8ης Ιουλίου 2008 οι οποίες πρωτοκολλήθηκαν αυθημερόν. Στις 8 Ιουλίου 2008 συναντήθηκαν εκπρόσωποι των πολωνικών αρχών, της ISD Polska και της Επιτροπής.

(42) Με επιστολή της 14ης Ιουλίου 2008, η Πολωνία δεσμεύθηκε να υποβάλει στην Επιτροπή πλήρες σχέδιο αναδιάρθρωσης έως τις 12 Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους.

(43) Στις 16 Ιουλίου 2008 η Επιτροπή ενέκρινε προσωρινά την εκτίμηση και τα συμπεράσματα ενός σχεδίου απόφασης για την ολοκλήρωση της επίσημης έρευνας, η οποία ανέφερε ότι η χορηγηθείσα ενίσχυση στην Gdynia Shipyard ήταν ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και έπρεπε να ανακτηθεί. Δεδομένης, όμως, της επιστολής των πολωνικών αρχών της 14ης Ιουλίου 2008, η Επιτροπή αποφάσισε να αναβάλει την έκδοση της απόφασης, ώστε να εκτιμήσει αν το νέο σχέδιο αναδιάρθρωσης που θα υπέβαλαν οι πολωνικές αρχές έως τις 12 Σεπτεμβρίου 2008 θα επέφερε σημαντικές βελτιώσεις της κατάστασης που θα επέτρεπαν να θεωρηθεί η ενίσχυση συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά.

(44) Έκτοτε, οι πολωνικές αρχές ενημερώνουν την Επιτροπή σε εβδομαδιαία βάση για τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης (με επιστολές της 28ης Ιουλίου, της 4ης Αυγούστου, της 12ης Αυγούστου, της 21ης Αυγούστου, της 25ης Αυγούστου, της 1ης Σεπτεμβρίου, της 8ης Σεπτεμβρίου, της 16ης Σεπτεμβρίου και της 23ης Σεπτεμβρίου οι οποίες πρωτοκολλήθηκαν αυθημερόν).

(45) Με επιστολή της 18ης Ιουλίου που πρωτοκολλήθηκε στις 21 Ιουλίου, η Πολωνία ζήτησε να διενεργηθούν τρεις γύροι διαβουλεύσεων με την Επιτροπή για το προσχέδιο αναδιάρθρωσης, με στόχο την επεξεργασία μιας τελικής έκδοσης που θα ενσωμάτωνε τις παρατηρήσεις της Επιτροπής. Η Επιτροπή συμφώνησε με το χρονοδιάγραμμα με επιστολή τής 31ης Ιουλίου.

(46) Όμως, η πρώτη άτυπη συνεδρίαση εκπροσώπων των πολωνικών αρχών και της Επιτροπής δεν πραγματοποιήθηκε πριν από την 21η Αυγούστου 2008. Μια άλλη συνεδρίαση με τις πολωνικές αρχές, παρουσία της SD Polska, πραγματοποιήθηκε στις 2 Σεπτεμβρίου 2008. Η Πολωνία υπέβαλε το προσχέδιο αναδιάρθρωσης που συνέταξε η ISD Polska ανεπίσημα στις 28 Αυγούστου 2008 και τροποποιημένη έκδοση αυτού του προσχεδίου στις 8 Σεπτεμβρίου 2008.

(47) Με επιστολή της 12ης Σεπτεμβρίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν, η Πολωνία υπέβαλε το τελικό προσχέδιο αναδιάρθρωσης της ISD για την Gdynia Shipyard και την Gdańsk Shipyard.

(48) Με επιστολή της 16ης Σεπτεμβρίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε στις 17 Σεπτεμβρίου 2008, η Πολωνία υπέβαλε σχέδιο συμφωνίας ιδιωτικοποίησης μεταξύ της ISD Polska και του πολωνικού Υπουργείου Οικονομίας.

(49) Στις 30 Σεπτεμβρίου 2008 διοργανώθηκε συνεδρίαση των πολωνικών αρχών και της Επιτροπής με τη συμμετοχή και εκπροσώπων της ISD Polska.

(50) Με επιστολή της 27ης Οκτωβρίου 2008, η Επιτροπή ενημέρωσε τις πολωνικές αρχές για τους γενικούς όρους εφαρμογής αυτής της απόφασης. Με επιστολή της 3ης Νοεμβρίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε στις 4 Νοεμβρίου 2008, η Πολωνία δεσμεύθηκε να συμμορφωθεί πλήρως με αυτούς τους όρους. Η Επιτροπή αποδέχθηκε αυτή τη δέσμευση με επιστολή τής 6ης Νοεμβρίου 2008.

(51) Με επιστολή της 14ης Ιουνίου 2007, η Επιτροπή ζήτησε από τις πολωνικές αρχές να υποβάλουν συγκεντρωτική κατάσταση όλων των κρατικών ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στα ναυπηγεία από την προσχώρηση της Πολωνίας στην ΕΕ την 1η Μαΐου 2004. Η Πολωνία απάντησε με επιστολή τής 11ης Ιουλίου 2007 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν. Η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες διευκρινήσεις με επιστολή τής 13ης Νοεμβρίου 2007 στην οποία η Πολωνία απάντησε με επιστολή τής 9ης Ιανουαρίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν. Η Πολωνία ενημέρωσε την Επιτροπή για τη χορήγηση συμπληρωματικής ενίσχυσης στην Gdynia Shipyard με επιστολές της 6ης Δεκεμβρίου 2007 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν, της 12ης Φεβρουαρίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε στις 13 Φεβρουαρίου 2008 και της 6ης Ιουνίου 2008 που πρωτοκολλήθηκε αυθημερόν.

II. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

1. *Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ*

(52) Ο δικαιούχος της ενίσχυσης είναι η Gdynia Shipyard. Η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στην περιφέρεια Gdańsk-Gdynia-Sopot στη Βόρεια Πολωνία.

(53) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, οι επιχειρήσεις της περιοχής είναι επιλέξιμες για ενίσχυση από τα Διαρθρωτικά Ταμεία βάσει του στόχου της σύγκλισης ([4]) και από το Ταμείο Συνοχής ([5]). Συγκεκριμένα, οι εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην περιοχή είναι εν δυνάμει επιλέξιμες για ενίσχυση από το περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα βάσει των αξόνων προτεραιότητας για τη στήριξη μικρομεσαίων επιχειρήσεων, της καινοτομίας και μέτρων μεταφοράς τεχνολογίας που στοχεύουν στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης μακροπρόθεσμα και για την ανάπτυξη κοινωνικής και εκπαιδευτικής υποδομής για τους σκοπούς της επαγγελματικής και της διά βίου κατάρτισης. Οι επιχειρήσεις της περιοχής είναι επίσης επιλέξιμες για τα επιχειρησιακά προγράμματα «Καινοτόμος οικονομία» και «Ανθρώπινοι πόροι»· το δεύτερο είναι ειδικά σχεδιασμένο για να στηρίξει την προσαρμογή των επιχειρήσεων και της αγοράς εργασίας στις οικονομικές αλλαγές, περιλαμβανομένων των διαδικασιών αναδιάρθρωσης.

([4]) Άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2006, περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/1999 (ΕΕ L 210 της 31.7.2006, σ. 25). Παράρτημα της απόφασης 2006/595/ΕΚ της Επιτροπής, της 4ης Αυγούστου 2006, σχετικά με την κατάρτιση του καταλόγου των περιφερειών που είναι επιλέξιμες για χρηματοδότηση από τα Διαρθρωτικά Ταμεία στο πλαίσιο το στόχου «Σύγκλιση» για την περίοδο 2007-2013 (ΕΕ L 243 της 6.9.2006, σ. 44).

([5]) Άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 του Συμβουλίου. Παράρτημα της απόφασης 2006/596/ΕΚ της Επιτροπής, της 4ης Αυγούστου 2006, σχετικά με την κατάρτιση του καταλόγου των περιφερειών που είναι επιλέξιμες για χρηματοδότηση από τα Διαρθρωτικά Ταμεία στο πλαίσιο το στόχου «Σύγκλιση» για την περίοδο 2007-2013 (ΕΕ L 243 της 6.9.2006, σ. 47).

(54) Η Gdynia Shipyard δραστηριοποιείται στους τομείς της ναυπήγησης πλοίων, της κατασκευής κυτών πλοίων, της κατασκευής μεταλλικών γεφυρών, της παροχής υπηρεσιών ναυπηγικής και άλλων υπηρεσιών.

(55) Οι μεγαλύτεροι μέτοχοι της Gdynia Shipyard ([6]) είναι το Δημόσιο το οποίο κατέχει το 32 % των μετοχών που αντιστοιχεί σε δικαιώματα ψήφου 35 %, η Ray Car Carriers Ltd (με 16 % και 22 %), η Korporacja Polskie Stocznie SA (10 % και 6 %), η Industrial Development Agency (Agencja Rozwoju Przemysli SA) (9 % και 13 %) και η Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny SA (7 % και 5 %). Κανενός από τους υπολοίπους μετόχους η συμμετοχή δεν υπερβαίνει το 4 %.

(56) Η Gdynia Shipyard είναι η μητρική εταιρεία του Gdynia Shipyard Group που έχει δώδεκα θυγατρικές. Μέχρι πρόσφατα η Stocznia Gdańsk SA ήταν μία από τις θυγατρικές αλλά, με συμφωνία του Οκτωβρίου 2007, η Gdynia Shipyard πώλησε τις υπόλοιπες μετοχές της στην Gdańsk shipyard στο νέο μέτοχο πλειοψηφίας Stocznia Gdańsk SA Εντούτοις, από το 1998 μέχρι το φθινόπωρο του 2006, η Gdynia Shipyard κατείχε την πλειοψηφία των μετοχών της Stocznia Gdańsk SA (προηγουμένως ονομαζόταν Stocznia Gdańsk – Grupa Stoczni Gdynia) και, ως εκ τούτου, η αναδιάρθρωση των δύο ναυπηγείων πραγματοποιήθηκε παράλληλα.

(57) Η Gdynia Shipyard κατασκευάζει κυρίως πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας από 1 100 έως 5 000 TEU και οχηματαγωγά Ro/Ro χωρητικότητας από 2 100 έως 6 000 οχημάτων. Κατασκευάζει επίσης πλοία πολλαπλών χρήσεων, πλοία μεταφοράς προϊόντων και χημικών, πλοία μεταφοράς προϊόντων χύδην και δεξαμενόπλοια υγροποιημένου αερίου.

(58) Στο τμήμα της αγοράς των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας μέχρι 3 000 TEU, οι βασικοί ανταγωνιστές είναι οι European shipyards Aker Ostsee και Volkswerft Stralsund στη Γερμανία και τα κορεατικά και κινεζικά ναυπηγεία. Τα ναυπηγεία της Γδύνιας κατασκευάζουν τα μεγαλύτερα σε DWT (χωρητικότητα νεκρού φορτίου) οχηματαγωγά στον κόσμο, με μερίδιο 11 % ([7]) επί των παγκόσμιων παραγγελιών για τα προϊόντα αυτά. Κανένα άλλο ναυπηγείο στην ΕΕ δεν κατασκευάζει οχηματαγωγά αυτού του μεγέθους. Ο μόνος ευρωπαίος ανταγωνιστής είναι τα ναυπηγεία Uljanik shipyard της Κροατίας. Άλλοι ανταγωνιστές των ναυπηγείων της Γδύνιας είναι τα κορεατικά και ιαπωνικά ναυπηγεία

(59) Από το 2002 έως το 2006, η Gdynia Shipyard κατασκεύασε 48 πλοία. Το 2004, τα ναυπηγεία της Γδύνιας κατείχαν την 13η θέση παγκοσμίως σε όρους παραγγελιών (με μονάδα μέτρησης την αντισταθμισμένη ολική χωρητικότητα — CGT). Το 2005 κατείχαν την 21η θέση, αλλά εξακολουθούσαν να είναι τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Ευρώπης.

(60) Σήμερα (Απρίλιος 2008) ([8]), το βιβλίο παραγγελιών της περιλαμβάνει 16 συμβάσεις (για 12 οχηματαγωγά και 4 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) συνολικής χωρητικότητας 581 000 CGT για παράδοση το 2008 και το 2009.

(61) Οι κύριες εγκαταστάσεις παραγωγής της Gdynia Shipyard περιλαμβάνουν δύο μόνιμες δεξαμενές, την SD I και την SD II.

(62) Τον Αύγουστο του 2007, η Gdynia Shipyard απασχολούσε εργατικό δυναμικό 4 611 ατόμων το 68 % των οποίων συμμετείχε άμεσα στη διαδικασία παραγωγής ([9]). Ο αριθμός αυτός είναι κατά 26 % μειωμένος σε σχέση με το Δεκέμβριο του 2004, όταν στα ναυπηγεία απασχολούνταν 6 249 άτομα ([10]).

(63) Ο όμιλος Gdynia Shipyard Group αντιμετώπισε δυσκολίες για πρώτη φορά το 2002. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004 ανέφερε ότι η δυσχερής οικονομική κατάσταση οφειλόταν σε εξωτερικούς παράγοντες, όπως ο ανταγωνισμός από τα ασιατικά ναυπηγεία, η ανατίμηση του ζλότυ έναντι του δολαρίου, η αύξηση των τιμών του χάλυβα και τα προβλήματα εξεύρεσης χρηματοδότησης μετά την πτώχευση της Stocznia Szczecin Porta Holding SA και την κατάρρευση μιας γερανογέφυρας στα ναυπηγεία της Γδύνιας λόγω σφοδρής θύελλας το 1999. Στην προσπάθειά του να λάβει παραγγελίες, ιδίως μετά την εξαγορά της Gdańsk Shipyard το 1998 που αύξησε την παραγωγική του ικανότητα, ο Gdynia Shipyard Group έλαβε μερικές διαχειριστικές αποφάσεις που αποδείχθηκαν προβληματικές. Τα ναυπηγεία ανέλαβαν σχεδιαστικούς, τεχνολογικούς, χρηματοοικονομικούς και εμπορικούς κινδύνους (κατασκευή νέων προϊόντων, ναυπήγηση πρωτότυπων και ζημιογόνων πλοίων που κατασκευάζονταν για πρώτη φορά στα ναυπηγεία, όπως μικρά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, πλοία μεταφοράς χημικών, οχηματαγωγά Ro/Ro, δεξαμενόπλοια φυσικού αερίου, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων — φορτίου χύδην και πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου). Ακόμη, δεν υπήρξε ικανοποιητική μείωση του κόστους παραγωγής της Gdynia Shipyard.

(64) Οι δυσκολίες αυτές διήρκεσαν σε όλη τη διαδικασία αναδιάρθρωσης. Σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006, αυτό οφειλόταν στην ανατίμηση του ζλότυ έναντι του δολαρίου και την πρωτοφανή αύξηση των τιμών του χάλυβα οι οποίες δεν μεταφέρθηκαν στις συμβάσεις που συνήψαν τα ναυπηγεία. Ένας άλλος λόγος ήταν η έλλειψη οικονομικών πόρων για εκτενή αναδιάρθρωση.

(65) Οι οικονομικές δυσκολίες του ομίλου προκάλεσαν καθυστερήσεις στην εξυπηρέτηση του δημόσιου και εμπορικού χρέους και μισθολογικών οφειλών, ελλείψεις υλικών, καθυστερήσεις παραγωγής, αύξηση του κόστους (εργατικό κόστος, πρόστιμα) και μεγάλες καθυστερήσεις στην εκτέλεση των συμβάσεων.

(66) Η οικονομική κατάσταση της Gdynia Shipyard επιδεινωνόταν συνεχώς.

([6]) Κατάσταση στις 31 Μαρτίου 2007. *Πηγή:* ενημερωτικό μνημόνιο της 4ης Ιουλίου 2007.

([7]) *Πηγή:* ενημερωτικό μνημόνιο της 4ης Ιουλίου 2007.

([8]) *Πηγή:* Οι υποθέσεις των χρηματοοικονομικών προβλέψεων για την Stocznia Gdynia SA. που συνέταξε η Amber στο πλαίσιο της εξέτασης «Due diligence» της Gdynia Shipyard, οι οποίες υποβλήθηκαν στην Επιτροπή στις 9 Απριλίου 2008 και πρωτοκολλήθηκαν αυθημερόν.

([9]) *Πηγή:* Επιχειρηματικό σχέδιο της Stocznia Gdynia για την περίοδο 2008-2012 που συνέταξε η Amber το Δεκέμβριο του 2007 και υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 29 Φεβρουαρίου 2008 και πρωτοκολλήθηκε στις 3 Μαρτίου 2008.

([10]) Βλέπε υποσημείωση 9.

Πίνακας 1

Λειτουργία της Gdynia Shipyard

(εκατ. PLN)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Κύκλος εργασιών	1 724	891	1 327	1 599	1 259	1 040
Αποτέλεσμα	– 477	– 190	– 77	– 114	– 292	– 311
Ίδιο κεφάλαιο			– 288	– 285	– 576	– 928

Πηγή: Σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006 και ενημερωτικό μνημόνιο.

(67) Η εταιρεία εκτιμά ότι θα σημειώσει και περαιτέρω σημαντικές απώλειες το 2008 και το 2009 στο βιβλίο παραγγελιών της ([11]).

2. *ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 88 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΕΚ*

(68) Στην απόφασή της για την έναρξη επίσημης έρευνας, η Επιτροπή ανέφερε ότι ορισμένα από τα μέτρα που της είχαν κοινοποιηθεί βάσει του παραρτήματος IV, σημείο 3 της συνθήκης προσχώρησης συνιστούσαν νέα ενίσχυση, διότι ελήφθησαν μετά την προσχώρηση της Πολωνίας στην ΕΕ την 1η Μαΐου 2004 ή δεν είχαν ακόμη ληφθεί κατά την έκδοση της απόφασης. Η Επιτροπή ανέφερε τα μέτρα αυτά στο παράρτημα I, μέρος Β της απόφασης.

(69) Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι ορισμένα μέτρα υπέρ της Gdynia Shipyard που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος Α της απόφασης είχαν ληφθεί πριν από την 1η Μαΐου 2004 και δεν έπρεπε να εφαρμοστούν μετά την προσχώρηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος IV σημείο 3 της συνθήκης προσχώρησης και, κατά συνέπεια, δεν επρόκειτο να εξεταστούν βάσει της διαδικασίας που ορίζεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ. Ως εκ τούτου, τα μέτρα αυτά δεν καλύπτονται από την παρούσα απόφαση. Εντούτοις, έπρεπε να περιληφθούν στην εκτίμηση αν τα μέτρα που ελήφθησαν μετά την προσχώρηση ήταν συμβιβάσιμα με την κοινή αγορά.

(70) Ουσιαστικά, η Επιτροπή υποστήριξε ότι δεν είχε ληφθεί νομικά δεσμευτική απόφαση για τα μέτρα που αναφέρονται στο παράρτημα I, μέρος Β της απόφασης πριν από την προσχώρηση, αν και αναγνώρισε ότι είχαν ληφθεί ορισμένα προκαταρκτικά μέτρα για την έκδοση μιας νομικά δεσμευτικής απόφασης.

([11]) Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης που εκπόνησε η ISD Polska, όπως περιγράφεται κατωτέρω, εκτιμά τις ζημίες του 2008 σε 280 εκατ. PLN.

(71) Όσον αφορά την αναδιάρθρωση του δημοσίου χρέους σύμφωνα με τη διαδικασία του κεφαλαίου 5α που βασίζεται στο νόμο της 30ής Οκτωβρίου 2002 για τις κρατικές ενισχύσεις (επιχειρήσεις με ειδική σημασία για την αγορά εργασίας), όπως τροποποιήθηκε ([12]), η Επιτροπή έκρινε ότι ήταν νομικά δεσμευτική η απόφαση αναδιάρθρωσης που εξέδωσε ο πρόεδρος του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης, κυβερνητικού φορέα υπεύθυνου για τη διαχείριση της διαδικασίας του κεφαλαίου 5α. Στην προκειμένη περίπτωση, ωστόσο, δεν είχε εκδοθεί παρόμοια απόφαση αναδιάρθρωσης πριν την προσχώρηση ([13]). Αυτό συμβαίνει διότι η απόφαση του προέδρου του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης της 19 Απριλίου 2004 για την έγκριση του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2004 δεν ικανοποιούσε τις διαδικαστικές και ουσιαστικές απαιτήσεις για να χαρακτηριστεί απόφαση αναδιάρθρωσης.

(72) Η Επιτροπή δέχτηκε την εξήγηση της Πολωνίας ότι οι δεδουλευμένοι τόκοι αυτών των οφειλών προς το δημόσιο θα διαγράφονταν αυτομάτως μαζί με το αρχικό κεφάλαιο λαμβανομένου υπόψη του συμπληρωματικού τους χαρακτήρα, χωρίς να είναι απαραίτητη η έκδοση χωριστής απόφασης.

(73) Η Επιτροπή δεν εντόπισε κανένα στοιχείο νομικά δεσμευτικών αποφάσεων για μια σειρά μέτρων που περιλαμβάνουν τις εγγυήσεις παραγωγής, την εισφορά κεφαλαίου, την έκδοση ομολογιών και τη μετατροπή χρεών σε ίδια κεφάλαια, τα οποία απαριθμούνται ως μέτρα 28 έως 34 του παραρτήματος I μέρος Β της απόφασης. Η Επιτροπή απάντησε ιδίως στο βασικό επιχείρημα της Πολωνίας ότι τα μέτρα αυτά είχαν περιληφθεί στο σχέδιο αναδιάρθρωσης της Gdynia Shipyard του 2004 που είχε εγκριθεί από τον εποπτικό οργανισμό των ναυπηγείων και ότι, ψηφίζοντας υπέρ του σχεδίου, το Δημόσιο υποχρέωσε τις αρμόδιες αρχές να εφαρμόσουν τα μέτρα.

([12]) Η νομική βάση περιγράφεται λεπτομερώς στην απόφαση για την κίνηση επίσημης διαδικασίας έρευνας, τμήμα 3.2.

([13]) Η Επιτροπή πληροφορήθηκε από τις παρατηρήσεις της Gdynia Shipyard στην απόφαση για την κίνηση επίσημης διαδικασίας ότι η απόφαση αναδιάρθρωσης είχε εκδοθεί στις 4 Ιανουαρίου 2005.

(74) Η Επιτροπή έκρινε ιδίως ότι, εφόσον οι μέτοχοι δεν είχαν λάβει τα απαραίτητα μέτρα για το σκοπό αυτό, ο εποπτικός οργανισμός δεν είχε εξουσία να εκδώσει αποφάσεις με οικονομικές επιπτώσεις για τους μετόχους. Η Επιτροπή έκρινε ακόμη ότι, έστω και αν υποτεθεί ότι ο εποπτικός οργανισμός μπορούσε να λάβει παρόμοιες αποφάσεις εξ ονόματος και για λογαριασμό των μετόχων, δεν ήταν σαφές αν η απόφαση αυτή θα δέσμευε το Δημόσιο να χορηγήσει κρατική ενίσχυση, εφόσον δεν είναι φυσιολογικά δυνατό να εξομοιώνονται μέτρα που λαμβάνει το κράτος ενεργώντας ως φορέας της αγοράς με μέτρα που λαμβάνει το κράτος για την εξυπηρέτηση διαφόρων στόχων δημοσίου συμφέροντος.

(75) Όσον αφορά το μέτρο 32 του παραρτήματος Ι, μέρος Β της απόφασης (εισφορά κεφαλαίου 40 εκατ. PLN), η Επιτροπή αμφισβητούσε ότι η απόφαση με την οποία δεσμευόταν το Δημόσιο να πραγματοποιήσει την εισφορά κεφαλαίου πριν την προσχώρηση της Πολωνίας ήταν νομικά έγκυρη, δεδομένου ότι δεν είχε ικανοποιηθεί η απαίτηση να δηλώνεται στο αρμόδιο δικαστήριο εντός έξι μηνών κάθε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου.

(76) Αφού έκρινε ότι ορισμένα μέτρα προς όφελος της Gdynia Shipyard συνιστούσαν νέα ενίσχυση, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες αν ικανοποιούνταν έστω και ένας από τους όρους για να εγκριθεί η ενίσχυση ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

3. *ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΜΕΡΩΝ*

α) ***Παρατηρήσεις της Gdynia Shipyard***

(77) Ο δικαιούχος της ενίσχυσης παρουσίασε δύο τύπους επιχειρημάτων: αυτά που αφορούν την αρμοδιότητα της Επιτροπής σε σχέση με τα μέτρα που αναφέρονται στο παράρτημα Ι, μέρος Β της απόφασης και αυτά που αφορούν τις αμφιβολίες της Επιτροπής ως προς τη συμβατότητα αυτής της ενίσχυσης με την κοινή αγορά, εφόσον θεωρήθηκε ότι συνιστά νέα ενίσχυση.

(78) Όσον αφορά την αναδιάρθρωση του δημόσιου χρέους βάσει του κεφαλαίου 5α, ο δικαιούχος ισχυρίστηκε ότι το γεγονός της χορήγησης της ενίσχυσης συνιστούσε απόφαση αναδιάρθρωσης του προέδρου του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης. Ο αποδέκτης της ενίσχυσης υποστήριξε, ωστόσο, όπως και οι πολωνικές αρχές κατά το αρχικό στάδιο της έρευνας της Επιτροπής, ότι η σχετική απόφαση εκδόθηκε από τον πρόεδρο του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης πριν την προσχώρηση, στις 19 Απριλίου 2004.

(79) Ο δικαιούχος υποστήριξε ότι η χορήγηση της ενίσχυσης ήταν αντικείμενο συμφωνίας όλων των δημόσιων πιστωτών βάσει του κεφαλαίου 5α πριν την προσχώρηση ([14]).

([14]) Αναλυτικότερα βλέπε αιτιολογική σκέψη 67 της απόφασης της Επιτροπής για την κίνηση επίσημης διαδικασίας.

(80) Σε αντίθεση με τα όσα ανέφεραν οι πολωνικές αρχές κατά το πρώτο στάδιο της έρευνας της Επιτροπής, ο δικαιούχος της ενίσχυσης ισχυρίστηκε ότι δεν υπήρχαν τόκοι υπερημερίας μετά την 30ή Ιουνίου 2003 επί των οφειλών δημοσίου δικαίου που αναδιαρθρώθηκαν βάσει του κεφαλαίου 5α.

(81) Ο δικαιούχος της ενίσχυσης υποστήριξε ότι η ακριβής έκθεση του κράτους σε σχέση με το μέτρο 32 (εισφορά κεφαλαίου) ήταν γνωστή πριν την προσχώρηση και κατά συνέπεια η ενίσχυση έπρεπε να θεωρηθεί ότι χορηγήθηκε πριν την προσχώρηση.

(82) Ο δικαιούχος διατύπωσε παρατηρήσεις και για άλλα στοιχεία της απόφασης. Συγκεκριμένα ανέφερε ότι οι εγγυήσεις παραγωγής που παρείχε στα ναυπηγεία η Export Credit Insurance Corporation δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση. Ο δικαιούχος υποστήριξε ότι το πρόγραμμα εγγυήσεων της Export Credit Insurance Corporation είναι σύστημα αυτοχρηματοδότησης με το οποίο, μακροπρόθεσμα, οι εισπραττόμενες προμήθειες υπερβαίνουν τους καλυπτόμενους κινδύνους και τα πράγματι καταβαλλόμενα ποσά. Ο δικαιούχος περιέγραψε τους όρους με τους οποίους η Export Credit Insurance Corporation παρέχει αυτές τις εγγυήσεις (απαιτούμενες προμήθειες και εξασφαλίσεις).

(83) Όσον αφορά την απαίτηση η ενίσχυση να περιορίζεται στο ελάχιστο απαραίτητο, ο δικαιούχος ισχυρίστηκε ότι το ποσό της ενίσχυσης είχε περιοριστεί στο ελάχιστο και ότι θα ήταν δικαιολογημένη η χορήγηση μεγαλύτερης ενίσχυσης, εάν ήταν διαθέσιμη. Υποστήριξε επίσης ότι, ακόμη και αν η Επιτροπή όριζε τις δαπάνες αναδιάρθρωσης με τη στενή έννοια του όρου (χωρίς να περιλαμβάνει τα λειτουργικά έξοδα της επιχείρησης), το σκέλος της χρηματοδότησης αυτών των δαπανών χωρίς κρατική ενίσχυση θα εξακολουθούσε να είναι της τάξης του 30 %, που ικανοποιεί τις κατευθυντήριες γραμμές αναδιάρθρωσης του 1999 ([15]).

(84) Ο δικαιούχος της ενίσχυσης υποστήριξε επίσης ότι η κρατική ενίσχυση στην Gdynia Shipyard δεν στρεβλώνει τον ανταγωνισμό στην Ευρώπη, ισχυριζόμενος ότι η πραγματική ανταγωνιστική απειλή για τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία προέρχεται από την Άπω Ανατολή. Ο δικαιούχος παραδέχθηκε ότι πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατασκευάζονται και σε άλλα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, ιδίως στη Γερμανία, αλλά ισχυρίστηκε ότι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που ναυπηγούνται στη Γερμανία διαφέρουν ως προς το σχεδιασμό και τις τεχνικές προδιαγραφές. Ο δικαιούχος ισχυρίστηκε ότι κανένα άλλο ναυπηγείο της ΕΕ δεν κατασκευάζει οχηματαγωγά πλοία και ότι τα ναυπηγεία της Γδύνιας δεν ήταν ανταγωνιστικά σε αυτό το τμήμα της αγοράς με κανένα άλλο ναυπηγείο της ΕΕ.

([15]) Ο δικαιούχος ισχυρίζεται ότι εφαρμόζονται οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές του 1999 για τις κρατικές ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης (ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 2).

(85) Τέλος, ο δικαιούχος ανέφερε ότι η διαδικασία αναδιάρθρωσης θα ολοκληρωνόταν οριστικά μέχρι τα τέλη του 2007.

β) ***Παρατηρήσεις άλλων ενδιαφερομένων μερών***

(86) Η Δανία και η Danish Maritime υποστήριξαν τις προσπάθειες της Επιτροπής να εξασφαλίσει ότι οι χορηγούμενες κρατικές ενισχύσεις είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες διατάξεις. Επισήμαναν ότι, λόγω της κατάστασης του ανταγωνισμού στο ναυπηγικό κλάδο παγκοσμίως, ναυπηγεία της Δανίας είχαν κλείσει ή κινδύνευαν με πτώχευση χωρίς καμία κρατική ενίσχυση. Επιβεβαίωσαν επίσης ότι τα ναυπηγεία της Δανίας ασκούσανε δραστηριότητες παρόμοιες με αυτές των πολωνικών ναυπηγείων και κατά συνέπεια πλήττονταν από κάθε αθέμιτο ανταγωνισμό. Η Δανία ζήτησε επίσης επίμονα από την Επιτροπή να απαιτήσει από την Gdynia Shipyard να μειώσει την παραγωγική της ικανότητα, έτσι ώστε να μην χρησιμοποιείται η κρατική ενίσχυση για την αύξηση της υπερβάλλουσας παραγωγικής ικανότητας σε παγκόσμιο επίπεδο.

(87) Η Ray Car Carriers, ως ο μεγαλύτερος πελάτης της Gdynia Shipyard και μέτοχος μειοψηφίας στην εταιρεία, επισήμανε τη σημασία της Gdynia Shipyard για τις δικές της δραστηριότητες δεδομένων των συμβάσεών της με τα ναυπηγεία. Η Ray Car Carriers ήταν πεπεισμένη ότι, με το υψηλά ειδικευμένο προσωπικό και τη διαχείρισή τους, τα ναυπηγεία θα ήταν μεταξύ των καλύτερων στην Ευρώπη, εάν αναδιαρθρώνονταν και ελάμβαναν κρατική ενίσχυση γι' αυτό το σκοπό.

(88) Το συνδικάτο Solidarność (Αλληλεγγύη) υπογράμμισε την κατάσταση παρακμής του ναυπηγείου, υποστηρίζοντας ότι απαιτούνταν ταχεία αναδιάρθρωση. Το συνδικάτο περιέγραψε ορισμένα από τα μέτρα αναδιάρθρωσης που είχαν ήδη εφαρμοστεί στο ναυπηγείο και εξέφρασε την πεποίθηση ότι, με την τεχνολογία και το διαθέσιμο εργατικό δυναμικό του, θα κατατασσόταν στα κερδοφόρα ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Για το λόγο αυτό ήταν απαραίτητη η χορήγηση κρατικής ενίσχυσης για την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(89) Η πολωνική ένωση ναυπηγών Forum Okrętowe εξήγησε τους λόγους για την προβληματική κατάσταση των ναυπηγείων και δήλωσε ότι στηρίζει τη διαδικασία αναδιάρθρωσης και τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης γι' αυτό το σκοπό.

γ) ***Παρατηρήσεις των πολωνικών αρχών***

(90) Όπως και ο δικαιούχος της ενίσχυσης, η Πολωνία διατύπωσε παρατηρήσεις και σε θέματα αρμοδιότητας και σε θέματα συμβατότητας.

(91) Όσον αφορά την αναδιάρθρωση του δημόσιου χρέους βάσει του κεφαλαίου 5α, η Πολωνία δεν διατύπωσε συμπληρωματικά επιχειρήματα. Απαντώντας, ωστόσο, στις παρατηρήσεις του δικαιούχου, η Πολωνία εξέφρασε τη διαφωνία της με τον τρόπο που ο δικαιούχος ερμηνεύει την πολωνική νομοθεσία.

(92) Όσον αφορά τα μέτρα 28 έως 34 του παραρτήματος I, μέρος Β της απόφασης, η Πολωνία δεν αντικρούει τα συμπεράσματα της Επιτροπής αναφορικά με την απόφαση για την έναρξη επίσημης έρευνας. Όμως, η Πολωνία διατύπωσε ένα νέο επιχείρημα, ότι οι δηλώσεις εκπροσώπων κρατικών αρχών στην ένωση των ναυπηγικών βιομηχανιών όσον αφορά τα σχέδια επέκτασης αυτών των μέτρων θα έπρεπε να θεωρηθούν επίσημες δεσμεύσεις. Οι δηλώσεις αυτές έγιναν πριν την προσχώρηση.

(93) Όσον αφορά το μέτρο 32 (εισφορά κεφαλαίου), η Πολωνία ισχυρίστηκε ότι, στο βαθμό που το Δημόσιο ενεργούσε στις συνεδριάσεις των μετόχων ως ιδιοκτήτης της Gdynia Shipyard, η λειτουργία αυτή δεν έπρεπε να αποσυνδεθεί από τις ενέργειές του ως αρχής που χορηγούσε την κρατική ενίσχυση.

(94) Ταυτόχρονα, η Πολωνία αναγνωρίζει ότι, ενώ τα μέτρα που αφορούν τις εισφορές κεφαλαίου ανήκουν στη σφαίρα της ιδιοκτησίας (*dominium*) και υπόκεινται στο αστικό δίκαιο, κατά την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου εταιρειών, ο Υπουργός Οικονομίας είναι υποχρεωμένος να τηρεί πρόσθετους κανόνες δημοσίου δικαίου που δεν εφαρμόζονται στους συνήθεις φορείς της αγοράς (*imperium*).

(95) Στη συνέχεια, η Πολωνία εξήγησε ότι η προθεσμία των έξι μηνών (προθεσμία δήλωσης εγγραφών για αγορά μετοχών στο δικαστήριο) ήταν απλώς μια τυπική απαίτηση που δεν είχε καμία επίπτωση επί του προκειμένου, όταν τέθηκε σε ισχύ η υποχρέωση εισφοράς των μετόχων στο εταιρικό κεφάλαιο. Η Πολωνία υποστήριξε ότι η υποχρέωση αυτή τέθηκε σε ισχύ το 2004 πριν από την προσχώρηση και ότι για την τήρησή της ήταν απαραίτητη μόνο η έκδοση νέου ψηφίσματος για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 4 Μαρτίου 2005. Η εισφορά του Δημοσίου πραγματοποιήθηκε στη συνέχεια, στις 23 Ιουνίου 2005.

(96) Όσον αφορά τη συμβατότητα της νέας ενίσχυσης με την κοινή αγορά, η Πολωνία ανέφερε ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004 αποτελούσε μια ασφαλή οικονομική βάση για τη διαδικασία αναδιάρθρωσης των ναυπηγείων. Η Πολωνία αναγνώρισε ότι η διαδικασία αναδιάρθρωσης έγινε με περιορισμένους δημοσιονομικούς πόρους. Οι πολωνικές αρχές παρουσίασαν στη συνέχεια σύντομη περιγραφή των μέτρων αναδιάρθρωσης που περιέχονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004, για να αποδείξουν ότι η αναδιάρθρωση δεν είχε καθαρά οικονομικό χαρακτήρα. Υπερασπίστηκαν τα προταθέντα στο σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004 αντισταθμιστικά μέτρα που εφαρμόστηκαν εντός του ομίλου Gdynia Shipyard. Όσον αφορά την απαίτηση να περιορίζεται η ενίσχυση στο ελάχιστο απαραίτητο, οι πολωνικές αρχές υποστήριξαν ότι η ενίσχυση δεν χρησιμοποιήθηκε για άλλους

σκοπούς πέρα από την αναδιάρθρωση και ότι η ένταση της ενίσχυσης ως ποσοστό του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης, περιλαμβανομένου του λειτουργικού κόστους, ήταν 31 %. Η Πολωνία υποστήριξε ότι η επαναδιαπραγμάτευση των τιμών των συμβάσεων μαζί με τα αθροιστικά κέρδη και τις θετικές ταμειακές ροές που θα δημιουργηθούν από το ναυπηγείο στο μέλλον πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελούν την «ίδια συνεισφορά».

(97) Οι πολωνικές αρχές περιέγραψαν λεπτομερώς τη λειτουργία του συστήματος εγγυήσεων της Export Credit Insurance Corporation και υποστήριξαν ότι οι εγγυήσεις αυτές δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση.

4. *ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ*

(98) Στη συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά η έρευνα της Επιτροπής και τα γεγονότα που συνέβησαν κατά τη διάρκειά της.

(99) Απαντώντας στην απόφαση της Επιτροπής να διενεργήσει επίσημη έρευνα, το φθινόπωρο του 2005 οι πολωνικές αρχές υπέβαλαν παρατηρήσεις δύο ειδών: πρώτον, αμφισβήτησαν την αρμοδιότητα της Επιτροπής να ασχοληθεί με τα μέτρα τα οποία στην απόφασή της χαρακτήρισε ως νέα ενίσχυση και, δεύτερον, ισχυρίστηκαν ότι, ακόμη και αν τα μέτρα αυτά συνιστούσαν νέα ενίσχυση, ήταν συμβατά με την κοινή αγορά ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Παρόμοια ήταν και η αντίδραση της Gdynia Shipyard στην απόφαση της Επιτροπής. Και οι δύο αντιδράσεις περιγράφονται ανωτέρω.

(100) Για να στηρίξουν το επιχείρημα της συμβατότητας της ενίσχυσης, οι πολωνικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή το σχέδιο αναδιάρθρωσης της Gdynia Shipyard του 2004 το οποίο ήταν ακριβώς το ίδιο με το σχέδιο αναδιάρθρωσης για το οποίο η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας λόγω αμφιβολιών ως προς την αξιοπιστία και καταλληλότητά του. Παρόλα αυτά, η Επιτροπή εξέτασε διεξοδικά το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004 με τη βοήθεια εξωτερικού συμβούλου. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004 δεν πληρούσε κανένα από τους όρους έγκρισης ενισχύσεων αναδιάρθρωσης, οι οποίοι προβλέπονται από τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές. Στη συνεδρίαση της 22ας Φεβρουαρίου 2006, η Επιτροπή εξήγησε τις βασικές αδυναμίες του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2004: χαμηλές επενδύσεις, χαμηλή προγραμματισμένη παραγωγικότητα, υψηλό κόστος παραγωγής, ιδίως γενικά έξοδα και ανεπαρκής ενίσχυση της ίδιας κεφαλαιακής βάσης της επιχείρησης. Η ενίσχυση που χορηγήθηκε στο ναυπηγείο έπρεπε να θεωρηθεί λειτουργική ενίσχυση για τη στήριξη της αναδιάρθρωσης χρέους και της συνέχισης της λειτουργίας του.

(101) Το Δεκέμβριο του 2005, η Επιτροπή πληροφορήθηκε από δημόσιες πηγές [16] ότι η Korporacja Polskie Stocznia (στη συνέχεια "KPS"), κεφαλαιουχικός όμιλος ιδιοκτησίας του δημοσίου, είχε δημιουργηθεί με στόχο την ενοποίηση των τριών μεγάλων πολωνικών ναυπηγείων της Γδύνιας, του Γκντανσκ και του Στετίνου σε ένα ενιαίο σχήμα (στη συνέχεια αναφέρεται ως «σχέδιο ενοποίησης»). Ο βασικός ρόλος της KPS ήταν η χρηματοδότηση της παραγωγής των ναυπηγείων. Η Πολωνία δεν ενημέρωσε την Επιτροπή για το σχέδιο ενοποίησης σε κανένα στάδιο της διαδικασίας, ούτε πριν ούτε μετά την απόφαση για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

(102) Την ίδια περίοδο, η Επιτροπή πληροφορήθηκε από τις εφημερίδες την ύπαρξη συνομιλιών για τη πώληση των ναυπηγείων της Γδύνιας και του Γκντανσκ σε στρατηγικούς επενδυτές και για το διαχωρισμό των δύο εταιρειών, οι οποίες μέχρι εκείνη την περίοδο λειτουργούσαν ως μέρη του ίδιου ομίλου. Η Επιτροπή ζήτησε από την πολωνική κυβέρνηση, με επιστολή τής 13ης Ιανουαρίου 2006, να ξεκαθαρίσει την πραγματική στρατηγική της για την Gdynia Shipyard.

(103) Οι πολωνικές αρχές εξήγησαν με επιστολή τής 20ής Φεβρουαρίου 2006 ότι υπήρξε πράγματι στο παρελθόν ένα σχέδιο ενοποίησης, αλλά είχε απορριφθεί και σύντομα επρόκειτο να εγκριθεί νέα στρατηγική για την αναδιάρθρωση της ναυπηγικής βιομηχανίας της Πολωνίας.

(104) Στη συνεδρίαση της 22ας Φεβρουαρίου 2006 και με επιστολή τής 13ης Μαρτίου 2006, η Πολωνία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004 ήταν ανεπίκαιρο και έπρεπε να τροποποιηθεί. Οι πολωνικές αρχές δεσμεύθηκαν να υποβάλουν το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης μέχρι τον Ιούνιο του 2006 και παρουσίασαν τα βασικά στοιχεία της νέας στρατηγικής για την αναδιάρθρωση του ναυπηγικού κλάδου της Πολωνίας. Πρώτον, θα γινόταν το συντομότερο δυνατό διαχωρισμός ανάμεσα στην Gdańsk Shipyard και την Gdynia Shipyard Group. Δεύτερον, η κυβέρνηση θα επέτρεπε εισφορά ιδιωτικών κεφαλαίων στα ναυπηγεία του Γκντανσκ και της Γδύνιας με μακροπρόθεσμο στόχο την πλήρη ιδιωτικοποίηση των ναυπηγείων.

(105) Η γενική συνέλευση της Gdynia Shipyard της 19ης Απριλίου 2006 αποφάσισε την αύξηση κεφαλαίου κατά 300 εκατ. PLN. Δόθηκε εντολή στο διοικητικό συμβούλιο να αναζητήσει επενδυτές ενδιαφερόμενους να συμμετάσχουν. Έτσι, το ενημερωτικό μνημόνιο του Μαΐου 2006 τέθηκε από τις 10 Μαΐου 2006 στη διάθεση των δυνητικών επενδυτών και ο σύμβουλος ιδιωτικοποίησης της Gdynia Shipyard επικοινώνησε απευθείας με 80 επενδυτές. Η Gdynia Shipyard έλαβε δύο αρχικές προσφορές συμμετοχής στην

[16] Πρακτικά Υπουργικού Συμβουλίου της 25ης Ιανουαρίου 2005 και της 5ης Οκτωβρίου 2005, που δημοσιεύτηκαν στο Διαδίκτυο.

αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου: από την ουκρανική χαλυβουργία Donbas και τον σημαντικότερο πελάτη των ναυπηγείων, την Ray Car Carriers. Αυτές οι δύο εταιρείες υπέβαλαν τελικά δεσμευτικές προσφορές στις 28 Αυγούστου 2006, οι οποίες θα ίσχυαν, ωστόσο, υπό τον όρο της κάλυψης και διαγραφής του χρέους από τον πωλητή — δηλαδή το κράτος. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που ανακοίνωσαν οι πολωνικές αρχές (επιστολή της 26ης Σεπτεμβρίου 2006), οι διαπραγματεύσεις με τους δύο προσφέροντες επρόκειτο να ολοκληρωθούν έως τα τέλη Οκτωβρίου 2006 και οι εισφορές στο εταιρικό κεφάλαιο θα ολοκληρώνονταν έως τις 15 Δεκεμβρίου 2006.

(106) Η Επιτροπή έλαβε το πρώτο προσχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006 στις 9 Ιουνίου 2006. Αφού επισκέφθηκε το ναυπηγείο και έλαβε τη γνώμη εξωτερικού συμβούλου, η Επιτροπή διατύπωσε σοβαρές ανησυχίες για το σχέδιο κατά την επιτόπου επίσκεψη στις 23 Ιουνίου 2006 και εγγράφως στις 17 Ιουλίου, επισημαίνοντας ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν ήταν επαρκές για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας των ναυπηγείων, ότι δεν υπήρχε πρόβλεψη για τη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης, ότι δεν υπήρχε πραγματική προοπτική χρηματοδότησης της αναδιάρθρωσης από πόρους χωρίς κρατική ενίσχυση και, τέλος, ότι δεν είχαν προταθεί αντισταθμιστικά μέτρα. Αναφερόμενη στη συνεχή εξάρτηση από εγγυήσεις ενός δημόσιου οργανισμού, της Export Credit Insurance Corporation, για τη χρηματοδότηση της ναυπήγησης πλοίων, η Επιτροπή προειδοποίησε τη διοίκηση των ναυπηγείων και τις πολωνικές αρχές ότι οι εγγυήσεις αυτές συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

(107) Παρά τις προειδοποιήσεις, το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006 που υπέβαλαν τελικά οι πολωνικές αρχές το Σεπτέμβριο του 2006, με καθυστέρηση δύο μηνών, δεν διέφερε ουσιαστικά από το πρώτο προσχέδιο. Οι βασικές επικρίσεις της Επιτροπής για το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006 περιγράφονται στη συνέχεια.

(108) Στη συνεδρίαση της 7ης Δεκεμβρίου 2006 και με επιστολή τής 29ης Ιανουαρίου 2007, η Επιτροπή ανέφερε στις πολωνικές αρχές ότι από μια προκαταρκτική εξέταση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006 δεν πληρούσε κανένα από τους όρους έγκρισης ενισχύσεων αναδιάρθρωσης με βάση τις ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές.

(109) Οι πολωνικές αρχές ανακοίνωσαν σε εκείνη τη συνεδρίαση ότι είχαν την πρόθεση να κινήσουν εκ νέου τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης των ναυπηγείων της Γδύνιας με ανοικτό και διαφανή διαγωνισμό, με στόχο να προσελκύσουν έναν ιδιώτη επενδυτή που θα αποκτούσε τον πλήρη έλεγχο των ναυπηγείων. Η Πολωνία ανέφερε ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης επρόκειτο να ολοκληρωθεί μέχρι τον Ιούνιο του 2007. Κατά την προετοιμασία των εγγράφων ιδιωτικοποίησης, η Πολωνία ζήτησε από την Επιτροπή να εκδώσει δήλωση σχετικά με τα απαραίτητα αντισταθμιστικά μέτρα για την Gdynia Shipyard, έτσι ώστε οι δυνητικοί επενδυτές να έχουν τη σωστή πληροφόρηση.

(110) Τους μήνες που ακολούθησαν, η Gdynia Shipyard συνέχισε τις διαπραγματεύσεις με τους δύο επενδυτές, την Donbas και την Ray Car Carriers, που υπέβαλαν τις προσφορές τον Αύγουστο του 2006. Ταυτόχρονα, η κυβέρνηση επεξεργαζόταν διάφορα έγγραφα ιδιωτικοποίησης με στόχο να κινήσει εκ νέου τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης, σε περίπτωση που θα αποτύγχαναν αυτές οι διαπραγματεύσεις. Το Μάιο του 2007, η πολωνική κυβέρνηση ανακοίνωσε την αποτυχία των διαπραγματεύσεων και ότι θα κινούσε νέα διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Με επιστολή της 22ας Ιουνίου 2007, η Πολωνία υπέβαλε νέο χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης, ορίζοντας ως προθεσμία ολοκλήρωσής της το Δεκέμβριο του 2007, δηλαδή μισό έτος μετά την αρχική προθεσμία που είχε αρχικά υπογράψει η Πολωνία τον Ιανουάριο του 2007. Με επιστολή της 31ης Ιουλίου 2007, η Επιτροπή ανέφερε ότι δεν ήταν δυνατό να καθυστερήσει άλλο η διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Η Επιτροπή προειδοποίησε επίσης την Πολωνία ότι δεν είχαν ικανοποιηθεί ακόμη οι όροι αποκατάστασης της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας των ναυπηγείων και χρηματοδότησης της αναδιάρθρωσης τουλάχιστον εν μέρει από πόρους που δεν θα περιείχαν κρατική ενίσχυση.

(111) Την ίδια περίοδο, μετά την επίτευξη συμφωνίας μεταξύ της Επιτρόπου Kroes και του Υπουργού Woźniak το Δεκέμβριο του 2006, η Επιτροπή άρχισε εντατικές συνομιλίες με τις πολωνικές αρχές και την Gdynia Shipyard με στόχο τον καθορισμό των αναγκαίων αντισταθμιστικών μέτρων. Με επιστολή της 28ης Φεβρουαρίου 2007, η Πολωνία δεσμεύτηκε να κλείσει τη δεξαμενή SD I των ναυπηγείων της Γδύνιας μετά την εξυπηρέτηση των εκκρεμών παραγγελιών και την ολοκλήρωση των απαραίτητων επενδύσεων στη μόνιμη δεξαμενή SD II, δηλαδή τον Ιανουάριο του 2010.

(112) Για να ελέγξει αν η πρόταση αυτή αποτελούσε πραγματικό αντισταθμιστικό μέτρο, η Επιτροπή ζήτησε από την Gdynia Shipyard να την ενημερώσει για διάφορα ζητήματα. Τελικά η Επιτροπή ενημέρωσε την Πολωνία με επιστολή τής 31ης Ιουλίου 2007 ότι επρόκειτο να θεωρήσει, προσωρινά, ότι το κλείσιμο της μόνιμης δεξαμενής SD I ήταν επαρκές αντισταθμιστικό μέτρο, υπό τον όρο ότι το κλείσιμο θα σήμαινε διάλυση της εγκατάστασης με τρόπο που θα απέκλειε οριστικά τη δυνατότητα συναρμολόγησης και καθέλκυσης πλοίων και ότι το κλείσιμο θα πραγματοποιούνταν μέχρι την 1η Σεπτεμβρίου 2009, ή νωρίτερα εάν καθελκύονταν νωρίτερα το πλοίο 8185/04 που ήταν η τελευταία παραγγελία στο βιβλίο παραγγελιών των ναυπηγείων της 8ης Μαρτίου 2007. Ακόμη, το 2009, η δεξαμενή SD I θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί μόνο για τη συναρμολόγηση των δύο πλοίων που προγραμματίστηκε να συναρμολογηθούν σε αυτή τη δεξαμενή το 2009 και τα οποία δεν θα μπορούσαν να μεταφερθούν στη δεξαμενή SD II (οχηματαγωγά πλοία LPG 8185/03 και 8185/04). Τα στοιχεία στα οποία βασίστηκε η Επιτροπή για το συμπέρασμά της περιγράφονται στη συνέχεια.

(113) Η νέα διαδικασία ιδιωτικοποίησης βάσει του νόμου για τις ιδιωτικοποιήσεις της 30ής Αυγούστου 1996 ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2007. Στις 5 Ιουλίου 2008, η Γενική Συνέλευση της Gdynia Shipyard εξέδωσε ψήφισμα για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 115 εκατ. PLN. Η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου με αγορά μετοχών από το Δημόσιο θα γινόταν αν η ιδιωτικοποίηση ολοκληρωνόταν με επιτυχία. Συντάχθηκε ενημερωτικό μνημόνιο με ημερομηνία 4 Ιουνίου 2007. Τέθηκε στη διάθεση των δυνητικών επενδυτών στις 10 Ιουλίου 2007, δηλαδή την ημερομηνία που δημοσιεύτηκε στο διεθνή και τον πολωνικό Τύπο η πρόσκληση υποβολής προσφορών. Όπως περιγράφεται στη διαδικασία ανωτέρω, η Επιτροπή κοινοποίησε τις παρατηρήσεις της για το ενημερωτικό μνημόνιο τις οποίες οι πολωνικές αρχές έλαβαν δεόντως υπόψη.

(114) Διαπιστώνοντας και άλλες καθυστερήσεις στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης, η Επιτροπή ζήτησε από την Πολωνία, με επιστολή της 3ης Οκτωβρίου 2007, να ολοκληρώσει άμεσα την ιδιωτικοποίηση. Με επιστολή της 23ης Οκτωβρίου 2007, η Πολωνία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η ιδιωτικοποίηση δεν θα ολοκληρωνόταν όπως είχε προγραμματιστεί μέχρι το τέλος του 2007. Αντίθετα, η Πολωνία δεσμεύθηκε να αρχίσει διαπραγματεύσεις με επιλεγμένους επενδυτές από τον Ιανουάριο του 2008. Η Επιτροπή επανέλαβε τις ανησυχίες της όσον αφορά τις καθυστερήσεις, με επιστολή της 30ής Νοεμβρίου 2008, και ανέφερε ότι ανέμενε ο νέος ιδιοκτήτης της Gdynia Shipyard να υποβάλει προσχέδιο ενός νέου σχεδίου αναδιάρθρωσης μέχρι τέλος Φεβρουαρίου του 2008. Η Επιτροπή επανέλαβε στη συνέχεια πολλές φορές το ίδιο αίτημα. Η Επιτροπή ζητούσε επίμονα να τηρηθεί αυστηρά το χρονοδιάγραμμα ιδιωτικοποίησης και δήλωσε ότι δεν υπήρχε κανένας λόγος για να ξεκινήσει η Πολωνία νέα διαδικασία ιδιωτικοποίησης.

(115) Η Πολωνία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι έντεκα εταιρείες είχαν ζητήσει το ενημερωτικό μνημόνιο για την Gdynia Shipyard και ότι τέσσερις εταιρείες είχαν υποβάλει αρχικές προσφορές μέχρι την προθεσμία της 1ης Οκτωβρίου 2007. Πραγματοποιήθηκε ενδελεχής εξέταση («due diligence») των τεσσάρων εταιρειών. Τελικά, υποβλήθηκαν τρεις δεσμευτικές προσφορές εντός της προθεσμίας της 20ής Δεκεμβρίου 2007. Στα τέλη Ιανουαρίου 2008, η Πολωνία αποφάσισε να αρχίσει διαπραγματεύσεις με δύο από τους εν λόγω επενδυτές. Στα μέσα Φεβρουαρίου του 2008, η Πολωνία ανακοίνωσε ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Gdynia Shipyard θα ολοκληρωνόταν μέχρι το καλοκαίρι του 2008, δηλαδή ένα έτος μετά την ημερομηνία που είχε υποσχεθεί αρχικά η Πολωνία τον Ιανουάριο του 2007.

(116) Από τις 20 Μαρτίου 2008, ένας από τους επενδυτές αυτούς, η Amber Sp. z o.o. (στη συνέχεια «Amber»), θυγατρική της Złomrex, πολωνικής εταιρείας εμπορίας χάλυβα, απέκτησε αποκλειστικά δικαιώματα διαπραγμάτευσης, η διάρκεια των οποίων παρατάθηκε αρκετές φορές και τελικά έληξε στις 12 Μαΐου 2008.

(117) Η Πολωνία υπέβαλε στην Επιτροπή, στις 29 Φεβρουαρίου 2008 ([17]), προσχέδιο αναδιάρθρωσης της Gdynia Shipyard που συνέταξε η Amber. Η Amber υπέβαλε επικαιροποιημένες δημοσιονομικές προβλέψεις με ηλεκτρονική επιστολή της 9ης Απριλίου 2008. Η Επιτροπή διατύπωσε προφορικές παρατηρήσεις για το σχέδιο αυτό σε συνεδρίαση με εκπροσώπους των πολωνικών αρχών, της Amber και της Gdynia Shipyard, η οποία πραγματοποιήθηκε στη Βαρσοβία στις 10 Απριλίου 2008, και γραπτές παρατηρήσεις με επιστολή της 1ης Απριλίου 2008.

(118) Σε συνεδρίαση με τις πολωνικές αρχές στις 12 Μαΐου 2008, η Amber δήλωσε ότι αποσύρθηκε από τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Gdynia Shipyard. Η Πολωνία ενημέρωσε την Επιτροπή γι' αυτή την εξέλιξη αυθημερόν. Δικαιολογώντας αυτή την απόφασή της στο Υπουργείο Οικονομίας, η Amber ανέφερε ως βασική αιτία της υπαναχώρησής της το γεγονός ότι, μετά από ενδελεχή εξέταση της κατάστασης του ναυπηγείου, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η επιχείρηση δεν θα μπορούσε να καταστεί επικερδής ακόμη και μετά την εφαρμογή των μέτρων αναδιάρθρωσης που περιλάμβαναν και σημαντικές επενδύσεις.

(119) Στις 15 Μαΐου 2008, οι πολωνικές αρχές αποφάσισαν να περατώσουν τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης με τη μορφή δημόσιας πρόσκλησης σε διαπραγματεύσεις με τους προσφέροντες οι προσφορές των οποίων είχαν γίνει δεκτές κατά τη διαδικασία που άρχισε το 2007.

(120) Στις 26 Μαΐου 2008, η Πολωνία ενημέρωσε την Επιτροπή για την επανέναρξη της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Με επόμενες ημερήσιες αναφορές, οι πολωνικές αρχές ενημέρωναν την Επιτροπή για τα μέτρα που είχαν λάβει για την εξεύρεση αγοραστή της Gdynia Shipyard. Η Πολωνία έστειλε διάφορες επιστολές στην Επιτροπή στις οποίες διάφοροι δυνητικοί επενδυτές δήλωναν ότι επιθυμούσαν να ενημερώνονται για την εξέλιξη της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης και να λάβουν το ενημερωτικό μνημόνιο, όταν αυτό θα ήταν διαθέσιμο.

(121) Στη συνεδρίαση της 10ης Ιουνίου 2008, δηλώθηκε ότι οι πολωνικές αρχές διενεργούσαν εντατικές συνομιλίες με την ISD Polska, ιδιοκτήτρια της Gdańsk Shipyard, για την πιθανή αγορά της Gdynia Shipyard και τη συγχώνευση των δύο ναυπηγείων. Η Πολωνία πρότεινε νέα αντισταθμιστικά μέτρα και ανέφερε ότι ο νέος επενδυτής είχε ζητήσει πρόσθετη κρατική ενίσχυση ως προϋπόθεση για τη συμμετοχή του στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Η Πολωνία ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι η ISD Polska προετοίμαζε ένα κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης των δύο ναυπηγείων που

([17]) *Πηγή:* Επιχειρηματικό σχέδιο της Gdynia Shipyard για την περίοδο 2008-2012 που συνέταξε η Amber το Δεκέμβριο του 2007, το οποίο υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 28 Φεβρουαρίου 2008 και πρωτοκολλήθηκε στις 3 Μαρτίου 2008.

θα υποβαλλόταν στην Επιτροπή έως τις 26 Ιουνίου 2008 σύμφωνα με την εντολή παροχής πληροφοριών που εξέδωσε η Επιτροπή αναφορικά με την κρατική ενίσχυση C 18/05 ([18]).

(122) Μετά από αίτηση των πολωνικών αρχών, η Επιτροπή ενημέρωσε την Πολωνία και την ISD Polska στη συνεδρίαση της 10ης Ιουνίου 2008 και στη συνεδρίαση της 13ης Ιουνίου 2008 ότι θα έπρεπε να τηρηθούν ορισμένοι βασικοί όροι για να αγοράσει η ISD Polska την Gdynia Shipyard με πρόθεση την κοινή λειτουργία της με τα ναυπηγεία του Γκντανσκ. Αυτοί οι γενικοί όροι ήταν ότι η ISD Polska έπρεπε να υποβάλει κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης και για τα δύο ναυπηγεία μέχρι τις 26 Ιουνίου 2008, να συμβάλει σημαντικά στο κόστος αναδιάρθρωσης και να λάβει ουσιαστικά αντισταθμιστικά μέτρα σύμφωνα με τις ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές. Η Επιτροπή δήλωσε ότι η προταθείσα συνεισφορά της ISD Polska στο κόστος αναδιάρθρωσης ήταν ανεπαρκής, αφού έλαβε υπόψη το ποσό της κρατικής ενίσχυσης που είχε λάβει η εταιρεία στο παρελθόν και τη συμπληρωματική ενίσχυση την οποία είχε ζητήσει η ISD Polska σε σχέση με την ιδιωτικοποίηση.

(123) Με επιστολή της 6ης Ιουνίου 2008, η Πολωνία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η κυβέρνηση είχε εκδώσει απόφαση στις 3 Ιουνίου 2008 να συνεισφέρει κεφάλαιο 515 εκατ. PLN στη Gdynia Shipyard, εν μέρει για την κάλυψη προβλεπόμενων ζημιών από τις τρέχουσες συμβάσεις ναυπήγησης.

(124) Στις 26 Ιουνίου 2008 η Επιτροπή έλαβε προσχέδιο αναδιάρθρωσης με ημερομηνία Ιουνίου 2008 που συνέταξε η ISD Polska με τίτλο «Σχέδιο αναδιάρθρωσης της New Gdańsk-Gdynia Shipyard» που περιέχει κοινή στρατηγική αναδιάρθρωσης των ναυπηγείων του Γκντανσκ και της Γδύνιας (στη συνέχεια «κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης (της ISD)»). Η Επιτροπή έλαβε επίσης προσχέδιο αναδιάρθρωσης με ημερομηνία Ιουνίου 2008, που συνέταξε η Polish Shipbuilding Company με τίτλο «Σχέδιο αναδιάρθρωσης της Gdynia Shipyard για τη περίοδο 2008-2012» (στο εξής «σχέδιο αναδιάρθρωσης της PSC»). Στη συνέχεια παρατίθεται συνοπτική περιγραφή των δύο σχεδίων.

(125) Με επιστολή της 14ης Ιουλίου 2008, η Πολωνία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η ιδιωτικοποίηση της Gdynia Shipyard συνεχιζόταν και ζήτησε πρόσθετο χρόνο για τους δυνητικούς επενδυτές και για την ολοκλήρωση του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Η Πολωνία δεσμεύθηκε να υποβάλει οριστικό σχέδιο αναδιάρθρωσης για τα ναυπηγεία Γδύνιας μέχρι τις 12 Σεπτεμβρίου 2008 το αργότερο.

(126) Η Επιτροπή συμφώνησε να περιμένει μέχρι τη λήψη της απόφασης για την υποβολή οριστικού σχεδίου αναδιάρθρωσης.

([18]) Απόφαση της 23ης Μαΐου 2008 [C(2008) 2277].

(127) Στις 12 Σεπτεμβρίου 2008, η Πολωνία υπέβαλε το τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης που συνέταξε η ISD Polska με τίτλο Σχέδιο αναδιάρθρωσης της New Gdańsk-Gdynia Shipyard (στη συνέχεια «κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης της 12ης Σεπτεμβρίου»), το οποίο αποτελεί ουσιαστικά επικαιροποιημένη έκδοση του κοινού σχεδίου αναδιάρθρωσης της 26ης Ιουνίου 2008.

5. *ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΟΥ 2006*

(128) Σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006, οι τροποποιήσεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2004 ήταν απαραίτητες διότι άλλαξε το μακροοικονομικό πλαίσιο: ανατιμήθηκε το ζλότυ έναντι του δολαρίου από 4,1 PLN σε 3,0 PLN ανά USD και αυξήθηκαν οι τιμές του χάλυβα από 300 σε 700 δολάρια ο τόνος, γεγονός που επηρέασε αρνητικά την οικονομική κατάσταση του ναυπηγείου, σε συνδυασμό με την ανεπαρκή κρατική βοήθεια, με αποτέλεσμα να μην είναι πλέον δυνατή η πλήρης εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2004.

(129) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006 που συνέταξε η εταιρεία με τη στήριξη της Ernst & Young καλύπτει την περίοδο από το 2006 έως το 2012. Τα περισσότερα, όμως, μέτρα πρέπει να εφαρμοστούν μέχρι το τέλος του 2009. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004 κάλυπτε την περίοδο από το 2003 έως το 2008.

(130) Οι στόχοι του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2006 ήταν να περιοριστεί ουσιαστικά το λειτουργικό κόστους, να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα του ναυπηγείου και να διασφαλιστεί η κερδοφορία της ναυπηγικής δραστηριότητας. Γι' αυτό το σκοπό, η εταιρεία επιδίωκε πρώτα την αναδιαπραγμάτευση των υφισταμένων συμβάσεων για να εξαλειφθούν οι αναμενόμενες ζημίες για τα πλοία που προγραμματίστηκε να ολοκληρωθούν το 2006 και το 2007. Ακόμη, η εφαρμογή ενός προγράμματος μείωσης του κόστους θα αποσκοπούσε στη μείωση του κόστους παραγωγής.

α) ***Στρατηγική πωλήσεων***

(131) Σύμφωνα με τη στρατηγική πωλήσεων, το κύριο βάρος έπρεπε να δοθεί σε τυποποιημένα πλοία, όπως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τα οχηματαγωγά πλοία. Η εταιρεία σχεδίαζε επίσης να διατηρήσει την παραγωγική της ικανότητα για ειδικά τμήματα της αγοράς, εάν υπήρχαν προσφορές που θα εξασφάλιζαν κερδοφορία.

β) ***Βιομηχανική και επιχειρησιακή αναδιάρθρωση***

(132) Τα βασικά μέτρα είναι:

— αύξηση της αποτελεσματικότητας με επενδύσεις 61 εκατ. ευρώ κατά την περίοδο 2007-2009. Οι επενδύσεις αποσκοπούν στην εξάλειψη των προβλημάτων στη διαδικασία παραγωγής (ιδίως προκατασκευασμένου χάλυβα) και την αύξηση της αποτελεσματικότητας. Σχεδιάζονται επίσης επενδύσεις ΙΤ ύψους 6,6 εκατ. ευρώ·

— αναδιάρθρωση της απασχόλησης, δηλαδή κατάργηση των αυξανόμενων συμβάσεων απασχόλησης ορισμένου χρόνου και μέτρα για την επίτευξη των στόχων για τα επίπεδα απασχόλησης. Εισαγωγή ενός συστήματος κινήτρων. Η εταιρεία σχεδιάζει επίσης να αυξήσει τους μισθούς των εργαζομένων που απασχολούνται άμεσα στην παραγωγή κατά 10 % το 2006 και κατά 4 % ετησίως από το 2008 έως το 2010. Τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η εταιρεία είναι τα υψηλά ποσοστά συστηματικής απουσίας από την εργασία και η έλλειψη ειδικευμένων εργατών·

— το σχέδιο επισήμανε τη σημασία προστασίας των ναυπηγείων έναντι του συναλλαγματικού κινδύνου. Για το σκοπό αυτό, το 70 % των εσόδων των ναυπηγείων θα είναι καλυμμένο από το συναλλαγματικό κίνδυνο από το 2007 έως το 2012 μέσω πράξεων σε ξένο συνάλλαγμα·

— θα υπάρξουν και νέες αποσχίσεις θυγατρικών εταιρειών (όπως οι Zakładowa Służba Ratownicza, Wydział Technicznej Obsługi Urządzeń Dźwignicowych κ.λπ.) και πωλήσεις στοιχείων ενεργητικού·

— βελτίωση της διαδικασίας σχεδιασμού (τυποποίηση σχεδιασμού), με δυνατότητα απόσχισης του Γραφείου σχεδιασμού που θα αποφασισθεί το 2007·

— άλλα μέτρα, όπως η αναδιαπραγμάτευση συμβάσεων, η εισαγωγή ρητρών αναπροσαρμογής συμβάσεων για κάλυψη συναλλαγματικού κινδύνου, πρόγραμμα παροχής κινήτρων σε εργαζομένους, διαδικασία ευαισθητοποίησης και πωλήσεις χρηματοοικονομικών στοιχείων του ενεργητικού.

γ) ***Μέτρα οικονομικής αναδιάρθρωσης***

(133) Πρέπει να γίνει οικονομική αναδιάρθρωση των ναυπηγείων. Στα τέλη του 2005 τα ίδια κεφάλαια ανέρχονταν σε 285,4 εκατ. PLN. Προγραμματίστηκε η βελτίωση της κατάστασης ιδίων κεφαλαίων των ναυπηγείων το 2006-07 με εισφορά κεφαλαίου συνολικού ύψους 1 015 εκατ. PLN: αύξηση κεφαλαίου 500 εκατ. PLN το 2006 θα χρηματοδοτούνταν από ιδιώτες επενδυτές και αύξηση κεφαλαίου 515 εκατ. PLN το 2007 από ιδιώτη ή δημόσιο επενδυτή.

δ) ***Στόχοι στο τέλος της αναδιάρθρωσης — αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας***

(134) Στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2009, η παραγωγή των ναυπηγείων εκτιμάται ότι θα ανέρχεται σε 298 610 CGT, έναντι 279 258 CGT το 2006. Ο αριθμός των ναυπηγούμενων πλοίων θα μειωθεί από 13 το 2006 (8 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 5 οχηματαγωγά) σε 11 (5 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 6 οχηματαγωγά). Η παραγωγή εκτιμάται ότι θα αυξηθεί περαιτέρω σε 324 110 CGT το 2012 (12 πλοία).

(135) Η μέση απασχόληση θα μειωθεί από 5.208 εργαζόμενους το Μάιο του 2006 σε επίπεδο στόχου 4 530 στα τέλη του 2007.

(136) Η παραγωγικότητα (δείκτης κατανάλωσης εργασίας) εκτιμάται ότι θα βελτιωθεί από 44,8 ανθρωποώρες/CGT το 2007 σε 37,0 ανθρωποώρες/CGT το 2012. Κατά τον σύμβουλο της Επιτροπής, η παραγωγικότητα στα αποδοτικότερα συγκρίσιμα ναυπηγεία στην Ευρώπη είναι χαμηλότερη από 20 εργατοώρες /CGT.

(137) Ο κύκλος εργασιών εκτιμάται ότι θα αυξηθεί από 1 599 εκατ. PLN το 2005 σε 1869 εκατ. PLN το 2012. Τα κέρδη εκτιμάται ότι θα αυξηθούν από 7,35 εκατ. PLN το 2005 και 233,5 εκατ. PLN το 2006 σε 67,68 εκατ. PLN το 2012 ενώ το πρώτο έτος κερδοφορίας θα είναι το 2009.

ε) ***Ανάλυση ευαισθησίας***

(138) Το σχέδιο περιέχει ανάλυση ευαισθησίας για τα ακόλουθα θέματα:

— ανατίμηση του PLN έναντι του USD κατά 0,05 PLN και 0,1 ετησίως, σε αντίθεση με σταθερή τιμή συναλλάγματος PLN/USD 3,00 της βασικής υπόθεσης·

— διατήρηση της κατασκευής πλοίων στο επίπεδο των 10 πλοίων την περίοδο 2009-10, ενώ η βασική υπόθεση είναι η κατασκευή 11 πλοίων το 2009-10 και 12 πλοίων το 2011-12·

— ταχύτερη αύξηση των συντελεστών εκκαθάρισης (αμοιβή της εργασίας και ποσοστά μεταβλητής και αμετάβλητης συνεργασίας) το 2008-2012 σε σχέση με το βασικό σενάριο·

— μείωση των τιμών των πλοίων κατά 5 % και 10 % την περίοδο 2009-2012·

— αύξηση των τιμών των υλικών σε συνδυασμό με αύξηση των τιμών των πλοίων από το 2007 και μετά.

στ) ***Αντισταθμιστικά μέτρα***

(139) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006 πρότεινε ως αντισταθμιστικό μέτρο τον περιορισμό της παραγωγής σε 340 000 CGT ετησίως, βάσει της υπόθεσης ότι η τεχνική παραγωγική ικανότητα του ναυπηγείου ήταν 540 000 CGT. Όπως εξηγείται αναλυτικά στη συνέχεια, το Φεβρουάριο του 2007, η Πολωνία πρότεινε το οριστικό κλείσιμο της μόνιμης δεξαμενής SD I. Η εταιρεία υπέβαλε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η τρέχουσα τεχνική παραγωγική ικανότητα είναι χαμηλότερη από 540 000 CGT. Η Επιτροπή ενέκρινε αρχικά την προταθείσα μείωση της παραγωγικής ικανότητας σε αντικατάσταση των αντισταθμιστικών μέτρων που περιείχε το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006.

6. *ΚΟΙΝΌ ΣΧΈΔΙΟ ΑΝΑΔΙΆΡΘΡΩΣΗΣ ΠΟΥ ΣΥΝΈΤΑΞΕ Η ISD*

(140) Η SD Polska, ως μέτοχος πλειοψηφίας της Gdańsk Shipyard, έλαβε μέρος στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης μετά την απόσυρση της Amber από τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης που άρχισε το 2007. Όπως προαναφέρθηκε, η ISD Polska επανεξέτασε το σχέδιο αναδιάρθρωσης που υπέβαλε στην Επιτροπή στις 26 Ιουνίου 2008, υποβάλλοντας επικαιροποιημένη έκδοση του σχεδίου στις 12 Σεπτεμβρίου 2008. Η ακόλουθη περιγραφή εξηγεί, κατά περίπτωση, τις τροποποιήσεις που περιέχει το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου.

(141) Η λογική που διέπει την κοινή επιχειρηματική στρατηγική της ISD Polska είναι ότι πρέπει να αξιοποιηθούν οι συνέργειες ανάμεσα στα δύο ναυπηγεία και να ενωθούν τα καλύτερα παραγωγικά στοιχεία και των δύο εγκαταστάσεων ([19]). Οι κύριες εγκαταστάσεις αποθήκευσης υλικών θα βρίσκονται στα ναυπηγεία της Γδύνιας, όπου θα γίνεται και η προκατασκευή ελασμάτων και κατατομών. Τα ελάσματα και οι κατατομές θα μεταφέρονται δια θαλάσσης στα ναυπηγεία του Γκντανσκ, όπου θα παράγονται τμήματα και μορφοδοκοί. Η συναρμολόγηση θα πραγματοποιείται στις δεξαμενές των ναυπηγείων της Γδύνιας και η εγκατάσταση εξοπλισμού θα πραγματοποιείται σε προβλήτες και των δύο ναυπηγείων.

(142) Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης αναφέρεται στην αποτυχία του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2006 να αποκαταστήσει τη βιωσιμότητα του ναυπηγείου και ως αιτίες προσδιορίζει τις τρέχουσες οικονομικές δυσκολίες και των δύο ναυπηγείων. Αυτές περιλαμβάνουν ιδίως την αποτυχία ιδιωτικοποίησης του ναυπηγείου και τη σχετιζόμενη αποτυχία αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας σε επίπεδα που θα επέτρεπαν την αναδιάρθρωση και στο γεγονός ότι το ναυπηγείο δεν έλαβε επαρκή ποσά κρατικής ενίσχυσης. Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης εντοπίζει επίσης μακροοικονομικούς παράγοντες, όπως η ανατίμηση του πολωνικού ζλότυ έναντι του δολαρίου ΗΠΑ, η αύξηση των τιμών χάλυβα και εσωτερικούς παράγοντες, όπως η αποχώρηση ειδικευμένων εργατών από το ναυπηγείο, η χαμηλή παραγωγικότητα και η σύναψη συμβάσεων χωρίς τις απαραίτητες ρήτρες κάλυψης από τις μεταβολές των τιμών συναλλάγματος και το κόστος των υλικών, με αποτέλεσμα να υπάρχει ζημία στο ναυπηγείο.

(143) Στόχος του κοινού σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι η αποκατάσταση της βιωσιμότητας των δύο αναδιαρθρωμένων εταιρειών, των ναυπηγείων Γδύνιας και Γκντανσκ. Αν και η παρούσα απόφαση αφορά μόνο την Gdynia Shipyard, η ακόλουθη περιγραφή και εκτίμηση του κοινού σχεδίου αναδιάρθρωσης πρέπει ασφαλώς να λαμβάνει υπόψη και την ύπαρξη της Gdańsk Shipyard, τις προηγούμενες προσπάθειες αναδιάρθρωσής της και την κρατική ενίσχυση που έχει λάβει και την οποία θα λάβει στο μέλλον.

([19]) Για την κρατική ενίσχυση στην Gdańsk Shipyard διενεργείται επίσης επίσημη έρευνα που κινήθηκε με απόφαση της Επιτροπής της 1ης Ιουνίου 2005 για τις υποθέσεις κρατικής ενίσχυσης C 17/05 και C 18/05. Ενίσχυση αναδιάρθρωσης στην Gdynia Shipyard και ενίσχυση αναδιάρθρωσης στην Gdańsk Shipyard (ΕΕ C 220 της 8.9.2005, σ. 7).

α) ***Στρατηγική πωλήσεων***

(144) Σύμφωνα με το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης, τα συγχωνευμένα ναυπηγεία θα ασκούν δύο δραστηριότητες: ναυπηγικές και μη ναυπηγικές δραστηριότητες.

(145) Όσον αφορά τη ναυπηγική δραστηριότητα, βραχυπρόθεσμα η ISD Polska θα εστιαστεί στις αγορές των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (μικρού έως μεσαίου μεγέθους, 500 – 3000 TEU), πλοίων μεταφοράς γενικών εμπορευμάτων («κλασσικά» πλοία για τη μεταφορά ξηρού φορτίου, πλοία πολλαπλών χρήσεων και πλοία μεταφοράς βαρέος φορτίου) και οχηματαγωγών πλοίων (μεγάλα πλοία μεταφοράς μόνο οχημάτων, χωρητικότητας 6 600 πλοίων) και θα αναπτύξει επίσης δραστηριότητες στην αγορά πλοίων ανοικτής θαλάσσης (off-shore vessels) (π.χ. ρυμουλκά πλοία χειρισμού αγκυρών, πλοία εφοδιασμού, πλοία με πλήρωμα) τα οποία εκτιμάται ότι θα αποκτήσουν δεσπόζουσα θέση μεσοπρόθεσμα.

(146) Η ανάλυση αγοράς βασίζεται σε σύγκριση με την παραγωγή άλλων ευρωπαϊκών ναυπηγείων και την εμπειρία συγχωνευμένων ναυπηγείων. Το σχέδιο αναγνωρίζει ότι πρέπει να αναπτυχθεί η απαραίτητη τεχνογνωσία για την κατασκευή πλοίων ανοικτής θαλάσσης και ότι η παραγωγή τα πρώτα έτη θα υλοποιείται με υπεργολαβία. Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου περιγράφει την προηγούμενη εμπειρία της Gdańsk Shipyard στην κατασκευή κυτών πλοίων ανοικτής θαλάσσης και αναφέρει ότι υπάρχουν παραγγελίες για πλοία αυτού του τύπου στο βιβλίο παραγγελιών του. Το σχέδιο έδειξε επίσης ότι η Gdańsk Shipyard είχε πρόσφατα υπογράψει επιστολή προθέσεων πενταετούς συνεργασίας με γνωστό κατασκευαστή πλοίων ανοικτής θαλάσσης στον οποίο η Gdańsk Shipyard θα ανέθετε με υπεργολαβία την κατασκευή όλο και πιο σύνθετων κυτών πλοίων. Το σχέδιο προέβλεπε σταδιακή αποδέσμευση από αυτόν τον υπεργολάβο προς την κατασκευή πλήρως εξοπλισμένων πλοίων ανοικτής θαλάσσης και αναγνώρισε την ανάγκη σταδιακής απόκτησης της ικανότητας ναυπήγησης πλήρως εξοπλισμένων πλοίων και δημιουργίας ενός δικτύου προμηθευτών.

(147) Το προβλεπόμενο χαρτοφυλάκιο παραγωγής λαμβάνει ως υπόθεση ότι η ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αρχικά θα διατηρηθεί, αλλά θα περιορίζεται σταδιακά μέχρι το 2011 και στη συνέχεια θα διακοπεί. Το σχέδιο προβλέπει χαρτοφυλάκιο προϊόντων που θα περιλαμβάνει πλοία ανοικτής θαλάσσης και μεγάλα οχηματαγωγά χωρητικότητας C6600. Με βάση το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης, μετά τον Ιούνιο, τα συγχωνευμένα ναυπηγεία θα συνάπτουν συμβάσεις για 13 πλοία το 2008 (3 πλοία εμπορευματοκιβωτίων, 5 πλοία ανοικτής θαλάσσης και 5 οχηματαγωγά), 16 πλοία το 2009 (2 πλοία εμπορευματοκιβωτίων, 8 πλοία ανοικτής θαλάσσης και 6 οχηματαγωγά), 15 πλοία το 2010 και 2011 (1 πλοίο εμπορευματοκιβωτίων, 7 πλοία ανοικτής θαλάσσης και 7 οχηματαγωγά), 17 πλοία το 2012 (10 πλοία ανοικτής θαλάσσης και 7 οχηματαγωγά) και 18 πλοία το 2013 και 2014 (14 πλοία ανοικτής θαλάσσης και 4 οχηματαγωγά). Το σχέδιο παραγωγής τροποποιήθηκε στο

κοινό σχέδιο του Σεπτεμβρίου: από το 2009 έως το 2011 θα ναυπηγούνται ετησίως 12 – 13 πλοία (5 – 7 οχηματαγωγά και 6 πλοία ανοικτής θαλάσσης· δεν υπάρχει παραγγελία για την κατασκευή πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μετά το 2008).

(148) Όσον αφορά τις μη ναυπηγικές δραστηριότητες, η ISD Polska προτίθεται να ξεκινήσει την παραγωγή αιολικών κινητήρων και μεταλλικών κατασκευών στα συγχωνευμένα ναυπηγεία. Το σχέδιο προβλέπει ότι η παραγωγή των αιολικών κινητήρων θα αρχίσει το 2011 (75 μονάδες), που θα αυξηθούν σε 350 το 2014 (προγραμματισμένο μήκος 80 μέτρων).

(149) Το σχέδιο του Ιουλίου προέβλεπε αύξηση της παραγωγής μεταλλικών κατασκευών (π.χ. αρτέμονες, κατασκευές αποθήκευσης, μεταλλικοί σκελετοί για και μέρη πλοίων) από 2 174 τόνους το 2008 σε 13 500 τόνους το 2011 ([20]).

(150) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου αναφέρει αναλυτικά στοιχεία της τεχνογνωσίας της ISD Polska (ή άλλων εταιρειών του ομίλου Donbas) στον τομέα των μεταλλικών κατασκευών. Προγραμματίζεται η μεταφορά ενός μέρους της παραγωγής από την Huta Częstochowa στα ενοποιημένα ναυπηγεία. Το σχέδιο συνοψίζει τα αποτελέσματα μιας μελέτης αγοράς από ανεξάρτητο σύμβουλο (Roland Berger) για την προετοιμασία της ανάπτυξης του τμήματος της αγοράς των μεταλλικών κατασκευών στην Gdańsk Shipyard, αφού η ISD Polska αγόρασε την εταιρεία χαρτοφυλακίου της στις αρχές του 2007. Σύμφωνα με το σχέδιο, η μελέτη αυτή προβλέπει ανάπτυξη του τμήματος της αγοράς των μεταλλικών κατασκευών στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στην Πολωνία (π.χ. ανάπτυξη υποδομής με τη βοήθεια των Διαρθρωτικών Ταμείων). Η μελέτη αυτή δεν έχει υποβληθεί στην Επιτροπή.

(151) Το σχέδιο του Σεπτεμβρίου περιέχει προβλέψεις για τον όγκο της παραγωγής μεταλλικών κατασκευών, όπως παρουσιάζονται στον κατωτέρω πίνακα 1α.

Πίνακας 1α

Σχεδιαζόμενη παραγωγή μεταλλικών κατασκευών σε τόνους (κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου 2008)

Προϊόντα	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Αρτέμονες	274	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Ανελκυστήρες	0	1 100	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Κατασκευές αποθήκευσης	1 500	6 000	16 000	22 400	36 000	36 000	36 000
Μεταλλικές κατασκευές	0	1 100	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Μέρη πλοίων	0	1 000	1 450	5 000	13 000	13 000	13 000
Σύνολο	1 774	11 200	23 950	34 900	56 500	56 500	56 500

β) ***Βιομηχανική και επιχειρησιακή αναδιάρθρωση***

(152) Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης αναφέρει ότι το παραγωγικό δυναμικό και των δύο ναυπηγείων έχει υποβαθμιστεί σημαντικά και είναι στο ίδιο επίπεδο με αυτό των ευρωπαϊκών ναυπηγείων στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Οι προγραμματισμένες επενδύσεις ανέρχονται σε 111 εκατ. ευρώ για ναυπηγικές δραστηριότητες και σε 193 εκατ. PLN για μη ναυπηγικές δραστηριότητες (175 εκατ. PLN για ανεμογεννήτριες και 18 εκατ. PLN για μεταλλικές κατασκευές).

(153) Οι επενδύσεις σε ναυπηγικές δραστηριότητες θα συμπληρωθούν σε δύο επικαλυπτόμενα στάδια από το 2009 έως το 2011. Οι σημαντικότερες επενδύσεις ([21]) αφορούν την κοπή ελασμάτων, την παραγωγή επίπεδων οθονών και ένα νέο κατάστημα αγωγών. Οι επενδύσεις αυτές, σε συνδυασμό με οργανωτικές αλλαγές, εκτιμάται ότι θα συμβάλουν στην αύξηση της παραγωγικότητας από 45 ανθρωποώρες/CGT σήμερα στο στόχο των 20 ανθρωποωρών/CGT ([22]).

([20]) Η παραγωγή των ακόλουθων στοιχείων αναμενόταν να αυξηθεί: αρτέμονες, από 474 τόνους το 2008 σε 1 700 τόνους το 2008· κατασκευές αποθήκευσης, από 1 700 τόνους το 2008 σε 6 000 τόνους το 2009· μεταλλικοί σκελετοί για κτίρια από 0 σε 3 900 τόνους το 2011· μέρη πλοίων για άλλους παραγωγούς, από 0 σε 1 900 τόνους το 2011.

([21]) Βλέπε πίνακα 42, σ. 138 και διάγραμμα 37, σ. 140 του κοινού σχεδίου αναδιάρθρωσης της ISD για αναλυτικό κατάλογο των επενδύσεων.

([22]) Διάγραμμα αριθ. 38, σ. 141 του κοινού σχεδίου αναδιάρθρωσης της ISD.

(154) Οι βασικές οργανωτικές ανάγκες αφορούν: πωλήσεις (συμβάσεις), αγορές υλικών και υπηρεσιών, ικανότητα σχεδιασμού, παραγωγή, ανθρώπινους πόρους και τεχνολογίες της πληροφόρησης.

(155) Το κοινό πρόγραμμα αναδιάρθρωσης προβλέπει τη δημιουργία ενός κέντρου σχεδιασμού που θα είναι υπεύθυνο για τον επαρκή σχεδιασμό της παραγωγής σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης των συγχωνευμένων ναυπηγείων. Στόχος της δημιουργίας αυτού του κέντρου είναι η εξάλειψη όλων των ελλείψεων σχεδιασμού, χρονοδιαγράμματος, κατάρτισης προϋπολογισμού και ελέγχου της διαδικασίας παραγωγής.

(156) Όσον αφορά την ανάθεση συμβάσεων, η ISD Polska προτίθεται να εισαγάγει ρήτρες αναπροσαρμογής για την προστασία των ναυπηγείων από τις αυξήσεις των τιμών των πρώτων υλών και των μισθών μετακυλώντας τον κίνδυνο στον πλοιοκτήτη. Η εταιρεία θα θεσπίσει επίσης μια νέα πρότυπη σύμβαση. Αποσπάσματα από ορισμένες υφιστάμενες συμβάσεις ναυπήγησης επισυνάφθηκαν στο κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου ως αποδεικτικό στοιχείο ότι η εταιρεία ήταν σε θέση να διαπραγματευτεί ρήτρες αναπροσαρμογής για την κάλυψη από τις διακυμάνσεις των τιμών του χάλυβα.

(157) Για να προστατευθεί από το συναλλαγματικό κίνδυνο, η εταιρεία προτίθεται να δημιουργήσει την απαραίτητη υποδομή μετά τον προσδιορισμό των εξόδων και εσόδων που οφείλονται στο συναλλαγματικό κίνδυνο και τον καθορισμό των επιτρεπόμενων επιπέδων έκθεσης σε αυτό τον κίνδυνο. Το σύστημα διαχείρισης κινδύνου που προβλέπει το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης βασίζεται σε τέσσερα κύρια στοιχεία: στην εκτίμηση αυτού του κινδύνου κατά τον καθορισμό της στρατηγικής του ναυπηγείου (καθορισμός επιπέδου ανοχής κινδύνου και έλεγχος κινδύνου), προσαρμογή της οργανωτικής δομής, χρησιμοποίηση τεχνολογιών της πληροφόρησης και προσαρμογή των διαφόρων μεθόδων ελαχιστοποίησης κινδύνου (φυσική προστασία, ρήτρες αναπροσαρμογής στις συμβάσεις και αγορές χρηματοοικονομικών προϊόντων, όπως δικαιώματα προαίρεσης συναλλάγματος και προθεσμιακές πράξεις). Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου περιγράφει αναλυτικότερα την προτεινόμενη πολιτική κάλυψης συναλλαγματικού κινδύνου. Προσδιορίζει τρία μέσα διασφάλισης που πρέπει να εφαρμόζει η εταιρεία· υπολογίζει την έκθεση των παραγγελιών στο συναλλαγματικό κίνδυνο μέχρι το 2012 και εκτιμά το κόστος αυτών των μέσων κάλυψης σε αυτή τη βάση. Σύμφωνα με το σχέδιο, η ISD Polska επικοινώνησε με ορισμένες τράπεζες οι οποίες της ζήτησαν να υποβάλει μια επαρκή στρατηγική κάλυψης κινδύνων, ώστε να καταρτίσουν ορισμένες προσφορές προστασίας. Με βάση το σχέδιο, αυτή η στρατηγική επρόκειτο να καθοριστεί τους πρώτους έξι μήνες της αναδιάρθρωσης.

(158) Στον τομέα της παραγωγής, ο στόχος είναι να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της ανεπαρκούς εφοδιαστικής στα ναυπηγεία του Γκντανσκ και της συμφόρησης στα ναυπηγεία της Γδύνιας. Το σχέδιο προτείνει διαχωρισμό της εργασίας ανάμεσα στις δύο εγκαταστάσεις και ένα νέο διάγραμμα ροής υλικού.

(159) Όσον αφορά τις αγορές και τη διαχείριση υλικών, ο βασικός στόχος είναι οι περικοπές δαπανών. Τα μέτρα αναδιάρθρωσης περιλαμβάνουν, παραδείγματος χάρη, την αγορά υλικών βάσει τουλάχιστον τριών προσφορών, τη συνεργασία για αγορές με την Huta Częstochowa, τη διαχείριση αποθεμάτων, κ.λπ.

(160) Η εταιρεία σχεδιάζει να προσλάβει και να εκπαιδεύσει ειδικευμένους εργάτες και να επεκτείνει τη χρήση και τον εκσυγχρονισμό των υφισταμένων τεχνολογιών της πληροφόρησης.

(161) Στον τομέα της απασχόλησης, στόχος είναι η αντιμετώπιση των υψηλών ποσοστών εναλλαγής προσωπικού και των συστηματικών απουσιών. Η ISD Polska προτίθεται να συνεργαστεί με ένα τοπικό γραφείο εργασίας. Σε εσωτερικό επίπεδο, το σχέδιο προβλέπει την εισαγωγή συστήματος αμοιβής βάσει κινήτρων (διαχείριση υπερωριών, αξιολόγηση απασχολουμένων, έλεγχος συστηματικών απουσιών από την εργασία και πληρωμή βάσει της εκτελούμενης εργασίας, έγκαιρη εκτέλεση και ποιότητα εργασίας) και ανάπτυξη εταιρικής ταυτότητας. Το σχέδιο επικαλείται την ανάγκη μείωσης του αριθμού των εργαζομένων από 8 137 (2 651 στη Gdańsk Shipyard, 4 238 στη Gdynia Shipyard και 1 248 σε θυγατρικές της Gdynia Shipyard) σε 5 000 έως 5 395 εργαζόμενους. Βάσει του κοινού σχεδίου αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου, οι απολύσεις θα γίνουν σταδιακά από το 2009 έως το 2012. Το επικαιροποιημένο σχέδιο περιέχει υπολογισμό του κόστους και των επιπτώσεων της αναδιάρθρωσης της απασχόλησης.

(162) Τέλος, όσον αφορά τις δραστηριότητες σχεδιασμού, το σχέδιο προβλέπει τον εξορθολογισμό της εργασίας του γραφείου σχεδιασμού και τη στενότερη σύνδεσή του με τη διαδικασία παραγωγής.

(163) Το σχέδιο περιγράφει συνοπτικά τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα αυτών των μέτρων οργανωτικής αναδιάρθρωσης και τα προσδιορίζει ποσοτικά με βάση την υπόθεση ότι η παραγωγικότητα θα βελτιωθεί περίπου κατά 12 εργατοώρες/CGT ([23]).

γ) ***Οικονομική αναδιάρθρωση***

(164) Όσον αφορά την οικονομική αναδιάρθρωση, το σχέδιο προβλέπει ότι η κρατική ενίσχυση η οποία κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή κατά τη διενέργεια της επίσημης έρευνας (βλέπε μέρος 9 στη συνέχεια) θα εφαρμοστεί. Προβλέπει επίσης: εισφορά κεφαλαίου από το κράτος 385 εκατ. PLN για την κάλυψη των υποχρεώσεων δημοσίου δικαίου· καταβολή σε δόσεις ορισμένων οφειλών στο δημόσιο (κυρίως ποσών που οφείλονται στην ZUS για κοινωνική ασφάλιση) και την αποπληρωμή τους μέχρι το 2018 (υποχρεώσεις δημοσίου

([23]) Διάγραμμα αριθ. 38, σ. 141 του κοινού σχεδίου αναδιάρθρωσης της ISD.

δικαίου ονομαστικής αξίας 418,8 εκατ. PLN) [24]· εισφορά κεφαλαίου από το κράτος ύψους 250 εκατ. PLN για την κάλυψη αναμενόμενων ζημιών για το 2008 και, μέσω του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης, πρόσθετου ποσού 200 εκατ. PLN για τη χρηματοδότηση κεφαλαίου κίνησης· τέλος, προβλέπει την εξαγορά από το κράτος πιθανού παθητικού 308 εκατ. PLN που συνδέεται με την τρέχουσα διαφορά σχετικά με την καταβολή καθυστερούμενων φόρων στην Gdańsk Shipyard.

(165) Το σχέδιο προβλέπει ότι δαπάνες αναδιάρθρωσης ύψους 712 εκατ. PLN θα χρηματοδοτηθούν από τις μελλοντικές ταμειακές ροές της επιχείρησης.

δ) ***Κόστος αναδιάρθρωσης και ίδια συνεισφορά***

(166) Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης προσδιορίζει ποσοτικά τα έξοδα αναδιάρθρωσης της Gdynia Shipyard μέχρι σήμερα σε 936 702 419 PLN, συμπεριλαμβανομένων επενδυτικών δαπανών ύψους 98 εκατ. PLN και δαπανών αναδιάρθρωσης χρέους 365 εκατ. PLN [25]. Σύμφωνα με το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης, η αναδιάρθρωση των ναυπηγείων του Γκντανσκ κόστισε 311 533 500 PLN, περιλαμβανομένων επενδυτικών εξόδων 23 εκατ. PLN και εξόδων αναδιάρθρωσης χρέους 48 εκατ. PLN [26]. Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου δεν τροποποιεί τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν στο παρελθόν, αλλά τροποποιεί την πρόβλεψη του κόστους αναδιάρθρωσης για τα ενοποιημένα ναυπηγεία. Προσδιορίζονται οι ακόλουθες δαπάνες: επενδυτικές δαπάνες 552 εκατ. PLN, εξόφληση καθυστερούμενων οφειλών στο δημόσιο ύψους 892 εκατ. PLN [27], εξόφληση καθυστερούμενων εμπορικών οφειλών 889 εκατ. PLN, κάλυψη αναμενόμενης ζημίας για το 2008 ύψους 250 εκατ. PLN [28], εξόφληση πιθανών υποχρεώσεων ύψους 308 εκατ. PLN που συνδέονται με τρέχουσες διαφορές σχετικά με καθυστερούμενες φορολογικές οφειλές της Gdynia Shipyard, κόστος κατεδάφισης παραγωγικών εγκαταστάσεων εκτός λειτουργίας (νεωλκείων) 42,8 εκατ. PLN και κόστος αναδιάρθρωσης της εργασίας ύψους 69 εκατ. PLN. Συνολικά το προβλεπόμενο κόστος ανέρχεται σε 3 δισ. PLN.

(167) Στη συνεδρίαση της 30ής Σεπτεμβρίου, οι πολωνικές αρχές πρότειναν να μην ληφθεί υπόψη η *de facto* λειτουργική ενίσχυση που χορηγήθηκε στα ναυπηγεία στο παρελθόν κατά την εκτίμηση της ίδιας συνεισφοράς για την κάλυψη του κόστους αναδιάρθρωσης. Οι πολωνικές αρχές πρότειναν να λάβει υπόψη η Επιτροπή στην εκτίμησή της το κόστος αναδιάρθρωσης τη στιγμή που ο επενδυτής απέκτησε τον έλεγχο των ναυπηγείων. Η ISD Polska έγινε μέτοχος πλειοψηφίας στην Gdańsk Shipyard στις 28 Νοεμβρίου 2008 και οι πολωνικές αρχές ισχυρίζονται ότι οι δαπάνες αναδιάρθρωσης που πραγματοποιήθηκαν στο ναυπηγείο από τότε ανέρχονται σε 62,5 εκατ. PLN. Εφόσον η ISD Polska δεν διαθέτει ακόμη συμμετοχή στην Gdynia Shipyard, δεν πρέπει να ληφθεί υπόψη καμία δαπάνη αναδιάρθρωσης που πραγματοποιήθηκε γι' αυτό το ναυπηγείο στο παρελθόν. Ως εκ τούτου, το κόστος αναδιάρθρωσης, όπως πρότεινε η Πολωνία στη συνεδρίαση της 30ής Σεπτεμβρίου θα ανερχόταν σε 3,065 δισ. PLN.

(168) Η ISD Polska υποστηρίζει ότι η ίδια συνεισφορά του ναυπηγείου και των μετόχων του στο κόστος αναδιάρθρωσης είναι αυτό που αναφέρεται στον ακόλουθο πίνακα 1β και αντανακλά τις προτάσεις που περιέχονται στο κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου.

Πίνακας 1β

Ίδια συνεισφορά στο κόστος αναδιάρθρωσης σύμφωνα με το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης

(PLN)

		Εικαζόμενη προηγούμενη ίδια συνεισφορά
1.	Πωλήσεις στοιχείων ενεργητικού από την Gdynia Shipyard	3 783 515
2.	Μετατροπή χρεών σε ίδια κεφάλαια από απασχολούμενους και ιδιώτες πιστωτές	70 740 000
3.	Πώληση κινητών αξιών από την Gdynia Shipyard την περίοδο από 1η Μαΐου 2004 έως 24 Ιουνίου 2008	72 797 423
4.	Χρηματοδοτική μίσθωση παραγωγικού δυναμικού — Γδύνια	8 335 000

[24] Πίνακας 109 που επισυνάπτεται στο κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου.
[25] Πίνακας 13, σ. 243 του κοινού σχεδίου αναδιάρθρωσης.
[26] Πίνακας 12, σ. 242 του κοινού σχεδίου αναδιάρθρωσης.
[27] Περιλαμβανομένων των προθεσμιακών οφειλών στο δημόσιο που θα καταβληθούν σε δόσεις.
[28] Το σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου προβλέπει ότι η καθαρή λογιστική αξία θα αυξηθεί κατά 250 εκατ. PLN. Αυτό θα καλυφθεί με εισφορά κεφαλαίου από το κράτος.

5.	Επενδυτικές δαπάνες 2004-2007 — Γδύνια	98 044 000
6.	Αγορά μετοχών από την ISD	35 875 059
7.	Επενδυτικές δαπάνες 2004-07 — Γκντανσκ	22 238 900
8.	Χρηματοδοτική μίσθωση παραγωγικού δυναμικού — Γκντανσκ	14 700 000
9.	Αναδιάρθρωση δανείου από την Bank Nord/LB	20 000 000
10.	Δάνειο από την ISD	2 000 000
	Εικαζόμενη μελλοντική ίδια συνεισφορά	
11.	Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου από την ISD	305 000 000
12.	Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου από την ISD	100 000 000
13.	Πώληση στοιχείων ενεργητικού	240 000 000
14.	Δάνειο κεφαλαίου κίνησης	280 000 000
15.	Επενδυτικό δάνειο για μη ναυπηγικές παραγωγικές δραστηριότητες	185 000 000
16.	Δάνειο κεφαλαίου κίνησης για μη ναυπηγικές δραστηριότητες	45 000 000
17.	Αγορά μετοχών από τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης [1]	69 560 400

[1] Βάσει τη συμφωνίας ανάμεσα στον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης και την ISD Polska της 31ης Οκτωβρίου 2007, που τροποποιήθηκε στις 8 Ιουλίου 2008, ο Οργανισμός Βιομηχανικής Ανάπτυξης έχει αποκτήσει δικαίωμα προαίρεσης να πουλήσει τις υπόλοιπες μετοχές του στην Gdańsk Shipyard μετά την 31η Οκτωβρίου 2011.

(169) Σύμφωνα με τις εξηγήσεις για το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης που έδωσαν οι πολωνικές αρχές στις 7 Ιουλίου 2008 και το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου, οι πηγές εξωτερικής χρηματοδότησης που απαριθμούνται στα σημεία 14-16 δεν έχουν ακόμη γνωστοποιηθεί.

(170) Η ISD Polska αναμένει να λάβει δάνειο κεφαλαίου κίνησης ύψους 280 εκατ. PLN το 2012 και θεωρεί αυτή την υπόθεση ρεαλιστική με βάση την εικαζόμενη ευνοϊκή αναλογία χρέους/EBIDTA το 2012.

(171) Όσον αφορά τα δάνεια για μη ναυπηγική παραγωγική διαδικασία (παραγωγή ανεμογεννητριών, στοιχεία 15-16), η ISD Polska προτίθεται να δημιουργήσει μια θυγατρική ειδικού στόχου των ενοποιημένων ναυπηγείων για την παραγωγή ανεμογεννητριών και αναμένει η δραστηριότητα αυτή να προσελκύσει εξωτερικά κεφάλαια Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου περιείχε και πρόσθετες πληροφορίες για το επενδυτικό δάνειο για την κατασκευή αιολικών κινητήρων (στοιχείο 15). Περιέχει συνοπτική παρουσίαση του επενδυτικού σχεδίου παραγωγής ανεμογεννητριών που επρόκειτο να υποβληθεί σε διάφορες τράπεζες για εξέταση. Μαζί με το σχέδιο αναδιάρθρωσης υποβλήθηκαν και δύο επιστολές εκδήλωσης ενδιαφέροντος γι' αυτό το επενδυτικό σχέδιο από την Kredyt Bank (KBC) και την Fortis Bank, της 4ης Αυγούστου και της 4ης Σεπτεμβρίου 2008 αντίστοιχα. Η Fortis Bank ισχυρίζεται ότι είναι γνωστό το ενδιαφέρον της για επενδυτικά σχέδια στον τομέα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Αναφέρει ότι το σχέδιο της ISD για την παραγωγή ανεμογεννητριών είναι πολύ ενδιαφέρον και ότι θα ήταν πρόθυμη να συζητήσει διεξοδικότερα ειδικά θέματα. Η Kredyt Bank επιβεβαιώνει ότι ενδιαφέρεται να χρηματοδοτήσει επενδυτικά σχέδια στον τομέα της ανανεώσιμης ενέργειας. Η Τράπεζα αναφέρει τις αναλύσεις που πρέπει να γίνουν πριν εξετάσει μια αίτηση δανειοδότησης: αξιολόγηση του επιχειρηματικού σχεδίου και του χρηματοοικονομικού μοντέλου βάσει πραγματικών υποθέσεων που να ανταναλούν τους κανόνες της αγοράς, αξιολόγηση της κερδοφορίας του επενδυτικού σχεδίου και της ευαισθησίας του σε παράγοντες όπως οι τιμές των υλικών και οι τιμές συναλλάγματος, αξιολόγηση των υφισταμένων συμβάσεων προμηθειών και το αποτέλεσμα των τρεχουσών διοικητικών διαδικασιών αναφορικά με το νομικό ιδιοκτησιακό καθεστώς της γης στην οποία θα υλοποιηθεί το έργο.

(172) Με επιστολή της 8ης Ιουλίου 2008, η Πολωνία παρέθεσε κατάλογο των χρηματοοικονομικών και παραγωγικών στοιχείων ενεργητικού τα οποία η ISD Polska προτίθεται να πωλήσει για να αντλήσει κεφάλαια ύψους 189 εκατ. PLN.

Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου διορθώνει τον αριθμό των 240 εκατ. PLN και η βασική διαφορά έγκειται στην αξιολόγηση της κύριας συνιστώσας αυτών των εκποιήσεων, την πώληση της γης που καταλαμβάνουν σήμερα τα τρία νεωλκεία στα ναυπηγεία του Γκντανσκ. Ενώ το σχέδιο αναδιάρθρωσης του Ιουνίου ανέφερε τα εκτιμώμενα καθαρά έσοδα από την πώληση (τιμή πώλησης μείον το κόστος διευθέτησης του εδάφους για πώληση), το σχέδιο του Σεπτεμβρίου αναφέρει την ονομαστική αξία των εσόδων από την πώληση και περιλαμβάνει το κόστος διευθέτησης του εδάφους στην εκτίμηση του κόστους αναδιάρθρωσης. Μια ανεξάρτητη αποτίμηση της γης επισυνάφθηκε στο σχέδιο του Σεπτεμβρίου. Η αποτίμηση αυτή δεν αναφέρει την τρέχουσα αγοραία αξία της γης, αλλά εκτιμά την αξία της για έναν επενδυτή που θα την αγόραζε για αξιοποίηση (κατασκευή κτιρίων κατοικιών, κτιρίων γραφείων).

(173) Η Πολωνία εξήγησε ότι τα νεωλκεία στα ναυπηγεία του Γκντανσκ και ο περιβάλλον χώρος ανήκει σήμερα στην ιδιοκτησία της εταιρείας Synergia 99. Η Gdynia Shipyard είναι ένας από τους μετόχους της Synergia και, βάσει μιας συμφωνίας μετόχων, δικαιούται να αγοράσει τα νεωλκεία και τον περιβάλλοντα χώρο σε περίπτωση εκκαθάρισης της Synergia. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε η Πολωνία, η διάθεση των στοιχείων ενεργητικού της Synergia στους μετόχους της εξαρτάται από την πρόοδο των τρεχουσών διοικητικών διαδικασιών για τον καθορισμό των ορίων του λιμένα του Γκντανσκ.

(174) Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου εξηγεί ότι οι τρέχουσες διοικητικές διαδικασίες δεν αφορούν τον περιβάλλοντα χώρο των νεωλκείων και περιέχει επιβεβαίωση της Synergia 99, με ημερομηνία 28 Αυγούστου 2008, ότι θα υποβάλει αίτηση στις αρμόδιες αρχές να εξαιρεθεί από την περιοχή λιμένος η γη στην οποία βρίσκονται τα νεωλκεία.

(175) Το σχέδιο του Σεπτεμβρίου διασαφήνιζε επίσης τις ρυθμίσεις εκκαθάρισης της Synergia 99, όπως συμφώνησαν οι μέτοχοί της. Η λύση και εκκαθάριση θα πραγματοποιηθεί σε δύο στάδια: πρώτον, η Synergia 99 θα χωριστεί σε δύο εταιρείες, καθεμία από τις οποίες θα εξαγοράσει στοιχεία ενεργητικού της Synergia 99 και, δεύτερον, η Gdynia Shipyard θα καταστεί ο αποκλειστικός ιδιοκτήτης της εταιρείας η οποία θα έχει αγοράσει τη γη στην οποία βρίσκονται τα νεωλκεία. Σύμφωνα με το σχέδιο, το πρώτο στάδιο της διαδικασίας εκκαθάρισης έπρεπε να πραγματοποιηθεί σε συνεδρίαση των μετόχων της Synergia στις 15 Οκτωβρίου 2008. Η σχεδιαζόμενη διαίρεση εξαρτάται, ωστόσο, από μεταβολή των ορίων του λιμένα. Η συμφωνία μετόχων για τις ρυθμίσεις λύσης και εκκαθάρισης της Synergia 99 έχει χρονικό περιορισμό.

(176) Σύμφωνα με τον ισολογισμό της Gdynia Shipyard, η συμμετοχή της στη Synergia 99 ανέρχεται σε 40 εκατ. PLN. Σύμφωνα με το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου ([29]), τον Αύγουστο του 2007 το διοικητικό συμβούλιο της Synergia 99 επιβεβαίωσε, ενόψει της σύναψης συμφωνίας μετόχων για τη διαίρεση των στοιχείων ενεργητικού της Synergia σε περίπτωση εκκαθάρισής της, ότι η ονομαστική αξία των στοιχείων ενεργητικού της Synergia 99 ήταν […] (*) εκατ. PLN, η ο ποία, σύμφωνα με το διοικητικό συμβούλιο, αντανακλούσε την αγοραία αξία τους. Έκθεση ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα που υπέβαλε το διοικητικό συμβούλιο στους μετόχους την εποχή εκείνη επιβεβαίωσε ότι η αγοραία αξία της γης στην οποία βρίσκονται τα νεωλκεία ήταν […] εκατ. PLN.

ε) ***Χρηματοοικονομικές προβλέψεις***

(177) Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου περιέχει τροποποιημένες χρηματοοικονομικές προβλέψεις. Αυτές βασίζονται σε ορισμένες υποθέσεις για τον πληθωρισμό (WIBOR 3m), τη συναλλαγματική ισοτιμία USD/PLN και το κόστος των υλικών, τα οποία με τη σειρά τους βασίζονται σε εκτιμήσεις εξωτερικών συμβούλων. Η συναλλαγματική ισοτιμία PLN/USD που καθορίστηκε τον Ιούνιο ήταν 2,254 για το 2008 και 2,32 για το 2009, ενώ το σχέδιο του Σεπτεμβρίου, βάσει έκθεσης εξωτερικού συμβούλου ([30]), υιοθέτησε ισοτιμία 2,32 PLN ανά USD για την περίοδο αναδιάρθρωσης στο σύνολό της. Οι τιμές του χάλυβα που ελήφθησαν υπόψη τον Ιούνιο για το 2008 ήταν 1 381 δολάρια ΗΠΑ ανά τόνο, μειώνονται σε USD 1 211/t για το 2011 και αυξάνονται πάλι σε USD 1 359/t για το 2014. Το σχέδιο του Σεπτεμβρίου βασίζεται σε υψηλότερες τιμές χάλυβα (USD 1 539/t το 2009, USD 1 350/t το 2011 και USD 1 516/t το 2014). Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Ιουνίου προέβλεπε τις ακόλουθες τάσεις αύξησης των μισθών: 7,6 % το 2009, 7 % το 2010, 6 % το 2011 και περίπου 5 % μετά το 2012. Το σχέδιο του Σεπτεμβρίου προβλέπει χαμηλότερο ποσοστό αύξησης: 5,8 % το 2009, 5 % το 2010, 4 % το 2011 και 2012 και 3 % ετησίως μετά το 2012 ([31]). Το σχέδιο αναδιάρθρωσης του Ιουνίου προβλέπει πληθωρισμό περίπου 2,2 %. Το σχέδιο του Σεπτεμβρίου προβλέπει υψηλότερο πληθωρισμό, από 3,4 % το 2009 ([32]) που μειώνεται σταδιακά (σε 2,5-2,6 % μετά το 2012) ([33]).

(178) Η βασική μεταβολή ως προς τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις στο σχέδιο του Σεπτεμβρίου σε σχέση με το σχέδιο του Ιουνίου αφορά τα έσοδα από πωλήσεις πλοίων και από μη ναυπηγικές δραστηριότητες. Συγκεκριμένα, το σχέδιο του Σεπτεμβρίου προβλέπει σημαντικά υψηλότερες τιμές για τα οχηματαγωγά πλοία, ένα από τα δύο βασικά προϊόντα, μεταβολή η οποία επηρεάζει σοβαρά τις προβλέψεις αποτελεσμάτων χρήσης.

([29]) Παράρτημα 56 του κοινού σχεδίου αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου.
(*) Αναδιαρθρωθείσες οφειλές βάσει του κεφαλαίου 5α. Ο πίνακας αναφέρει την ονομαστική αξία των οφειλών που μεταβιβάστηκαν στην Operator. Σύμφωνα με τις πολωνικές αρχές, μεταβιβάστηκαν στην Operator στοιχεία ενεργητικού τουλάχιστον 45 % της ονομαστικής αξίας των οφειλών
([30]) Βασίζεται στην Goldman Sachs' global FX monthly analysis του Ιουνίου 2008.
([31]) Global Insight.
([32]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οικονομικές προβλέψεις, άνοιξη 2008.
([33]) Global Insight.

(179) Η πρόβλεψη για τα ενοποιημένα αποτελέσματα χρήσης για ναυπηγικές και μη ναυπηγικές δραστηριότητες στο σχέδιο του Σεπτεμβρίου παρουσιάζει θετικά περιθώρια κέρδους από το 2009 και μετά: (4,1 % το 2009, 3,1 % το 2010, 7,4 % το 2011 και 6,4 % στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2012). Τα περιθώρια κέρδους θα μειωθούν στο 4,3 % το 2014 (πτωτική στροφή της οικονομίας) και στη συνέχεια θα αυξάνονται σταδιακά στο 7,7 το 2017.

(180) Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Ιουνίου περιείχε σύνοψη μιας ανάλυσης ευαισθησίας για τις επιπτώσεις ορισμένων αλλαγών των βασικών υποθέσεων για τα δεκαετή κέρδη προ τόκων και φόρων (EBIDTA) και τα δεκαετή αθροιστικά κέρδη. Συγκεκριμένα, αναλύει τις επιπτώσεις μιας περαιτέρω ανατίμησης 5 groszy (εκατοστών) του PLN και περαιτέρω αύξησης 5 % των τιμών του χάλυβα και των μισθών. Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου περιέχει μια νέα λεπτομερέστερη ανάλυση ευαισθησίας που παρουσιάζει ιδίως την επίπτωση μιας ανατίμησης του PLN έναντι του δολαρίου κατά 5 %. Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου υποθέτει ότι η Πολωνία θα εισαχθεί στη ζώνη του ευρώ το 2013 και μετά δεν θα επηρεάζονται οι δραστηριότητες της επιχείρησης από διακυμάνσεις της συναλλαγματικής ισοτιμίας PLN/USD. Η νέα ανάλυση ευαισθησίας παρουσιάζει την επίπτωση μιας υποτίμησης του USD έναντι του ευρώ κατά 5 % την περίοδο 2013-2017 (δηλαδή μετά την εικαζόμενη προσχώρηση της Πολωνίας στο ευρώ).

(181) Σύμφωνα με τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις του σχεδίου του Ιουνίου, η μη προεξοφλημένη αποπληρωμή (ανεξάρτητα η μεταβαλλόμενη αξία του χρήματος στο χρόνο) δεν θα επιτευχθεί πριν το 11ο έτος της λειτουργίας, δηλαδή το 2019. Ο υπολογισμός αυτός έλαβε υπόψη μόνο τη χρηματοοικονομική έκθεση του επενδυτή (440 εκατ. PLN), το οποίο σημαίνει ότι οι αθροιστικές ταμειακές ροές της εξεταζόμενης περιόδου συγκρίνονται μόνο με εισφορές κεφαλαίου από τον επενδυτή, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ότι αναμένεται να πραγματοποιηθεί πρώτα σημαντική εισφορά κεφαλαίου από το κράτος. Το σχέδιο υποθέτει ότι το κόστος αναδιάρθρωσης ύψους περίπου 712 εκατ. PLN θα χρηματοδοτηθεί από τις μελλοντικές ταμειακές ροές της εταιρείας.

(182) Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου περιέχει προεξοφλημένο υπολογισμό της περιόδου αποπληρωμής 10 ετών. Το σχέδιο υποθέτει επίσης ότι μεγάλο μέρος του κόστους αναδιάρθρωσης (712 εκατ. PLN) ([34]) θα καλυφθεί από μελλοντικές ταμειακές ροές.

7. *ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΗΣ PSC*

(183) Η PSC συστάθηκε στην Πολωνία το 2007 με σκοπό την εξαγορά της Gdynia Shipyard. Ανήκει σε δύο εταιρείες, την Marine Co και την Maritim Shipyard, που ελέγχονται από τον πολωνό επιχειρηματία κ. Janusz Baran. Οι δύο εταιρείες λειτουργούν από τη δεκαετία του 1990 στην Γδύνια, το Γκντανσκ και το Στετίνο, κατασκευάζουν πλοία και λέμβους και εργάζονται με υπεργολαβία για μεγαλύτερα ναυπηγεία της Γερμανίας, της Νορβηγίας, των Κάτω Χωρών και της Γαλλίας, κατασκευάζοντας τμήματα πλοίων και παρέχοντας υπηρεσίες. Ο όμιλος απασχολεί συνολικά 1 500 άτομα.

α) ***Στρατηγική πωλήσεων***

(184) Όσον αφορά τη στρατηγική της αγοράς, το σχέδιο υποθέτει ότι η εταιρεία θα εστιαστεί στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οχηματαγωγά πλοία και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου και ότι θα κατασκευάζονται ετησίως μέχρι 10 πλοία ανεφοδιασμού. Εικάζεται επίσης ότι στο μέλλον η παραγωγή του ναυπηγείου θα είναι 12 πλοία ετησίως και θα αντιπροσωπεύει την παραγωγική ικανότητα του ναυπηγείου μετά το κλείσιμο της μικρής δεξαμενής. Το μέρος του σχεδίου για τη μελλοντική παραγωγή λαμβάνει ως υπόθεση αύξηση του αριθμού των ναυπηγούμενων πλοίων (από 6 το 2008 σε 12 το 2009, 17 το 2010 και 21 το 2012). Το χρηματοοικονομικό μοντέλο, βάσει του οποίου πραγματοποιήθηκαν εμφανώς οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις, λαμβάνει επίσης ως υπόθεση ότι η παραγωγή θα αυξηθεί σε 21 πλοία το 2012.

(185) Επιπλέον, το σχέδιο προβλέπει διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων και τη δημιουργία ενός τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στη σημερινή περιοχή του ναυπηγείου. Σύμφωνα με το σχέδιο, μετά τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας, το ναυπηγείο θα διαθέτει μια περίσσεια παράκτια λωρίδα γης στην οποία θα μπορούσε να κατασκευαστεί τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 150 000 TEU ετησίως.

β) ***Βιομηχανική και επιχειρησιακή αναδιάρθρωση***

(186) Τα κυριότερα προτεινόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης είναι η βιομηχανική αναδιάρθρωση με την εφαρμογή ενός επενδυτικού προγράμματος για την αύξηση της παραγωγικότητας, την περικοπή δαπανών και τη συντόμευση του κύκλου παραγωγής. Το εκτιμώμενο κόστος του επενδυτικού προγράμματος ναυπηγήσεων ανέρχεται σε 80 625 000 ευρώ. Έχει γίνει επίσης πρόβλεψη για επενδύσεις ύψους 50 εκατ. PLN (περίπου 15 εκατ. ευρώ) για την ανάπτυξη ενός τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Έτσι, η συνολική επένδυση θα ανέλθει σε 95,6 εκατ. ευρώ. Όμως, σε άλλο μέρος του σχεδίου αναδιάρθρωσης εκτιμάται ότι οι συνολικές επενδύσεις θα ανέλθουν σε 131 εκατ. ευρώ (443 εκατ. PLN). Η διαφορά ανάμεσα στους δύο αριθμούς δεν εξηγείται στο σχέδιο. Σύμφωνα με το σχέδιο η εφαρμογή αυτών των δύο μέτρων θα συμβάλει στη μείωση του κόστους ανά πλοίο κατά 25 % σε περίοδο πέντε ετών.

([34]) Παραδείγματος χάρη οι υποχρεώσεις δημοσίου δικαίου ύψους 400 εκατ. PLN που συσσωρεύτηκαν μέχρι το 2008 θα αποπληρωθούν από πρόσθετες ταμειακές ροές που θα δημιουργηθούν την περίοδο 2012-2018.

(187) Το σχέδιο επίσης προβλέπει την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου συστήματος ΤΠ για τη διαχείριση όλων των χώρων δραστηριότητας του ναυπηγείου, δηλαδή τους χώρους σχεδιασμού, εφοδιασμού, αποθήκευσης, επεξεργασίας χάλυβα, επίβλεψης της παραγωγής και λογιστηρίων.

(188) Το σχέδιο προβλέπει είτε τη διατήρηση του σημερινού αριθμού εργαζομένων ή τη μείωσή του κατά 650 άτομα. Δεν είναι σαφές ποιοι παράγοντες θα μπορούσαν να επηρεάσουν την επιλογή της μίας ή της άλλης εναλλακτικής λύσης. Το σχέδιο προβλέπει την εφαρμογή συστήματος πληρωμής βάσει κινήτρων.

(189) Όσον αφορά το ένα από τα κυριότερα προβλήματα του ναυπηγείου, δηλαδή την έκθεση στο συναλλαγματικό κίνδυνο και την αύξηση των τιμών του χάλυβα, το σχέδιο προτείνει να περιληφθούν στις συμβάσεις ρήτρες αναπροσαρμογής και φυσικές διασφαλίσεις (πραγματοποίηση δαπανών στο νόμισμα των εσόδων).

(190) Το σχέδιο υποθέτει επίσης ότι η χρηματοδότηση των πλοίων θα διασφαλίζεται με προκαταβολές εγγυημένες από την Export Credit Insurance Corporation σε πλεονεκτική τιμή σε σύγκριση με τη συνήθη πρακτική για υγιείς επιχειρήσεις και με ενδιάμεσα δάνεια εγγυημένα από το Δημόσιο.

γ) ***Οικονομική αναδιάρθρωση***

(191) Όσον αφορά την οικονομική αναδιάρθρωση, το σχέδιο υποθέτει ότι θα γίνει αναδιαπραγμάτευση των υφισταμένων συμβάσεων για τη μείωση των αναμενόμενων ζημιών. Σύμφωνα με το σχέδιο, εκτιμάται ότι η αναδιάρθρωση θα συμβάλει στην αύξηση των τιμών κατά 30 % (επίπεδο που ισχύει στην αγορά) και θα δημιουργήσει πρόσθετα έσοδα 100 εκατ. USD.

(192) Η υλοποίηση του σχεδίου βασίζεται στις υποθέσεις ότι το κράτος θα χορηγήσει πρόσθετη ενίσχυση υπό μορφή εισφοράς κεφαλαίου 515 εκατ. PLN, ότι θα γίνει παραγραφή και αναδιάταξη οφειλής προς το δημόσιο συνολικού ποσού 497 εκατ. PLN και θα καλυφθούν όλα τα άλλα συσσωρευμένα και δυνητικά στοιχεία παθητικού του ναυπηγείου (όπως μελλοντικές ζημίες από υφιστάμενες συμβάσεις ή διαφορές). Τέλος, ο επενδυτής καλεί το κράτος να εξασφαλίσει ότι η Export Credit Insurance Corporation θα εγγυηθεί την παραγωγή κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης με ευνοϊκή προμήθεια σε σύγκριση με τη συνήθη πρακτική της έναντι υγιών επιχειρήσεων και ότι το Δημόσιο θα παρέχει εγγυήσεις για κεφάλαιο κίνησης ύψους 297 εκατ. PLN.

δ) ***Ίδια συνεισφορά***

(193) Όσον αφορά την ίδια συνεισφορά, το σχέδιο προβλέπει εισφορά κεφαλαίου από τον επενδυτή ύψους 500 εκατ. PLN για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων και την κάλυψη αναμενόμενων ζημιών από υφιστάμενες συμβάσεις. Προτείνει επίσης η ίδια συνεισφορά στη διαδικασία αναδιάρθρωσης να περιλαμβάνει έσοδα 50 εκατ. PLN από την προγραμματιζόμενη πώληση στοιχείων ενεργητικού και έσοδα από την πώληση που έγινε μετά την προσχώρηση (124,5 εκατ. PLN). Με αυτό τον υπολογισμό, η ίδια συνεισφορά ανέρχεται σε 675 εκατ. PLN. Όμως, στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, ο επενδυτής δηλώνει ίδια συνεισφορά μόνο 475 εκατ. PLN.

ε) ***Χρηματοοικονομικές προβλέψεις***

(194) Οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις βασίζονται σε σταθερή συναλλαγματική ισοτιμία 3,46 PLN ανά ευρώ και 2,2 PLN ανά USD και στην υπόθεση ότι ο αριθμός ναυπηγούμενων πλοίων θα αυξηθεί σε 21 το 2012 και ότι ο επενδυτής σχεδιάζει να επεκτείνει τη ναυπηγική δραστηριότητα στο ναυπηγείο. Εκτιμάται ότι οι πωλήσεις θα ανέλθουν σε 1,2 δισ. PLN το 2008 και εικάζεται ότι θα αυξάνονται σταθερά και θα ανέλθουν σε 2,6 δισ. PLN έως το 2012 (αύξηση 116 % το 2008).

8. *ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ*

(195) Σε συνεργασία με τον εξωτερικό σύμβουλό της και το ναυπηγείο, η Επιτροπή ακολούθησε την ακόλουθη μέθοδο αξιολόγησης της παραγωγικής ικανότητας που πρότεινε η Πολωνία ως αντισταθμιστικό μέτρο.

(196) Για να είναι τα αντισταθμιστικά μέτρα αποτελεσματικά, η μείωση της παραγωγικής ικανότητας πρέπει να είναι επαρκής για να εξασφαλιστεί ότι η μελλοντική παραγωγική ικανότητα του ναυπηγείου μετά την αναδιάρθρωση θα είναι μικρότερη από την παρούσα.

(197) Η Επιτροπή πρώτα εκτίμησε την τρέχουσα τεχνική ικανότητα του ναυπηγείου και ανέφερε ότι η συναρμολόγηση πλοίων στις δεξαμενές ήταν ένα από τα στοιχεία συμφόρησης στη διαδικασία παραγωγής του ναυπηγείου που δεν θα μπορούσε να επιλυθεί εύκολα με ανάθεση εργασιών με υπεργολαβίες. Σύμφωνα με τη μέθοδο που χρησιμοποίησε η Επιτροπή, την οποία δεν αμφισβήτησαν ούτε οι πολωνικές αρχές ούτε το ναυπηγείο, η παραγωγική ικανότητα υπολογίζεται με βάση τη διάρκεια συναρμολόγησης στη δεξαμενή και ένα συνήθη τύπο πλοίων (εφόσον ο χρόνος συναρμολόγησης πλοίων διαφορετικών CGT μπορεί να είναι ο ίδιος).

(198) Η τρέχουσα παραγωγική ικανότητα λαμβάνει υπόψη το χρόνο που απαιτείται σήμερα για τη συναρμολόγηση ενός (ορισμένου τύπου) πλοίου στις δεξαμενές. Ο χρόνος αυτός θα πρέπει να αντανακλά όλες τις σημερινές ελλείψεις της διαδικασίας παραγωγής, δηλαδή τη χαμηλή παραγωγικότητα, τις συμφορήσεις, τα απαρχαιωμένα στοιχεία ενεργητικού, τις ανεπαρκείς ροές παραγωγής και προβλήματα που συνδέονται με το εργατικό δυναμικό. Οι οικονομικές δυσκολίες που

πλήττουν την επιχείρηση λόγω της δυσχερούς οικονομικής κατάστασης είναι ο μοναδικός παράγοντας για τον οποίο θα μπορούσε να αναπροσαρμοστεί ο χρόνος συναρμολόγησης. Η μη τακτική πρόσβαση ή η έλλειψη πρόσβασης σε κεφάλαιο κίνησης μπορεί να διαταράξει σοβαρά τη διαδικασία παραγωγής. Εφόσον αυτός είναι ένας εξωτερικός παράγοντας που αφορά όλες τις επιχειρήσεις σε οικονομικά δυσχερή θέση και δεν οφείλεται σε ανεπάρκεια της ίδιας της εταιρείας, η Επιτροπή θεώρησε ότι η επίδοση του ναυπηγείου θα μπορούσε να προσαρμοστεί με την εξασφάλιση εύκολης πρόσβασης σε κεφάλαιο κίνησης.

(199) Η εκτιμώμενη μελλοντική παραγωγική ικανότητα λαμβάνει υπόψη το χρόνο που είναι πιθανό να απαιτείται για τη συναρμολόγηση ενός (συγκεκριμένου τύπου) πλοίου στη δεξαμενή, με την υπόθεση ότι η παραγωγικότητα του ναυπηγείου είναι συγκρίσιμη με βάση ένα πρότυπο που έχουν ορίσει άλλα ανταγωνιστικά ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Εν ολίγοις, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα αποτελέσματα του απαραίτητου εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων και η εισαγωγή βέλτιστων συνθηκών εργασίας (οργάνωση, προμήθειες, εργατικό δυναμικό).

(200) Ο εκσυγχρονισμός είναι αναπόφευκτος για να αποκατασταθεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα των ναυπηγείων. Η συνδεόμενη αύξηση της παραγωγικότητας θα σηματοδοτήσει τη μείωση των εισροών και την επιτάχυνση της παραγωγής του ναυπηγείου. Όσο βελτιώνονται τα διάφορα στοιχεία παραγωγής, θα αυξάνεται και η παραγωγικότητα, που νοείται ως ικανότητα ναυπήγησης ενός συγκεκριμένου αριθμού πλοίων. Πρέπει, συνεπώς, να επισημανθεί ότι το κλείσιμο ορισμένων εγκαταστάσεων, όπως το προτεινόμενο κλείσιμο της μόνιμης δεξαμενής SD I στο ναυπηγείο της Γδύνιας, μπορεί να αντισταθμιστεί εξ ολοκλήρου από την αύξηση της παραγωγικής ικανότητας της άλλης δεξαμενής. Για να είναι αποτελεσματικά τα αντισταθμιστικά μέτρα, η μείωση της παραγωγικής ικανότητας πρέπει να είναι τέτοια ώστε η παραγωγική ικανότητα του ναυπηγείου στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, δηλαδή μετά την πραγματοποίηση των επενδύσεων και την αύξηση της παραγωγικότητας, να είναι χαμηλότερη από την παρούσα. Μόνο με αυτό τον τρόπο μπορούν να συμβιβαστούν οι δύο στόχοι της εξασφάλισης της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας, η οποία απαιτεί αύξηση της παραγωγικότητας, και του περιορισμού στο ελάχιστο κάθε νόθευσης του ανταγωνισμού.

(201) Για να εξασφαλιστεί η ορθότητα της μεθόδου υπολογισμού της σημερινής και της μελλοντικής παραγωγικής ικανότητας, πρέπει να χρησιμοποιείται το ίδιο μείγμα προϊόντων, δηλαδή ο ίδιος τύπος πλοίων. Διαφορετικά, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ένα «μέσο πλοίο» (δηλ. με μέση χωρητικότητα CGT βάσει του δελτίου παραγγελιών του ναυπηγείου).

(202) Η Gdynia Shipyard ανέφερε εξαρχής ότι η τεχνική της δυναμικότητα ανερχόταν σε 540 000 CGT. Μετά τη διασαφήνιση της προαναφερθείσας μεθοδολογίας και την αποδοχή της από την Επιτροπή και την Gdynia Shipyard, η εταιρεία ανέφερε ότι ο υπολογισμός της σημερινής παραγωγικής ικανότητας, εφόσον δεν υπόκειται σε χρηματοοικονομικούς περιορισμούς, βασίζεται στην τεχνική υπόθεση ότι η διάρκεια του κύκλου ναυπήγησης είναι τρεις μήνες, με δυνατότητα παράλληλης συναρμολόγησης μέχρι και τριών πλοίων σε διαφορετικά στάδια κατασκευής (μερική χρήση της μεθόδου ταυτόχρονης ναυπήγησης («semi-tandem») στη μεγάλη μόνιμη δεξαμενή SD II)· με αυτό τον τρόπο προκύπτει ικανότητα κατασκευής έως 14 πλοίων ετησίως. Ελήφθη ως υπόθεση ένα τυπικό χαρτοφυλάκιο προϊόντων για το ναυπηγείο, που επιβεβαιώθηκε από το υφιστάμενο βιβλίο παραγγελιών και από τη στρατηγική πωλήσεων στο σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006. Με μια μέση χωρητικότητα 27 000 CGT ανά πλοίο, η τρέχουσα παραγωγική ικανότητα χωρίς χρηματοοικονομικούς περιορισμούς υπολογίστηκε σε 378 000 CGT.

(203) Για να εξετάσει την επίπτωση των υφισταμένων χρηματοοικονομικών περιορισμών στη διαδικασία παραγωγής (δηλαδή κατά πόσες εβδομάδες ή μήνες παρατείνεται ο κύκλος παραγωγής εξαιτίας των καθυστερήσεων στις προμήθειες που οφείλονται καθαρά στην έλλειψη κεφαλαίου κίνησης) και για να εκτιμήσει αν η σοβαρότητα αυτών των περιορισμών υπερεκτιμάται ή υποεκτιμάται, η Επιτροπή σύγκρινε αυτό τον αριθμό με τα καλύτερα αποτελέσματα των πρόσφατων ετών (κατασκευή 12 πλοίων συνολικού CGT 272 000 το 2002). Πρώτα, η Επιτροπή επισήμανε ότι η διαφορά ανάμεσα στο καλύτερο αποτέλεσμα του 2002 και την τρέχουσα τεχνική ικανότητα οφειλόταν εν μέρει στις διαφορετικές παραγγελίες. Την τρέχουσα περίοδο το ναυπηγείο ναυπηγούσε πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας σε CGT. Εάν το 2002 το ναυπηγείο κατασκεύαζε πλοία μέσης χωρητικότητας 27 000 CGT, η συνολική παραγωγή του θα ήταν 324 000 CGT. Η υπόλοιπη διαφορά μπορεί να αποδοθεί στην επίπτωση χρηματοοικονομικών περιορισμών στη διαδικασία παραγωγής και αντιστοιχεί σε περίπου δύο πλοία μέσου CGT, δηλαδή σε 14 %, το οποίο η Επιτροπή θεώρησε εύλογη υπόθεση.

(204) Όσον αφορά τη μελλοντική παραγωγική ικανότητα, η εταιρεία εξήγησε ότι, εάν λειτουργούν και οι δύο δεξαμενές, η μεγάλη μόνιμη δεξαμενή SD II θα μπορούσε να χρησιμοποιείται για παράλληλη ναυπήγηση και για την ταυτόχρονη ναυπήγηση περισσότερων πλοίων («μέθοδος semi-tandem»), και έτσι θα ήταν δυνατή η παράλληλη κατασκευή μέχρι τεσσάρων κυτών σε διάφορα στάδια ολοκλήρωσης. Με τον τρόπο αυτό, το ναυπηγείο θα μπορούσε να ναυπηγεί 18 πλοία, με βάση την υπόθεση ότι η διάρκεια του κύκλου ναυπήγησης είναι 3 μήνες ([35]). Με μέση χωρητικότητα 27 000 CGT ανά πλοίο, η μελλοντική παραγωγική ικανότητα του ναυπηγείου και στις δύο μόνιμες δεξαμενές θα ήταν 486 000 CGT και μετά το κλείσιμο της μικρής δεξαμενής SD I θα ήταν 12 πλοία ή 324 000 CGT, λαμβάνοντας ως μέση χωρητικότητα τους 27 000 CGT ανά πλοίο.

([35]) Η εταιρεία επιβεβαίωσε ότι η διάρκεια του κύκλου ναυπήγησης δεν μπορούσε να μεταβληθεί ουσιαστικά, εφόσον οι επενδύσεις μάλλον θα περιέκοβαν το κόστος αντί να περιορίσουν τη διάρκεια του κύκλου παραγωγής.

(205) Με βάση αυτά τα στοιχεία, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η παραγωγική ικανότητα μετά το κλείσιμο της μικρής δεξαμενής SD I θα μειωνόταν περίπου κατά 14 %. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το ναυπηγείο θα έμενε με μία εγκατάσταση καθέλκυσης, τη δεξαμενή SD II και ότι η εταιρεία είχε αποδείξει με διεξοδική και αξιόπιστη ανάλυση ότι κάθε μείωση της παραγωγικής ικανότητας της μόνιμης δεξαμενής SD II, εκτός από το κλείσιμο της δεξαμενής SD I, θα έθετε σε κίνδυνο την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του ναυπηγείου, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι το κλείσιμο της δεξαμενής SD I που προτείνει η Πολωνία θα ήταν ένα επαρκές αντισταθμιστικό μέτρο.

(206) Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης της ISD Polska πρότεινε ένα εναλλακτικό σύνολο αντισταθμιστικών μέτρων με βάση την υιοθετηθείσα επιχειρηματική στρατηγική. Το σχέδιο προβλέπει τα ακόλουθα αντισταθμιστικά μέτρα στο πλαίσιο της έρευνας για την κρατική ενίσχυση στην Gdańsk Shipyard και την Gdynia Shipyard: το κλείσιμο τριών νεωλκείων στα ναυπηγεία Γκντανσκ έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008, εφόσον είναι δυνατό να μεταφερθεί η τρέχουσα παραγωγή του ναυπηγείου Γκντανσκ στη μικρή δεξαμενή του ναυπηγείου της Γδύνιας με βάση τα τεχνικά, οργανωτικά και νομικά εμπόδια. Στη συνεδρίαση της 8ης Ιουλίου 2008, η ISD Polska ανέφερε ότι λόγω των εργασιών προσαρμογής της μικρής δεξαμενής των ναυπηγείων της Γδύνιας δεν θα ήταν δυνατό να το κλείσιμο των νεωλκείων πριν από το δεύτερο εξάμηνο του 2009. Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου προτείνει την αναβολή του κλεισίματος των δύο νεωλκείων μέχρι τον Ιούνιο του 2009 και του τρίτου νεωλκείου μέχρι τον Οκτώβριο του 2009 ([36]). Ακόμη, η παραγωγική ικανότητα του ναυπηγείου θα περιοριστεί σε 400 000 CGT ετησίως για δέκα έτη από την ημερομηνία προσχώρησης της Πολωνίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή μέχρι το 2014.

(207) Στη συνεδρίαση της 30ής Σεπτεμβρίου, η ISD Polska ενημέρωσε την Επιτροπή ότι, ως πρόσθετο αντισταθμιστικό μέτρο, θα μπορούσε να μειώσει περαιτέρω την παραγωγή της σε 360 000 CGT ετησίως για περίοδο δέκα ετών από το κλείσιμο των νεωλκείων. Η ISD Polska ανέφερε επίσης ότι θα έκλεινε τα νεωλκεία νωρίτερα από την ημερομηνία που προβλέπεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης της 12ης Σεπτεμβρίου, δηλαδή θα μπορούσε να κλείσει τα νεωλκεία B3 και B5 μέχρι τα τέλη Απριλίου του 2009 και το νεωλκείο B1 μέχρι το τέλος Αυγούστου 2009.

(208) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης της PSC προβλέπει την πώληση της μικρότερης δεξαμενής στις αρχές του 2009. Τα αναμενόμενα έσοδα ύψους 170 εκατ. PLN εκτιμάται ότι θα αυξήσουν το κεφάλαιο κίνησης του ναυπηγείου.

([36]) Παράρτημα 32 του κοινού σχεδίου αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου.

9. *ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΉΘΗΚΕ ΣΤΗΝ GDYNIA SHIPYARD (ΚΑΤΆΣΤΑΣΗ ΤΟΝ ΙΟΎΝΙΟ ΤΟΥ 2008)*

(209) Σύμφωνα με τις πολωνικές αρχές, η Gdynia Shipyard έλαβε την κρατική ενίσχυση που αναφέρεται στους πίνακες 1 έως 4 από την 1η Μαΐου 2004.

(210) Ο πίνακας 1 παρουσιάζει τη χορηγηθείσα ενίσχυση από την 1η Μαΐου 2004, ημερομηνία προσχώρησης της Πολωνίας στην ΕΕ, μέχρι τις 30 Ιουνίου 2007. Η Πολωνία κοινοποίησε αυτά τα μέτρα με επιστολή τής 13ης Ιουλίου 2007. Ο κατάλογος περιλαμβάνει ορισμένα από τα μέτρα που αναφέρονται στο παράρτημα 1 μέρος Β της απόφασης για την κίνηση επίσημης διαδικασίας έρευνας.

(211) Η Πολωνία έδωσε πρόσθετες εξηγήσεις όσον αφορά την αναδιάρθρωση των στοιχείων παθητικού βάσει του κεφαλαίου 5α. Οι πολωνικές αρχές εξήγησαν ότι το ναυπηγείο μεταβίβασε στην Operator ([37]) στοιχεία ενεργητικού ισοδύναμα τουλάχιστον με το 45 % της αξίας των μεταβιβασθέντων στοιχείων παθητικού ([38]). Σύμφωνα με την Πολωνία, το στοιχείο της ενίσχυσης ισοδυναμεί με το 55 % της ονομαστικής αξίας του παθητικού που μεταβιβάστηκε στην Operator. Αυτή η ονομαστική αξία παρατίθεται στον πίνακα 1 κατωτέρω.

(212) Τα δάνεια που λαμβάνονται με εγγύηση του Δημοσίου, τα οποία απαριθμούνται στο παράρτημα 1, χορηγήθηκαν με επιτόκιο ίσο με LIBOR 1M + 100 μονάδες βάσης, ενώ ο κίνδυνος αφερεγγυότητας κατά τη χορήγηση των εγγυήσεων εκτιμήθηκε από τις πολωνικές αρχές σε 60-70 %. Οι εγγυήσεις του Δημοσίου χορηγήθηκαν έναντι εξασφαλίσεων υπό μορφή υποσχετικής που εξέδωσε το ναυπηγείο και συμβολαιογραφικής πράξης στην οποία το ναυπηγείο δέχτηκε τη ρευστοποίηση περιουσιακών στοιχείων του έως το 120 % της αξίας της εγγύησης. Το Δημόσιο εισέπραξε προμήθεια ίση με το 0,4 % του εγγυημένου ποσού.

(213) Ο πίνακας 1 παρουσιάζει επίσης δάνεια που χορήγησε η Korporacja Polskie Stocznie ("KPS") και χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση των αναγκών του ναυπηγείου σε κεφάλαια κίνησης. Με επιστολές της 11ης Ιουλίου 2007 και 9ης Ιανουαρίου 2008, η Πολωνία υποστήριξε ότι τα δάνεια αυτά δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση, διότι το επιτόκιο αντιστοιχούσε στην εκτίμηση κινδύνου του συγκεκριμένου επενδυτικού στοιχείου για το οποίο ζητήθηκαν τα δάνεια.

(214) Για τα δάνεια που χορηγήθηκαν το 2005-2007, η KPS εφάρμοσε κυμαινόμενο επιτόκιο από 9,6 % έως 13,46 %, με μέσο σταθερό επιτόκιο 10,64 %. Εισέπραξε επίσης εφάπαξ προμήθεια από 0,1 % έως 0,4 %. Σύμφωνα με τις πολωνικές αρχές, η KPS ζήτησε εξασφαλίσεις σε μορφή αποδοχής αναγκαστικής είσπραξης στοιχείων, συμφωνίας για την εκχώρηση εισπρακτέων οφειλών, χωρίς όρους εντολής πληρωμής, λευκής υποσχετικής ή ενεχυρίασης στοιχείων ενεργητικού ([39]).

([37]) Κρατική εταιρεία που εφαρμόζει αναδιάρθρωση των υποχρεώσεων δημοσίου δικαίου σύμφωνα με το κεφάλαιο 5α.

([38]) Αναλυτικότερα για τη διαδικασία αναδιάρθρωσης βάσει του κεφαλαίου 5α βλέπε μέρος 3.2 της απόφασης για την κίνηση επίσημης διαδικασίας έρευνας.

([39]) Επιστολή της 9ης Φεβρουαρίου 2008, σ. 15.

(215) Η KPS ιδρύθηκε το 2004 ως θυγατρική πλήρως ελεγχόμενη από τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης για να λειτουργεί ως ταμείο επιχειρηματικού κεφαλαίου για τον Οργανισμό. Η αρχική της αποστολή ήταν να αποτελέσει όχημα για την ενοποίηση των τριών μεγαλύτερων ναυπηγείων της Πολωνίας, ένα σχέδιο που εγκαταλείφθηκε το 2006. Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλαν οι πολωνικές αρχές το 2006 ([40]), η KPS επρόκειτο να χρηματοδοτηθεί με εισφορά κεφαλαίου από τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης με εισφορά σε είδος (μετοχές σε τρίτες εταιρείες) που θα χορηγούσε ο οργανισμός και με ανανεωνόμενο τραπεζικό δάνειο με την εγγύηση του οργανισμού, το οποίο προοριζόταν ειδικά ως οικονομική ενίσχυση για τα ναυπηγεία. Σύμφωνα με το Διαδικτυακό τόπο της πολωνικής κυβέρνησης, η KPS θα στήριζε επίσης ναυπηγικές δραστηριότητες στην Πολωνία εκδίδοντας ομολογίες πλήρως εγγυημένες από τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης. Πράγματι, το έγγραφο με τίτλο «Μια στρατηγική για το ναυπηγικό κλάδο (ναυπηγεία κατασκευής) στην Πολωνία 2006-2013» ([41]) επιβεβαιώνει ότι η KPS έπρεπε να παράγει κεφάλαια εκδίδοντας χρεόγραφα για ποσό περίπου 100 εκατ. USD, διασφαλισμένα με τα στοιχεία ενεργητικού που προορίζονταν για την αναδιάρθρωση της ναυπηγικής βιομηχανίας υπό μορφή μεταφοράς κεφαλαίων από το Δημόσιο Ταμείο στον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης.

(216) Ο πίνακας 2 παρουσιάζει τα μέτρα που κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή μετά τη 13η Ιουλίου, με επιστολές της 6ης Δεκεμβρίου 2007 και 12ης Φεβρουαρίου 2008: δύο δάνεια από τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης για τη χρηματοδότηση κεφαλαίου κίνησης (μισθοί και εμπορικό παθητικό). Ο πίνακας 2 παρουσιάζει επίσης δάνειο που χορήγησε η KPS συμπληρωματικά με την απόφασή της αριθ. 02/11/2007, για το οποίο η Επιτροπή ενημερώθηκε με επιστολή τής 9ης Ιανουαρίου 2008 ([42])· εντούτοις, η Επιτροπή δεν διαθέτει λεπτομερή στοιχεία για το ποσό και τη διάρκεια αυτού του δανείου. Η KPS εφάρμοσε επιτόκιο 10,5 % και εφάπαξ προμήθεια 0,1 %.

(217) Δεδομένης της δυσχερούς οικονομικής κατάστασης του ναυπηγείου, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο να χορηγήθηκε στη Gdynia Shipyard συμπληρωματική κρατική ενίσχυση παρόμοιου χαρακτήρα.

(218) Ο πίνακας 3 απαριθμεί τις εκκρεμείς υποχρεώσεις δημοσίου δικαίου της Gdynia Shipyard μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2007. Τα στοιχεία αυτά κοινοποιήθηκαν από την Πολωνία την 9η Ιανουαρίου 2008. Στην επιστολή εκείνη η Πολωνία επιβεβαίωσε ότι η Gdynia Shipyard δεν κατάβαλλε τακτικά τις οφειλές της στο δημόσιο. Κατέβαλλε τις οφειλές της στο Ταμείο Κοινωνικής Ασφάλισης (ZUS) ληξιπρόθεσμα, στο βαθμό που μπορούσε λόγω της οικονομικής της κατάστασης.

(219) Σύμφωνα με το παράρτημα 1 της επιστολής των πολωνικών αρχών της 9ης Ιανουαρίου 2008, οι εκκρεμείς οφειλές στους αρμόδιους δημόσιους οργανισμούς την 1η Μαΐου 2004 ανέρχονταν σε 254 εκατ. PLN περίπου. Από την 1η Ιανουαρίου 2005 έως την 30ή Σεπτεμβρίου 2007 δημιουργήθηκαν νέες οφειλές ύψους 362 εκατ. PLN. Κατά το διάστημα εκείνο, η Gdynia Shipyard αποπλήρωσε ποσό 194 εκατ. PLN ([43]). Την 30ή Σεπτεμβρίου 2007, οι εκκρεμείς οφειλές ανέρχονταν σε 423 εκατ. PLN περίπου.

(220) Η Gdynia Shipyard σχεδίαζε να αποπληρώσει τουλάχιστον μέρος των εκκρεμών οφειλών από τα έσοδα της εισφοράς κεφαλαίου 515 εκατ. PLN από το Δημόσιο, προϋπόθεση για την καταβολή της οποίας ήταν η εισφορά κεφαλαίου από ιδιώτη επενδυτή που επελέγη με την προαναφερθείσα διαδικασία ιδιωτικοποίησης.

(221) Τέλος, μετά την προσχώρηση της Πολωνίας στην ΕΕ, η Gdynia Shipyard έλαβε ενίσχυση την οποία η Πολωνία θεωρεί ότι «χορηγήθηκε για άλλους σκοπούς εκτός της αναδιάρθρωσης» (πίνακας 4 κατωτέρω). Αυτή η κρατική ενίσχυση χορηγήθηκε για E&A και κατάρτιση και ανήλθε συνολικά σε 412 000 PLN.

(222) Η Gdynia Shipyard έλαβε και άλλη ενίσχυση εκτός από αυτήν που αναφέρεται στους πίνακες 1-4 κατωτέρω.

(223) Πρώτον, στην επιστολή τους της 11ης Ιουλίου 2007 ([44]), οι πολωνικές αρχές κοινοποίησαν ένα σύνολο μέτρων που περιγράφονται ως «μέτρα που θα ληφθούν […] από 1ης Ιουλίου 2007 μέχρι το τέλος της διαδικασίας αναδιάρθρωσης.»

(224) Η Επιτροπή επισημαίνει πρωτίστως ότι όλα αυτά τα μέτρα περιλαμβάνουν πιθανή διαγραφή του δεδουλευμένου τόκου από την 1η Ιουλίου 2003 έως τις 15 Μαρτίου 2005 επί των υποχρεώσεων δημοσίου δικαίου που αναδιαρθρώθηκαν βάσει του κεφαλαίου 5α, συνολικού ποσού 6 905 304 PLN. Οι πολωνικές αρχές ανέφεραν ότι εκκρεμούσε ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων διαφορά μεταξύ τους και της Gdynia Shipyard για το αν οι τόκοι αυτοί έπρεπε να παραγραφούν ή όχι. Εφόσον οι τόκοι αυτοί είναι παράγωγο των βασικών οφειλών που αναδιαρθρώθηκαν βάσει του κεφαλαίου

([40]) Επιστολή της 17ης Φεβρουαρίου 2006, που πρωτοκολλήθηκε στις 22 Φεβρουαρίου 2006.

([41]) Στρατηγική για το ναυπηγικό κλάδο (ναυπηγεία κατασκευής πλοίων) στην Πολωνία 2006-2010, που εκδόθηκε τον Αύγουστο του 2006, σ. 30.

([42]) Πίνακας 3, σελίδα 14 της επιστολής.

([43]) Δεν είναι σαφές από το έγγραφο της Πολωνίας αν ήταν ληξιπρόθεσμες όλες οι πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν. Εντούτοις, η Επιτροπή επισημαίνει τη γενική κατάσταση του ναυπηγείου, την επιβεβαίωση της Πολωνίας ότι το ναυπηγείο δεν μπόρεσε να αποπληρώσει τις οφειλές προς δημόσιο και ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις που πραγματοποιήθηκαν πληρωμές, δεν αποπληρώθηκε το συνολικό ποσό των οφειλών.

([44]) Παράρτημα I πίνακας 2.

5α και απαριθμούνται στον πίνακα 1 κατωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το συνολικό ποσό της διαγραφής τόκων συνιστά επίσης κρατική ενίσχυση ([45]) και καλύπτεται από την παρούσα απόφαση.

(225) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι αυτός ο πίνακας περιέχει διάφορα μέτρα που συνίστανται στην αναβολή ή διαγραφή οφειλών προς το δημόσιο. Δεν είναι σαφές κατά πόσο τα μέτρα αυτά επικαλύπτονται με τις οφειλές προς το δημόσιο που απαριθμούνται στο παράρτημα 1 της επιστολής της Πολωνίας της 9ης Ιανουαρίου 2008 (και παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα 3 κατωτέρω).

(226) Το σημαντικότερο, η Gdynia Shipyard επωφελούνταν με εγγυήσεις παραγωγής από την Export Credit Insurance Corporation (στη συνέχεια αναφέρεται ως «εγγυήσεις προκαταβολών» ή ως «εγγυήσεις της Export Credit Insurance Corporation»). Σχεδόν ολόκληρος ο ναυπηγικός κλάδος χρηματοδοτούνταν χάρη σε αυτές τις εγγυήσεις μετά την 1η Μαΐου 2004. Συνολικά, από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 12 Ιουνίου 2008, η Gdynia Shipyard έλαβε 108 εγγυήσεις συνολικής αξίας 3 095 529 638 PLN για πλοία που ναυπηγήθηκαν στη Γδύνια (όχι στις εγκαταστάσεις της Gdańsk Shipyard, η οποία ήταν προηγουμένως θυγατρική της Gdynia Shipyard). ([46]) Με την επιστολή τής 11ης Ιουλίου 2007 η Πολωνία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η Export Credit Insurance Corporation θα συνέχιζε να παρέχει εγγυήσεις στη Gdynia Shipyard μέχρι τα τέλη του 2008.

(227) Κοινό χαρακτηριστικό της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι ότι τα ναυπηγεία δεν μπορούν συνήθως να αντλήσουν εσωτερικά επαρκές κεφάλαιο κίνησης για την κατασκευή πλοίων και βασίζονται σε εξωτερική χρηματοδότηση είτε με δανεισμό (τα αποκαλούμενα δάνεια παραγωγής) είτε με προκαταβολές από πλοιοκτήτες που προχρηματοδοτούν την κατασκευή. Οι πλοιοκτήτες συνήθως καταβάλλουν το 80 % της τιμής προκαταβολικά σε δόσεις, οι οποίες συμπίπτουν με ορισμένα καθοριστικά στάδια της κατασκευής των πλοίων, και το υπόλοιπο 20 % με την παράδοση. Η συμμετοχή των πλοιοκτητών στη χρηματοδότηση των ναυπηγικών βιομηχανιών είναι, συνεπώς, καθοριστική. Οι εγγυήσεις της Export Credit Insurance Corporation χορηγούνταν στην Gdynia Shipyard για να διασφαλιστούν οι προκαταβολές των πλοιοκτητών έναντι του κινδύνου να μην μπορέσει το ναυπηγείο να εκπληρώσει την υποχρέωσή του να παραδώσει το πλοίο.

(228) Διάφορες επιστολές της Πολωνίας σχετικά με τη λειτουργία του συστήματος εγγυήσεων της Export Credit Insurance Corporation ([47]) αναφέρουν ότι οι εγγυήσεις αυτές χορηγούνταν στην Gdynia Shipyard με τον ακόλουθο τρόπο. Πρώτα υπογραφόταν σύμβαση με τον πλοιοκτήτη, προϋπόθεση της οποίας ήταν συνήθως να προσκομίσει το ναυπηγείο απόδειξη εντός μιας συγκεκριμένης περιόδου ότι η Export Credit Insurance Corporation θα εγγυούνταν την εκτέλεση της παραγωγής. Η Export Credit Insurance Corporation εξέδιδε ψήφισμα με το οποίο αναλάμβανε να διασφαλίσει τη χρηματοδότηση του πλοίου συνολικά εγγυώμενη τις προκαταβολές. Με κατοπινές ατομικές συμφωνίες, η Export Credit Insurance Corporation ενεργοποιούσε την εγγύηση για κάθε επιμέρους προκαταβολή (συνήθως ήταν τέσσερις). Η συνολική έκθεση της Export Credit Insurance Corporation στον κίνδυνο να μην μπορέσει το ναυπηγείο να τηρήσει την υποχρέωσή του να παραδώσει το πλοίο ανερχόταν συνήθως στο 80 % της τιμής αγοράς, δηλαδή στο συνολικό ποσό των προκαταβολών τις οποίες κατέβαλλε ο πλοιοκτήτης πριν την παράδοση του πλοίου. Αυτή η συνολική έκθεση ήταν γνωστή όταν η Export Credit Insurance Corporation εξέδιδε την απόφαση που διασφάλιζε τη χρηματοδότηση του πλοίου από τον πλοιοκτήτη. Η εγγύηση έληγε με την παράδοση του πλοίου.

(229) Η Export Credit Insurance Corporation ασκεί διάφορες λειτουργίες ([48]) οι οποίες χωρίζονται κυρίως σε εμπορικές δραστηριότητες και σε δραστηριότητες που πραγματοποιούνται για λογαριασμό του Δημόσιου Ταμείου και είναι εγγυημένες από αυτό. Για τις τελευταίες αυτές δραστηριότητες τηρείται χωριστός τραπεζικός λογαριασμός στο όνομα «Interes Narodowy». Οι εγγυήσεις που παρέχονται στη Gdynia Shipyard είναι μέρος της επιχειρηματικής δραστηριότητας που εγγυάται συμπληρωματικά το Δημόσιο Ταμείο.

(230) Σύμφωνα με τα στοιχεία που κοινοποίησε η Πολωνία, η Export Credit Insurance Corporation χορηγούσε στη Gdynia Shipyard εγγυήσεις προκαταβολών έναντι προμήθειας ανάλογης με το ποσό της εγγύησης. Η προμήθεια είναι 2 % ετησίως για τις εγγυήσεις μέχρι 35 εκατ. PLN και 1 % ετησίως για εγγυήσεις άνω των 35 εκατ. PLN. Η Export Credit Insurance Corporation απαιτεί ως εξασφάλιση τη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας το πλοίου, του υπό ναυπήγηση πλοίου και των κατασκευαστικών υλικών. Οι ίδιοι όροι πρέπει να ισχύσουν και για τις εγγυήσεις της Export Credit Insurance Corporation που χορηγούνται πριν από τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης, δηλαδή πριν το 2012.

(231) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στις 3 Ιουνίου 2008, η Πολωνία αποφάσισε να χορηγήσει στη Gdynia Shipyard πρόσθετη εισφορά κεφαλαίου 515 εκατ. PLN.

(232) Με βάση τους πίνακες 1-4 και τις ανωτέρω πληροφορίες, η Gdynia Shipyard έλαβε ενίσχυση συνολικής ονομαστικής αξίας 5 018 862 443 PLN (περίπου 1 434 εκατ. ευρώ) από τον Μάιο του 2004.

([45]) Οι υποχρεώσεις που αναδιαρθρώθηκαν βάσει του κεφαλαίου 5α διαγράφηκαν μετά τη μερική τουλάχιστον ικανοποίηση των απαιτήσεων των πιστωτών από την πώληση περιουσιακών στοιχείων του ναυπηγείου. Εάν περιληφθούν οι εκκρεμείς τόκοι στο σύνολο των μέτρων αναδιάρθρωσης βάσει του κεφαλαίου 5α, οι τόκοι αυτοί θα διαγραφούν μόνο εν μέρει.

([46]) Η Πολωνία κοινοποίησε κατάλογο αυτών των εγγυήσεων με επιστολή τής 26ης Ιουνίου 2008.

([47]) Απάντηση της Πολωνίας της 2ας Σεπτεμβρίου 2005 στην απόφαση για την κίνηση επίσημης διαδικασίας έρευνας.

([48]) Βλέπε επίσης απόφαση της Επιτροπής τής 18ης Ιουλίου 2007 στην υπόθεση N 105/07, Καθεστώς εγγυήσεων για συμβάσεις εξαγωγών, συνοπτικό σημείωμα στην ΕΕ C 214 της 13.9.2007. Με αυτή την απόφαση η Επιτροπή ενέκρινε ως απαλλαγμένο από κρατική ενίσχυση το σύστημα εγγυήσεων που χορηγεί η Export Credit Insurance Corporation σε μη προβληματικές εταιρείες.

Πίνακας 1

Κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Gdynia Shipyard από την 1η Μαΐου 2004 έως την 30ή Ιουνίου 2007, σύμφωνα με τα στοιχεία που κοινοποίησαν οι πολωνικές αρχές (σε PLN)

Στοιχείο αριθ.	Χορηγούσα αρχή	Μέσο της ενίσχυσης	Νομική βάση	Αριθμός απόφασης ή συμφωνίας	Ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης	Έναρξη ισχύος	Διάρκεια της ενίσχυσης	Ονομαστική αξία της ενίσχυσης
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Δημόσιο Ταμείο	Εγγύηση - Πλοίο αριθ. 8276/1	Εγγυήσεις που εκδόθηκαν από το Δημόσιο Ταμείο και Πράξη ορισμένων νομικών προσώπων της 8ης Μαΐου 1997 (Επίσημη Εφημερίδα 2003/174, στοιχείο 1689, όπως τροποποιήθηκε)	Υπουργικό Διάταγμα Αριθ. 198/2004 της 24.08.2004	24.8.2004	3.9.2004	Έως 30.3.2006	75 000 000,00
2.	Δημόσιο Ταμείο	Εγγύηση - Πλοίο αριθ. 8276/2		Υπουργικό Διάταγμα Αριθ. 198/2004 της 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	Έως 11.12.2006	75 000 000,00
3.	Δημόσιο Ταμείο	Εγγύηση - Πλοία αριθ. 8245/1-4		Υπουργικό Διάταγμα Αριθ. 213/2004 της 07.9.2004	7.9.2004	17.9.2004	Έως 27.2.2007	82 531 200,00
4.	Δημόσιο Ταμείο	Εγγύηση – Πλοία αριθ. 8148/11 και 8184/14-17		Υπουργικό Διάταγμα Αριθ. 222/2004 της 21.9.2004	21.9.2004	1.10.2004	Έως 15.1.2008	147 662 619,46
5.	Περιφερειάρχης Πομερανίας	Διαγραφή	Πράξη της 30.10.2002	Απόφαση Αριθ. UPP/11/3/2005 του Προέδρου του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης της 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Απλή διαγραφή	600 568,04 (*)
6.	Κρατικό Ταμείο Αποκατάστασης Ατόμων με Αναπηρίες	Διαγραφή		Απόφαση Αριθ. UPP/11/3/2005 του Προέδρου του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης της 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Απλή διαγραφή	5 331 071,54 (*)
7.	Περιφερειάρχης Πομερανίας	Διαγραφή		Απόφαση Αριθ. UPP/11/3/2005 του Προέδρου του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης της 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Απλή διαγραφή	2 414 962,11 (*)
8.	ZUS	Διαγραφή		Απόφαση Αριθ. UPP/11/3/2005 του Προέδρου του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης της 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Απλή διαγραφή	23 048 186,93 (*)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	Οργανισμός Βιομηχανικής Ανάπτυξης	Εισφορά κεφαλαίου	Άρθρο 56 του νόμου για τις ιδιωτικοποιήσεις (Επίσημη Εφημερίδα 2002/171, στοιχείο 1397, όπως τροποποιήθηκε)	Συμφωνία (Συμβολαιογραφική πράξη αριθ. 3255/2005)	23.6.2005	27.6.2005	Άπαξ εισφορά κεφαλαίου	40 000 000,00
10.	Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων	Ρύθμιση αποπληρωμής σε δόσεις	Πράξη της 30.10.2002	Αριθ. 200364/1/ZR –Συμφωνία αναδιάρθρωσης της 22.11.2004	22.11.2004	Μηνιαίες δόσεις που καταβλήθηκαν από 31.12.2004 έως 28.02.2006	Άπαξ συναλλαγή	419 543,25
11.	Δημόσιο Ταμείο	Εγγύηση κατασκευής πλοίων: 8184/21-25	Εγγυήσεις που εκδόθηκαν από το Δημόσιο Ταμείο και πράξη ορισμένων νομικών προσώπων της 8ης Μαΐου 1997 (Επίσημη Εφημερίδα 2003/174, στοιχείο 1689, όπως τροποποιήθηκε)	Υπουργική απόφαση Αριθ. 93/2005	12.04.2005	12.9.2007	Έως 31.12.2007	97 098 200,00
12.	KPS	δάνειο	Δραστηριότητα της KPS σύμφωνα με το καταστατικό	Σύμβαση δανείου Αριθ. 01/02/2005	10.02.2005	10.2.2005	8.3.2005	7 500 000,00
13.	KPS	δάνειο	Δραστηριότητα της KPS σύμφωνα με το καταστατικό	Σύμβαση δανείου Αριθ. 02/04/2005	12.04.2005	20.4.2005	5.5.2005	7 500 000,00
14.	KPS	δάνειο	Δραστηριότητα της KPS σύμφωνα με το καταστατικό	Σύμβαση δανείου Αριθ. 04/09/2005	21.09.2005	31.10.2005	4.1.2006	14 500 000,00
15.	KPS	δάνειο	Δραστηριότητα της KPS σύμφωνα με το καταστατικό	Σύμβαση δανείου Αριθ. 02/07/2006	24.07.2006	3.8.2006	29.11.2006	10 000 000,00
16.	KPS	δάνειο	Δραστηριότητα της KPS σύμφωνα με το καταστατικό	Σύμβαση δανείου Αριθ. 01/04/2006	21.04.2006	26.4.2006	30.7.2007	4 000 000,00
17.	KPS	δάνειο	Δραστηριότητα της KPS σύμφωνα με το καταστατικό	Σύμβαση δανείου Αριθ. 01/12/2006	05.12.2006	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	δάνειο	Δραστηριότητα της KPS σύμφωνα με το καταστατικό	Σύμβαση δανείου Αριθ. 01/03/2007	20.03.2007	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.	ZUS	Ρύθμιση αποπληρωμής σε δόσεις	Αίτηση του οφειλέτη	Δεν έχει ακόμη χορηγηθεί επίσημα αλλά εφαρμόζεται στην πράξη		Σε δόσεις μέχρι το τέλος του 2008	Σε δόσεις μέχρι το τέλος - 2008	34 272 360,17
							Συνολο	**648 678 711,50**

(*) Αναδιαρθρωθείσες οφειλές βάσει του κεφαλαίου 5α. Ο πίνακας αναφέρει την ονομαστική αξία των οφειλών που μεταβιβάστηκαν στην Operator. Σύμφωνα με τις πολωνικές αρχές, μεταβιβάστηκαν στην Operator στοιχεία ενεργητικού τουλάχιστον 45 % της ονομαστικής αξίας των οφειλών

Πίνακας 2

Συμπληρωματική κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Gdynia Shipyard από την 1η Ιουνίου 2007 μέχρι τις 15 Ιουλίου 2008, σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλαν οι πολωνικές αρχές (σε PLN)

Αριθ.	Χορηγούσα αρχή	Μέσο της ενίσχυσης	Νομική βάση	Αριθμός απόφασης ή συμφωνίας	Ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης	Έναρξη ισχύος	Διάρκεια της ενίσχυσης	Ονομαστική αξία της ενίσχυσης
20.	Οργανισμός Βιομηχανικής Ανάπτυξης	Δάνειο	Άρθρο 56 του νόμου για τις ιδιωτικοποιήσεις (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 2002/171, στοιχείο 1397, όπως τροποποιήθηκε)	Σύμβαση δανείου αριθ. OPP/11/07	4.12.2007	Σε δύο δόσεις: 5.12.2007 4.1.2008	Το αργότερο: 31.5.2008	40 000 000
21.	Οργανισμός Βιομηχανικής Ανάπτυξης	Δάνειο			5.2.2008			54 000 000
22.	KPS	Δάνειο	Δραστηριότητα της KPS σύμφωνα με το καταστατικό	Σύμβαση δανείου αριθ. 02.11.2007				?

Πίνακας 3

Εκκρεμείς οφειλές προς το δημόσιο στις 30 Σεπτεμβρίου 2007 σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλαν οι πολωνικές αρχές (σε PLN)

	Χορηγούσα αρχή	Σχετικές οφειλές	Ανεξόφλητο ποσό στις 30 Σεπτεμβρίου 2007
23.	ZUS	Αναβολή προμηθειών, πληρωμή σε δόσεις Μάιος 2004 – Σεπτέμβριος 2007	356 708 912
24.	Κρατικό ταμείο αποκατάστασης ατόμων με αναπηρίες	Αναβολή προμηθειών, πληρωμή σε δόσεις Μάιος 2004 – Σεπτέμβριος 2007	12 192 821
25.	Πόλη του Γκντανσκ	Αναβολή φόρου ακίνητης περιουσίας, πληρωμή σε δόσεις Μάιος 2004 – Σεπτέμβριος 2007	50 872 523
26.	Πόλη του Γκντανσκ	Αναβολή τέλους χρήσης γης, πληρωμή σε δόσεις 2005-2007	2 859 684
27.	Περιφερειάρχης Πομερανίας	Αναβολή περιβαλλοντικού τέλους, πληρωμή σε δόσεις Μάιος 2004 – Σεπτέμβριος 2007	361 781
		Συνολο	**422 995 722**

Πίνακας 4:

κρατική ενίσχυση στη Gdynia Shipyard για άλλους σκοπούς εκτός της αναδιάρθρωσης, σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλαν οι πολωνικές αρχές (σε PLN)

Αριθ.	Χορηγούσα αρχή	Μέσο της ενίσχυσης	Στόχος	Νομική βάση	Αριθμός απόφασης ή συμφωνίας	Ημέρα χορήγησης της ενίσχυσης	Έναρξη ισχύος	Διάρκεια της ενίσχυσης	Ονομαστική αξία της ενίσχυσης
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28.	Οργανισμός Βιομηχανικής Ανάπτυξης	Επιχορήγηση	E&A	Έργο του INTERREG III Γ – Προϋπολογισμός 2005 της 22.12.2004, Εφημερίδα της Κυβερνήσεως αριθ. 278 της 29.12.2004, στοιχείο 2755	Παραστατικό πληρωμής αριθ. 05/ERR/2006	30.5.2006	30.5.2006	Εφάπαξ επιχορήγηση	1 322,19

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29.	Υπουργείο παιδείας και Έρευνας	Επιχορήγηση		Διάταγμα του Προέδρου της κρατικής επιτροπής επιστημονικής έρευνας της 30.11.2001 (Εφημερίδα της κυβέρνησης, αριθ. 146, στοιχείο 1642, όπως τροποποιήθηκε)	Έργο της ΕΕ G3RD-CT-2002-00822-FASTPOD	26.6.2006	26.6.2006	Εφάπαξ επιχορήγηση	49 571,98
30.	Υπουργείο παιδείας και Έρευνας	Επιχορήγηση			Απόφαση Αριθ. 03797/C.ZR6-6/2005	12.12.2005	20.11.2006	Σχέδιο που θα υλοποιηθεί μέχρι τις 31.1.2009	279 825,51
31.	Υπουργείο Επιστημών και Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης	Επιχορήγηση		Νόμος για τη χρηματοδότηση των επιστημών της 8.10.2004 (Εφημερίδα της κυβέρνησης, αριθ. 238, στοιχείο 2390, όπως τροποποιήθηκε)	Απόφαση αριθ. 03858/C.ZR8-6/2006	1.09.2006	20.11.2006	Σχέδιο που θα υλοποιηθεί μέχρι τις 31.3.2009	36 509,45
32.	Υπουργείο Επιστημών και Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης	Επιχορήγηση	E&A	Πράξη της κρατικής επιτροπής επιστημονικής έρευνας της 12.01.1991 (Εφημερίδα της κυβέρνησης, αριθ. 33 του 2001, δημοσίευση 389)	Απόφαση αριθ. 960/E-594/SPB/5.PR UE/DZ 29/2003-2005	31.1.2003	30.6.2005	30.6.2005	37 906,00
33.	Πολωνικός Οργανισμός Ανάπτυξης Επιχειρήσεων	Επιχορήγηση		Διάταγμα του Υπουργού Οικονομίας και Απασχόλησης της 16.09.2004 για τη χορήγηση από την Πολωνία (Οργανισμός Βιομηχανικής Ανάπτυξης) χρηματοδοτικής ενίσχυσης στο πλαίσιο του τομεακού επιχειρησιακού προγράμματος 2004-2006 (Εφημερίδα της κυβέρνησης 2007, στοιχείο 2115)	Συμφωνία αριθ. 30/2006/efs/gdy training χρηματοδοτούμενη από το ΕΚΤ της 20.01.2006	2.2.2006	25.5.2006	Εφάπαξ επιχορήγηση	4 253,02
34.	Πολωνικός Οργανισμός Ανάπτυξης Επιχειρήσεων	Επιχορήγηση		Διάταγμα του Υπουργού Οικονομίας και Απασχόλησης της 16.09.2004 για τη χορήγηση από την Πολωνία (Οργανισμός Βιομηχανικής Ανάπτυξης) χρηματοδοτικής ενίσχυσης στο πλαίσιο του τομεακού επιχειρησιακού προγράμματος 2004-2006 (Εφημερίδα της κυβέρνησης 2007, στοιχείο 2115)	Συμφωνία αριθ. WSAiB/039	1.2.2007	13.3.2007	Εφάπαξ επιχορήγηση	2 209,94
								Συνολο	**411 598,09**

III. **ΕΚΤΊΜΗΣΗ**

1. *ΑΡΜΟΔΙΌΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΉΣ*

(233) Το παράρτημα IV, σημείο 3 της συνθήκης προσχώρησης περιγράφει τη διαδικασία μεταβατικών μέτρων. Συνιστά νομικό πλαίσιο για την εκτίμηση των συστημάτων ενίσχυσης και των μεμονωμένων μέτρων ενίσχυσης που τίθενται σε εφαρμογή σε ένα νέο κράτος μέλος πριν την ημερομηνία προσχώρησης στην ΕΕ και εξακολουθούν να εφαρμόζονται μετά την προσχώρηση.

(234) Η Επιτροπή δεν μπορεί να εξετάσει τα μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή πριν την προσχώρηση και δεν εφαρμόζονται μετά την προσχώρηση ούτε βάσει της διαδικασίας των μεταβατικών μέτρων ούτε βάσει της διαδικασίας του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

(235) Όμως, τα μέτρα που δεν τέθηκαν σε εφαρμογή πριν την προσχώρηση θα εκτιμηθούν από την Επιτροπή ως κοινοποιηθείσα ενίσχυση ή ως παράνομη ενίσχυση με βάση τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

(236) Το κριτήριο που χρησιμοποιείται για να καθοριστεί η χρονική στιγμή κατά την οποία ένα δεδομένο μέτρο τέθηκε σε εφαρμογή είναι η νομικά δεσμευτική πράξη με την οποία η αρμόδια εθνική αρχή δεσμεύθηκε να χορηγήσει την ενίσχυση ([49]). Το αν μια διοικητική πράξη είναι νομικά δεσμευτική είναι ζήτημα της εθνικής νομοθεσίας. Η Επιτροπή, ωστόσο, πρέπει να είναι σε θέση να εξετάσει, ιδίως σε οριακές υποθέσεις, αυτές τις διοικητικές πράξεις και, με βάση τη μορφή και το περιεχόμενό τους, να εκτιμήσει αν θα μπορούσαν να δημιουργήσουν εύλογες προσδοκίες των δικαιούχων εκτελεστές ενώπιον ενός πολωνικού δικαστηρίου. Αυτή η ικανότητα να εξετάζει εθνικές διοικητικές πράξεις είναι απολύτως απαραίτητη για την άσκηση της αποκλειστικής αρμοδιότητας της Επιτροπής να εγκρίνει εξαιρέσεις από τη γενική απαγόρευση κρατικών ενισχύσεων όσον αφορά μέτρα τα οποία έθεσε σε εφαρμογή η Πολωνία μετά την 1η Μαΐου 2004.

(237) Ένα μέτρο που τέθηκε σε εφαρμογή πριν την προσχώρηση είναι εφαρμοστέο μετά την προσχώρηση, εάν βάσει αυτού μπορεί να χορηγηθεί πρόσθετη ενίσχυση ή να αυξηθεί το ποσό μιας ήδη χορηγηθείσας ενίσχυσης, αν δηλαδή η ακριβής οικονομική έκθεση του κράτους δεν ήταν γνωστή την ημερομηνία που τέθηκε σε εφαρμογή το μέτρο και εξακολουθούσε να είναι άγνωστη και μετά την ημερομηνία προσχώρησης.

([49]) Απόφαση του Πρωτοδικείου της 14ης Ιανουαρίου 2011 στην υπόθεση T-109/01 *Fleuren Compost κατά Επιτροπής* [2004] Συλλογή II-00127, σκέψη 74.

(238) Στην απόφασή της να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα, βάσει των πληροφοριών που κοινοποίησε η Πολωνία, ότι ορισμένα μέτρα τα οποία είχαν κοινοποιηθεί στις 29 Απριλίου 2004 συνιστούσαν πράγματι νέα ενίσχυση, είτε παράνομη είτε κοινοποιηθείσα, διότι η ενίσχυση χορηγήθηκε μετά την 1η Μαΐου 2004, ημερομηνία προσχώρησης της Πολωνίας στην ΕΕ. Οι παρατηρήσεις που υπέβαλαν η Πολωνία και τα τρίτα μέρη μετά την κίνηση της διαδικασίας έρευνας δεν έπεισαν την Επιτροπή να μεταβάλει το συμπέρασμά της. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι είναι αρμόδια να εκτιμήσει αν τα μέτρα που αναφέρονται στο παράρτημα I, μέρος B της απόφασης να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας είναι συμβιβάσιμα με την κοινή αγορά. Η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο, ότι ορισμένα από τα μέτρα αυτά έπαψαν να εφαρμόζονται (μέτρα 33 και 34 του παραρτήματος 1, μέρος B της απόφασης για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας).

(239) Στη συνέχεια η Επιτροπή εξηγεί γιατί δεν μπορεί να δεχθεί τα επιχειρήματα που προέβαλαν η Πολωνία και τα ενδιαφερόμενα μέρη.

α) ***Αναδιάρθρωση των οφειλών προς το δημόσιο βάσει του κεφαλαίου 5α***

(240) Η Επιτροπή συμφωνεί με το δικαιούχο της ενίσχυσης ότι το γεγονός που αποτέλεσε το έναυσμα για τη μερική διαγραφή των οφειλών προς το δημόσιο βάσει του κεφαλαίου 5α ήταν η έκδοση της απόφασης αναδιάρθρωσης από τον πρόεδρο του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης. Η Επιτροπή, ωστόσο, δεν μπορεί να δεχθεί το επιχείρημα ότι αυτή η απόφαση εκδόθηκε στις 19 Απριλίου 2004, δηλαδή πριν την προσχώρηση. Η Επιτροπή εξήγησε τους λόγους της απόφασής της να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας και ούτε η Πολωνία ούτε ο δικαιούχος της ενίσχυσης υπέβαλαν νέα επιχειρήματα. Η Επιτροπή επαναλαμβάνει ότι η απόφαση τη 19ης Απριλίου απλώς ενέκρινε το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004 και δεν συνιστούσε αναδιάρθρωση των οφειλών προς το δημόσιο βάσει του κεφαλαίου 5α. Ο πρόεδρος του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης δεν μπορούσε να εκδώσει την απόφαση αναδιάρθρωσης πριν την προσχώρηση, διότι δεν είχε, όπως απαιτεί το κεφάλαιο 5α, την έγκριση όλων των δημόσιων πιστωτών οι οποίοι εμπλέκονται στη διαδικασία αναδιάρθρωσης και της εταιρείας Operator που διαχειρίζεται τη διαδικασία αναδιάρθρωσης ([50]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο πρόεδρος του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης αναγνώρισε το γεγονός αυτό όταν ανέφερε στην απόφασή του της 19ης Απριλίου 2004 ότι θα ήταν απαραίτητη και άλλη απόφαση για τη συμπλήρωση της αναδιάρθρωσης βάσει του κεφαλαίου 5α και όταν τελικά εξέδωσε τις αποφάσεις της αναδιάρθρωσης στις 4 Ιανουαρίου 2005, δηλαδή μετά την προσχώρηση.

([50]) Για λεπτομερή περιγραφή της διαδικασίας του κεφαλαίου 5α, βλέπε μέρος 3.2 της απόφασης για την έναρξη της επίσημης έρευνας.

(241) Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχτεί το επιχείρημα του δικαιούχου της ενίσχυσης ότι η συμφωνία όλων των εμπλεκόμενων δημόσιων πιστωτών για την αναδιάρθρωση των απαιτήσεών τους έναντι της Gdynia Shipyard βάσει του κεφαλαίου 5α συνιστούσε την απαιτούμενη νομικά δεσμευτική πράξη σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Fleuren Compost. Το βασικό επιχείρημα του δικαιούχου ήταν ότι το κεφάλαιο 5α δεν αποτελεί *lex specialis* σε σχέση με άλλους δύο νόμους οι οποίοι επιτρέπουν την αναδιάρθρωση των οφειλών προς το δημόσιο και ότι η λειτουργία του προέδρου του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης ήταν να διευθύνει και να διευκολύνει τη διαδικασία αναδιάρθρωσης και όχι να υποκαταστήσει τις αρμόδιες αρχές για τις ειδικές οφειλές. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτή η ερμηνεία της πολωνικής νομοθεσίας είναι αντίθετη με όλα τα στοιχεία που έχουν υποβάλει οι πολωνικές αρχές μέχρι σήμερα και με το γράμμα και το πνεύμα του ίδιου του κεφαλαίου 5α. Πράγματι, όπως ισχυρίστηκε ο δικαιούχος, η πράξη της 30ής Οκτωβρίου 2002 «δεν απαγορεύει τις αρμόδιες για την αναδιάρθρωση αρχές να εκδώσουν αποφάσεις διαγραφής, εάν μπορούν να το πράξουν βάσει γενικών διατάξεων». Εάν, όμως, το έπρατταν, οι υποχρεώσεις αυτές δεν θα υπάγονταν στο κεφάλαιο 5α με όλα τα πλεονεκτήματα που αυτό συνεπάγεται και τα οποία ο ίδιος ο δικαιούχος παρέθεσε ως εξής: δικαίωμα δανειοληψίας από τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης, αναστολή κάθε διαδικασίας αναγκαστικής εκτέλεσης, απαλλαγή από τη διαδικασία πτώχευσης και μη εφαρμογή τόκων επί των οφειλόμενων ποσών.

(242) Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί το επιχείρημα του δικαιούχου ότι δεν οφείλεται τόκος μετά τις 30 Ιουνίου 2006 για τις αναδιαρθρωθείσες υποχρεώσεις βάσει του κεφαλαίου 5α. Η Πολωνία απέρριψε αυτή την ερμηνεία του πολωνικού νόμου. Ακόμη, η Πολωνία κοινοποίησε ως νέα ενίσχυση την προγραμματισθείσα (μερική) διαγραφή δεδουλευμένων τόκων μετά την 30ή Ιουνίου 2006 και έτσι είναι προφανές ότι οι τόκοι αυτοί είναι όντως δεδουλευμένοι.

β) *Μέτρα 28 έως 34 του παραρτήματος Ι, μέρος Β της απόφασης για την έναρξη της επίσημης έρευνας*

(243) Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί το επιχείρημα της Πολωνίας ότι αυτή η ενίσχυση χορηγήθηκε *de facto* βάσει του γεγονός ότι όλες οι αρμόδιες αρχές έκαναν προφορικές δηλώσεις σε συνεδρίαση της κυβερνητικής ομάδας εργασίας για την αναδιάρθρωση των πολωνικών ναυπηγείων. Οι δηλώσεις αυτές, εάν υπήρξαν, ήταν μόνο προφορικές και απαιτούνταν σαφώς νέα εκτελεστικά μέτρα για να δημιουργηθούν εύλογες προσδοκίες βάσει της πολωνικής νομοθεσίας.

γ) *Εισφορά κεφαλαίου από τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης*

(244) Το επιχείρημα του δικαιούχου ότι η ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από την προσχώρηση διότι η ακριβής οικονομική έκθεση ήταν γνωστή πριν από εκείνη την ημερομηνία είναι αποτέλεσμα παρερμηνείας του παραρτήματος IV, σημείο 3 της συνθήκης προσχώρησης. Για να χαρακτηρισθεί ως προηγούμενη ενίσχυση, ένα μέτρο πρέπει να πληροί δύο απαιτήσεις: πρέπει να έχει χορηγηθεί πριν την προσχώρηση (το οποίο ισοδυναμεί με νομικά δεσμευτική απόφαση από την αρμόδια χορηγούσα αρχή) και πρέπει «να μην εφαρμόζεται μετά την προσχώρηση». Αυτοί είναι δύο χωριστοί και αθροιστικοί όροι. Το επιχείρημα του δικαιούχου ότι η οικονομική έκθεση του κράτους ήταν γνωστή πριν από την προσχώρηση αναφέρεται στη δεύτερη από αυτές τις απαιτήσεις και όχι στη χρονική στιγμή της χορήγησης της ενίσχυσης.

(245) Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί το επιχείρημα της Πολωνίας ότι η απαίτηση δήλωσης των εγγραφών για ανάληψη νέων μετοχών εντός έξι μηνών ήταν καθαρά τυπική. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στην πραγματικότητα, απαιτούνταν δύο χωριστές νέες αποφάσεις μετά τη λήξη της εξάμηνης περιόδου: ένα νέο ψήφισμα της γενικής συνέλευσης για την αύξηση μετοχικού κεφαλαίου και η ίδια η εγγραφή. Φαίνεται ότι, σύμφωνα με το πολωνικό εμπορικό δίκαιο, το δικαίωμα μιας εταιρείας σε εισφορά κεφαλαίου αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία έκδοσης του ψηφίσματος για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου (δηλαδή το πρώτο ψήφισμα της 17ης Φεβρουαρίου 2004). Η δήλωση των εγγραφών είναι σημαντική για τις εξωτερικές επαφές της εταιρείας και όχι για τις σχέσεις της με τους μετόχους της. Εντούτοις, η έλλειψη δήλωσης έχει και νομικές επιπτώσεις στη σχέση ανάμεσα στην εταιρεία και τους μετόχους της: εάν αυτή δεν γίνει εντός έξι μηνών, το ψήφισμα για την αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου παύει να ισχύει και η εισφορά κεφαλαίου δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί. Σε αυτή την περίπτωση, απαιτείται η έκδοση νέου ψηφίσματος των μετόχων για την αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου. Πράγματι, η Γενική Συνέλευση εξέδωσε τέτοιο ψήφισμα στις 4 Μαρτίου 2005. Το γεγονός ωστόσο ότι το ψήφισμα δεν εγκρίθηκε ομόφωνα (τρεις σημαντικοί μέτοχοι αρνήθηκαν) αποδεικνύει ότι το ψήφισμα αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί ως καθαρά τυπική απαίτηση. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η εγγραφή στο κεφάλαιο πραγματοποιήθηκε τελικά από τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης και όχι το Δημόσιο Ταμείο. Συνεπώς, το ψήφισμα της 17ης Φεβρουαρίου 2004 δεν μπορεί να θεωρηθεί τελική δεσμευτική απόφαση για τη χορήγηση ενίσχυσης υπό μορφή εισφοράς κεφαλαίου που αναφέρεται ως μέτρο 32 του παραρτήματος Ι, μέρος Β της απόφασης για την έναρξη επίσημης έρευνας.

(246) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ούτε η Πολωνία ούτε ο δικαιούχος αμφισβήτησαν το συμπέρασμά της ότι τα μέτρα 19-27 του παραρτήματος Ι, μέρος Β της απόφασης για την κίνηση επίσημης διαδικασίας έρευνας συνιστούσαν νέα ενίσχυση και, κατά συνέπεια, υπάγονται στην αρμοδιότητα της Επιτροπής βάσει του άρθρου 88 της συνθήκης ΕΚ.

2. *ΚΡΑΤΙΚΉ ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΚΑΤΆ ΤΗΝ ΈΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΆΡΘΡΟΥ 87 ΠΑΡΆΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΝΘΉΚΗΣ ΕΚ*

2.1. ΎΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΉΣ ΕΝΊΣΧΥΣΗΣ

(247) Το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ αναφέρει ότι είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά ενισχύσεις που χορηγούνται με οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό με την ευνοϊκή μεταχείριση ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής και επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(248) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η ενίσχυση που περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 χορηγήθηκε από το κράτος ή με κρατικούς πόρους και, εφόσον προοριζόταν για μία συγκεκριμένη επιχείρηση, ήταν επιλεκτική.

(249) Η Gdynia Shipyard είναι ένα από τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά ναυπηγεία και είναι σημαντικός ανταγωνιστής ιδίως της Γερμανίας και της Δανίας στην αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με ναυπηγεία, όπως έχουν παραδεχθεί η Πολωνία και ο αποδέκτης της ενίσχυσης και επισήμαναν η Δανία και η Ένωση Ναυπηγικών Βιομηχανιών της Δανίας στις παρατηρήσεις τους επί της απόφασης της Επιτροπής να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αντιπροσώπευαν το 26 % των παραγγελιών των ευρωπαϊκών ναυπηγείων στα τέλη του 2006 ([51]).

(250) Φαίνεται ότι τα ναυπηγεία της Γδύνιας είναι το μόνο ναυπηγείο εντός της ΕΕ που κατασκευάζει ένα συγκεκριμένο τύπο πλοίων Ro/Ro: μεγάλα οχηματαγωγά πλοία. Αυτή η ειδίκευση, ωστόσο, δεν σημαίνει ότι τα ναυπηγεία της Γδύνιας δεν ανταγωνίζονται, τουλάχιστον δυνητικά, άλλα ναυπηγεία της ΕΕ. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι υπάρχει σημαντικά μεγάλη δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς, τουλάχιστον στο τμήμα της αγοράς πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων ([52]), ακόμη κι αν, λαμβάνοντας υπόψη τη διάρθρωση της ζήτησης για διάφορες κατηγορίες πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων, τα πλοία αυτά δεν ανήκουν σε μία ενιαία αγορά.

(251) Αυτό σημαίνει ότι άλλα ναυπηγεία στην ΕΕ μπορεί να μην αντιμετωπίσουν σημαντικά εμπόδια να κατασκευάσουν οχηματαγωγά πλοία, τουλάχιστον εμπόδια τεχνολογικής φύσης (εγκαταστάσεις παραγωγής, τεχνογνωσία κ.λπ.). Η συνεχής επιδότηση της Gdynia Shipyard, ωστόσο, η οποία της επέτρεψε να συνάπτει συμβάσεις χωρίς πλήρη αναγνώριση και αμοιβή για όλους τους κινδύνους, θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο για άλλα ναυπηγεία να εισέλθουν στην αγορά των οχηματαγωγών πλοίων.

(252) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η Gdynia Shipyard δραστηριοποιείται και σε άλλα τμήματα της αγοράς πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων, προσφέροντας προϊόντα όπως πλοία πολλαπλών χρήσεων, δεξαμενόπλοια υγροποιημένου αερίου, πλοία μεταφοράς προϊόντων και χημικών και πλοία φορτίου χύδην. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι τα πλοία μεταφοράς προϊόντων και χημικών αποτελούσαν περίπου το 8 % των παραγγελιών των ευρωπαϊκών ναυπηγείων στα τέλη του 2006 ([53]). Τα ναυπηγεία της Γερμανίας και της Ρουμανίας δραστηριοποιούνται κατ' εξοχήν σε αυτά τα τμήματα της αγοράς.

(253) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η χορηγηθείσα στην Gdynia Shipyard κρατική ενίσχυση επηρέασε το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.

(254) Τέλος, η Επιτροπή πρέπει να καθορίσει αν τα μέτρα που εφαρμόστηκαν υπέρ της Gdynia Shipyard της πρόσφεραν αδικαιολόγητο πλεονέκτημα και, κατά συνέπεια, νόθευσαν ή υπήρξε κίνδυνος να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι πολωνικές αρχές δεν αμφισβήτησαν το χαρακτηρισμό της κρατικής ενίσχυσης για τα μέτρα που καλύπτει η παρούσα απόφαση, με εξαίρεση τα δάνεια που χορήγησε η KPS και τις εγγυήσεις που έδωσε η Export Credit Insurance Corporation, τα οποία, κατά την άποψη των πολωνικών αρχών, είναι σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς.

(255) Στη συνέχεια η Επιτροπή εξηγεί καταρχάς γιατί θεωρεί ότι η συνεχής μη είσπραξη δημοσίων απαιτήσεων δεν είναι σύμφωνη με την αρχή του πιστωτή στην οικονομία της αγοράς. Μετά η Επιτροπή εκτιμά τα αμφισβητούμενα από την Πολωνία μέτρα. Τέλος, η Επιτροπή εξετάζει τις συνθήκες χορήγησης της ενίσχυσης που καλύπτει η παρούσα απόφαση και την επίπτωσή της στον ανταγωνισμό.

α) ***Συνεχής μη είσπραξη δημοσίων απαιτήσεων***

(256) Η αρχή ότι η συνεχής μη είσπραξη δημοσίων απαιτήσεων μπορεί να συνιστά από μόνη της κρατική ενίσχυση θεσπίζεται στη νομολογία ([54]). Από τα στοιχεία που κοινοποίησαν οι

([51]) Ετήσια έκθεση 2006-2007 της CESA, Επιτροπής των Ενώσεων Ναυπηγών της ΕΕ.

([52]) Για τα επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων των κρουαζιερόπλοιων, δεν υπάρχουν σημαντικά εμπόδια εισόδου στην αγορά από την πλευρά της προσφοράς.

([53]) Ετήσια έκθεση 2006-2007 της CESA, Επιτροπής των Ενώσεων Ναυπηγών της ΕΕ.

([54]) Γνώμη του γενικού εισαγγελέως Jacobs, υπόθεση C-256/97 *DM Transport* [1999] Συλλογή I-3915, υπόθεση C-480/98 *Ισπανία κατά Επιτροπής* [2000] Συλλογή I-8717.

πολωνικές αρχές ([55]) φαίνεται καθαρά ότι η Gdynia Shipyard έχει σημαντικές καθυστερούμενες οφειλές προς το δημόσιο ήδη από το 2004. Η εταιρεία αποπλήρωνε τις οφειλές της προς το δημόσιο περιστασιακά και οι εκκρεμείς οφειλές της συνεχώς αναβάλλονταν, κατά πάσα πιθανότητα χωρίς καμία επίσημη απόφαση από την πλευρά των αρμόδιων δημόσιων πιστωτών, ή βάσει χρονοδιαγραμμάτων πληρωμών. Η Πολωνία εξήγησε ότι ο δικαιούχος είχε την πρόθεση να αποπληρώσει τις εκκρεμείς οφειλές του προς το δημόσιο στις 30 Σεπτεμβρίου 2007 (συνολικού ύψους 443 εκατ. PLN) χρησιμοποιώντας την εισφορά κεφαλαίου από το Δημόσιο μετά την ιδιωτικοποίηση του ναυπηγείου. Επειδή αυτό ήταν αβέβαιο και θα συνέβαινε σε άγνωστη χρονική στιγμή, η πρόθεση της εταιρείας υποδηλώνει ότι στην πράξη η καταβολή των οφειλών προς το δημόσιο αναβάλλονταν για απεριόριστο ή απροσδιόριστο διάστημα και η αποπληρωμή ήταν μόνο περιστασιακή, εάν το επέτρεπαν οι ταμειακές ροές της εταιρείας. Η Επιτροπή θεωρεί ότι κανένας πιστωτής σε συνθήκες οικονομίας της αγοράς δεν θα δεχόταν μια τέτοια απεριόριστη αναβολή είσπραξης των απαιτήσεών του, η οποία θα συνδεόταν με το αβέβαιο γεγονός της ιδιωτικοποίησης και νέας κεφαλαιοποίησης της εταιρείας από το κράτος (αυτό συνιστά κρατική ενίσχυση αμφίβολης νομιμότητας και συμβατότητας με την ενιαία αγορά). Ακόμη, δεν υπάρχει η παραμικρή ένδειξη ότι οι δημόσιοι πιστωτές έλαβαν οποιοδήποτε μέτρο αναγκαστικής είσπραξης δημοσίων απαιτήσεων από την Gdynia Shipyard, ιδίως με αναγκαστική ανάκτηση ή εφαρμόζοντας το πτωχευτικό δίκαιο. Η Επιτροπή συνεπώς καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η συνεχής μη είσπραξη οφειλών προς το δημόσιο αντιπροσωπεύει πλεονέκτημα το οποίο ο αποδέκτης δεν θα ήταν δυνατό να αποκτήσει από ένα πιστωτή σε συνθήκες οικονομίας της αγοράς και, κατά συνέπεια, συνιστά κρατική ενίσχυση παρόμοια με (άτοκο) δάνειο.

β) ***Μέτρα που η Πολωνία θεωρεί σύμφωνα με το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή***

Δάνεια της KPS

(257) Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχτεί το επιχείρημα της Πολωνίας ότι η ενίσχυση υπό μορφή δανείων κεφαλαίου κίνησης δεν περιείχε στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το επιτόκιο που εφάρμοζε η KPS ήταν περίπου 400 μονάδες βάσης υψηλότερο από το επιτόκιο αναφοράς. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η Gdynia Shipyard ήταν σε εξαιρετικά δυσχερή οικονομική κατάσταση επί αρκετά έτη και το παθητικό ήταν σημαντικά υψηλότερο από το ενεργητικό της. Η Gdynia Shipyard δεν ήταν σε θέση να αποκτήσει χρηματοδότηση για την παραγωγή της από καμία άλλη εξωτερική πηγή. Το κεφάλαιο κίνησής της χρηματοδοτούνταν με προκαταβολές πλήρως καλυπτόμενες από εγγυήσεις της Export Credit Insurance Corporation, με δάνεια που καλύπτονταν πλήρως από εγγυήσεις του Δημόσιου Ταμείου και με δάνεια της KPS. Το επιτόκιο, συνεπώς, που εφάρμοζε η KPS φαίνεται ότι δεν αντιπροσωπεύει σωστά τον υφιστάμενο κίνδυνο. Αν και η KPS απαιτούσε εξασφαλίσεις, η αξία τους παραμένει αμφίβολη· πρέπει να υπενθυμισθεί ότι η Export Credit Insurance Corporation και το Δημόσιο απαιτούσαν παρόμοιες εγγυήσεις και, αν ληφθεί υπόψη η αναλογία ενεργητικού προς παθητικό της Gdynia Shipyard, είναι πιθανό ότι η KPS δεν μπορούσε να λάβει εξασφαλίσεις πρώτης τάξεως για τα στοιχεία ενεργητικού του ναυπηγείου. Σε κάθε περίπτωση, η Πολωνία δεν κοινοποίησε λεπτομερή στοιχεία που θα επέτρεπαν στην Επιτροπή να προσδιορίσει την πραγματική αξία των απαιτούμενων εξασφαλίσεων.

(258) Επιπλέον, δεν υπάρχει διαφορά ανάμεσα στα δάνεια που χορηγούσε η KPS και τα δάνεια που χορηγούσε ο Οργανισμός Βιομηχανικής Ανάπτυξης, ιδιοκτήτης της KPS. Είναι δύσκολο να υποστηρίζει κανείς ταυτόχρονα, όπως κάνει η Πολωνία, ότι τα δάνεια που χορηγούσε ο Οργανισμός Βιομηχανικής Ανάπτυξης συνιστούν κρατική ενίσχυση, ενώ τα δάνεια που χορηγούσε η θυγατρική του, η KPS, είναι σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς.

(259) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η KPS συστάθηκε ως ταμείο ελεγχόμενο από την κυβέρνηση για να εξυπηρετεί στόχους δημοσίου συμφέροντος, του οποίου η χρηματοδότηση χορηγούνταν εξ ολοκλήρου ή ήταν εγγυημένη από το κράτος μέσω του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης. Σύμφωνα με το έγγραφο «Μια στρατηγική για τη ναυπηγική βιομηχανία (ναυπηγεία κατασκευής πλοίων) στην Πολωνία 2006-2010», η KPS «ιδρύθηκε για να οργανώσει τη χρηματοδότηση ναυπηγείων μέχρι να αποκτήσουν τον έλεγχό τους ιδιώτες επενδυτές». Αυτή η στρατηγική, που αποσκοπεί στην επίτευξη όχι μόνο οικονομικών αλλά και κοινωνικών και μακροοικονομικών στόχων ([56]), παρέχει στην KPS διάφορες εξουσίες, παράλληλα με τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης, το Δημόσιο Ταμείο και άλλους αρμόδιους δημόσιους οργανισμούς. Οι χρηματοπιστωτικοί δεσμοί της KPS με τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης και το Δημόσιο Ταμείο είναι σαφείς και η KPS ενεργεί μάλλον ως όχημα μεταφοράς στοιχείων ενεργητικού από τον κρατικό προϋπολογισμό στα ναυπηγεία της Πολωνίας, περιλαμβανομένων των ναυπηγείων της Γδύνιας.

(260) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η KPS δεν ενεργούσε ως επενδυτής στην οικονομία της αγοράς όταν χορηγούσε δάνεια κεφαλαίου κίνησης στη Gdynia Shipyard. Τα δάνεια αυτά, που αναφέρονται στην παράγραφο 158, πίνακες 1 και 2, συνιστούν συνεπώς κρατική ενίσχυση.

([55]) Συγκεκριμένα, παράρτημα 3 της επιστολής της 9ης Ιανουαρίου 2008.

([56]) A strategy for the shipbuilding sector (maritime construction shipyards) in Poland 2006-2010, εκδόθηκε τον Αύγουστο του 2006, σ. 7.

Εγγυήσεις του Export Credit Insurance Corporation

(261) Στις παρατηρήσεις της επί της απόφασης για την κίνηση επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Πολωνία ισχυρίστηκε ότι οι εγγυήσεις που χορηγούσε η Export Credit Insurance Corporation στην Gdynia Shipyard δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση. Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί αυτόν τον ισχυρισμό.

(262) Πρώτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εγγυήσεις των προκαταβολών από την Export Credit Insurance Corporation είναι εγγυημένες από το Δημόσιο και οι συναφείς πράξεις εγγράφονται σε χωριστό τραπεζικό λογαριασμό της «Interes Narodowy». Εάν το υπόλοιπο αυτού του λογαριασμού είναι ανεπαρκές, η Export Credit Insurance Corporation μπορεί είτε να λάβει δάνεια από το Δημόσιο Ταμείο ή εγγυήσεις δανείων από το Δημόσιο Ταμείο.

(263) Δεύτερον, η Επιτροπή υπενθυμίζει την απόφασή της στην υπόθεση Ν 105/2007, ([57]) της 18ης Ιουλίου 2000, με την οποία ενέκρινε ως απαλλαγμένο από κρατική ενίσχυση το σύστημα με το οποίο η Export Credit Insurance Corporation εφάρμοζε το πρόγραμμά της για ασφάλιση των εξαγωγών με την εγγύηση του Δημόσιου Ταμείου. Το σύστημα αυτό καλύπτει σήμερα τον τύπο των εγγυήσεων παραγωγής τις οποίες λαμβάνει η Gdynia Shipyard τα τελευταία έτη. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το σύστημα αυτό εξαιρεί ρητά ([58]) τις προβληματικές εταιρείες κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης προβληματικών επιχειρήσεων. Το κύριο χαρακτηριστικό του συστήματος είναι ότι οι προμήθειες εγγυήσεων καθορίζονται βάσει εκτίμησης κινδύνου. Παραδείγματος χάρη, η προμήθεια για την παροχή εγγύησης σε μια εταιρεία που κατατάσσεται στην κατηγορία υψηλότατου κινδύνου είναι […] % ετησίως για εγγυήσεις διάρκειας μικρότερης των δύο ετών και […] % ετησίως για εγγυήσεις διάρκειας μεγαλύτερης των δύο ετών. Η βασική προμήθεια είναι […] % ετησίως. Συγκριτικά αναφέρουμε ότι η προμήθεια της Export Credit Insurance Corporation για την παροχή εγγυήσεων στην Gdynia Shipyard ήταν 2 % ετησίως για εγγυήσεις ποσού μέχρι 35 εκατ. PLN και 1 % ετησίως για μεγαλύτερα ποσά.

(264) Είναι, λοιπόν, σαφές ότι η Gdynia Shipyard δεν είναι επιλέξιμη για εγγυήσεις βάσει του προαναφερόμενου συστήματος, το οποίο έχει εγκριθεί από την Επιτροπή ως απαλλαγμένο από στοιχεία ενίσχυσης. Κατά συνέπεια, οι εγγυήσεις που παρέχονται στην Gdynia Shipyard δεν είναι απαλλαγμένες από ενίσχυση.

(265) Επιπλέον, είναι προφανές ότι η προμήθεια εγγύησης που κατέβαλλε η Gdynia Shipyard είναι σαφώς χαμηλότερη από τη βασική προμήθεια που εισπράττεται για την παροχή εγγυήσεων σε υγιείς επιχειρήσεις και πολλαπλάσια χαμηλότερη από την προμήθεια που χρεώνεται σε εταιρείες υψηλού κινδύνου που εξακολουθούν, ωστόσο, να είναι επιλέξιμες με το προαναφερόμενο σύστημα. Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η προμήθεια εγγύησης που εφαρμοζόταν στην Gdynia Shipyard δεν αντιστοιχεί σε προμήθεια της αγοράς και, κατά συνέπεια, αυτές οι εγγυήσεις συνιστούν κρατική ενίσχυση.

(266) Τρίτον, σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή εγγυήσεων ([59]), για να θεωρηθεί ότι μια ατομική κρατική εγγύηση δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, ο δανειολήπτης δεν πρέπει να είναι σε δυσχερή οικονομική θέση. Αυτό σαφώς δεν ισχύει στην παρούσα περίπτωση. Σύμφωνα με την ίδια ανακοίνωση, όταν ο δανειολήπτης είναι προβληματική εταιρεία, το στοιχείο ενίσχυσης της εγγύησης μπορεί να είναι ίσο με το ποσό που καλύπτει αυτή η εγγύηση.

(267) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Gdynia Shipyard βασιζόταν αποκλειστικά στις εγγυήσεις που της παρείχαν η Export Credit Insurance Corporation και το Δημόσιο και αδυνατούσε να λάβει οποιαδήποτε εγγύηση από την αγορά.

(268) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η Export Credit Insurance Corporation δεν ενεργούσε ως επενδυτής στην οικονομία της αγοράς όταν παρείχε εγγυήσεις στην Gdynia Shipyard.

γ) ***Νόθευση του ανταγωνισμού από την κρατική ενίσχυση στην Gdynia Shipyard***

(269) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η πλήρης εξάρτηση από την κρατική ενίσχυση έδωσε στη Gdynia Shipyard τη δυνατότητα να εφαρμόσει πρακτική σε βάρος του ανταγωνισμού, όπως η τιμολόγηση σε επίπεδο χαμηλότερο από το κόστος παραγωγής, χωρίς να υποστεί τις συνέπειες που έχουν συνήθως αυτές οι πρακτικές, ιδίως τον αποκλεισμό από την αγορά.

(270) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ένα από τα κυριότερα μακροχρόνια προβλήματα της Gdynia Shipyard ήταν η σύναψη ζημιογόνων συμβάσεων λόγω της ανατίμησης του ζλότου έναντι του δολαρίου, που είναι το κυρίαρχο νόμισμα στο ναυπηγικό κλάδο, και της αύξησης των παγκόσμιων τιμών του χάλυβα. Αυτοί οι εξωτερικοί παράγοντες είχαν ήδη εντοπιστεί στο σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2002 ως οι σοβαρότερες απειλές για τη συνέχιση της λειτουργίας του ναυπηγείου και, αργότερα, στην τροποποιημένη έκδοση του 2004, στο νέο σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006 και, τέλος, κατά τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης το 2008.

([57]) Απόφαση της Επιτροπής της 18ης Ιουλίου 2007, στην υπόθεση Ν 105/2007, Σύστημα εγγυήσεων για εξαγωγικές συμβάσεις, συνοπτική ανακοίνωση στην ΕΕ C 214 της 13.9.2007.

([58]) Άρθρο 3 παράγραφος 1 του ψηφίσματος 111/2006 της επιτροπής για την πολιτική ασφάλισης εξαγωγών, της 20ής Δεκεμβρίου 2006.

([59]) ΕΕ C 71 της 11.3.2001, σ. 14.

(271) Παρά το γεγονός ότι η διοίκηση του ναυπηγείου γνώριζε την ύπαρξη αυτών των απειλών, η εταιρεία συνέχισε να συνάπτει συμβάσεις χωρίς να λαμβάνει κανένα μέτρο για τον περιορισμό του κινδύνου. Αυτή η επιχειρηματική πρακτική συνεχίστηκε και κατά την άνευ προηγουμένου ανάπτυξη του ναυπηγικού κλάδου από το 2004 έως το 2008, όταν οι τιμές ναυπήγησης αυξήθηκαν σε πρωτοφανή επίπεδα. Η πρακτική αυτή επέτρεψε στην εταιρεία να διατηρήσει τη δραστηριότητά της και την απασχόληση, αλλά με αντίτιμο τη μεγάλη ζημία από τις συνήθεις παραγωγικές δραστηριότητες ναυπήγησης. Σύμφωνα με την έκθεση Due diligence που συνέταξε η Amber το πρώτο εξάμηνο του 2008, το σημερινό βιβλίο παραγγελιών με προγραμματισμένες παραδόσεις για το 2008 και το 2009 είναι επίσης εκτεθειμένο στον κίνδυνο σημαντικής ζημίας λόγω των ζημιογόνων συμβάσεων που συνήφθησαν χωρίς τη λήψη κανενός μέτρου για τον περιορισμό του κινδύνου· αυτό έχει επιβεβαιωθεί και από την Πολωνία.

(272) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι όλη η ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Gdynia Shipyard και περιγράφεται στο μέρος II, σημείο 7 νόθευσε ή υπήρχε κίνδυνος να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στο ναυπηγικό κλάδο.

Συμπέρασμα

(273) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή έχει την άποψη ότι όλα τα μέτρα υπέρ της Gdynia Shipyard συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

2.2 **Δυνατότητα της Πολωνίας και τρίτων μερών να υποβάλουν παρατηρήσεις**

(274) Με την απόφαση της 1ης Ιουνίου 2005, η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας για ένα σύνολο μέτρων, περιλαμβανομένης της αναδιάρθρωσης χρέους (διαγραφής, αναβολής, αλλαγής του χρονοδιαγράμματος πληρωμών) με βάση διάφορους νομικούς λόγους και όσον αφορά ορισμένους δημόσιους πιστωτές, εισφορές κεφαλαίου, την παροχή εγγυήσεων από το Δημόσιο Ταμείο και μέτρα άντλησης κεφαλαίων (έκδοση ομολογιών και μετατροπή χρεών σε ίδια κεφάλαια).

(275) Η Επιτροπή δήλωσε επίσης με σαφήνεια ότι δεν ήταν δυνατό να γίνει αποδεκτό το επιχείρημα της Πολωνίας ότι οι προκαταβολές από πλοιοκτήτες έπρεπε να θεωρηθούν ίδια συνεισφορά. Ως προς αυτό, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το αν οι εγγυήσεις προκαταβολής που παρείχε η Export Credit Insurance Corporation συνιστούσαν κρατική ενίσχυση και ανακοίνωσε ότι θα διερευνούσε το χαρακτήρα αυτών των προκαταβολών.

(276) Τόσο η Πολωνία όσο και ο δικαιούχος της ενίσχυσης υπέβαλαν παρατηρήσεις. Αν και αμφισβήτησαν την αρμοδιότητα της Επιτροπής να κρίνει τη συμβατότητα ορισμένων εξεταζόμενων μέτρων, δεν αμφισβήτησαν το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι, στο βαθμό που τα μέτρα αυτά είχαν ληφθεί μετά την προσχώρηση της Πολωνίας στην ΕΕ, συνιστούσαν νέα ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Η μοναδική εξαίρεση ήταν ο χαρακτήρας των εγγυήσεων που παρείχε η Export Credit Insurance Corporation, οι οποίες υποτίθεται ότι δεν περιείχαν στοιχείο κρατικής ενίσχυσης. Στη συνέχεια η Πολωνία ισχυρίστηκε ότι τα δάνεια που χορηγούσε η KPS δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση. Η Επιτροπή αντέκρουσε τα επιχειρήματα της Πολωνίας και του αποδέκτη της ενίσχυσης προηγουμένως.

(277) Όσο διαρκούσε η έρευνα της Επιτροπής, υπήρξαν σημαντικές αλλαγές της στρατηγικής της πολωνικής κυβέρνησης που είναι και ο μέτοχος πλειοψηφίας της Gdynia Shipyard, όπως φαίνεται από την ανωτέρω περιγραφή των γεγονότων. Η στρατηγική ενοποίησης του ναυπηγικού κλάδου μετατράπηκε σε στρατηγική διαχωρισμού των ναυπηγείων της Γδύνιας και του Γκντανσκ και στην έκδοση απόφασης για μερική ιδιωτικοποίηση των ναυπηγείων της Γδύνιας, η οποία στη συνέχεια μετατράπηκε σε στρατηγική πλήρους ιδιωτικοποίησης. Η εξέλιξη αυτής της στρατηγικής είναι επίσης προβληματική, δεδομένης της προφανούς έλλειψης ενδιαφέροντος από πλευράς φορέων της αγοράς να αγοράσουν το ναυπηγείο.

(278) Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η Επιτροπή διατηρούσε τακτικές επαφές με τις πολωνικές αρχές ως ιδιοκτήτες της Gdynia Shipyard και με την ίδια την Gdynia Shipyard. Η Επιτροπή ανέφερε συχνά τόσο στην Πολωνία όσο και στην εταιρεία ότι όλα τα μέτρα υπέρ του ναυπηγείου από κρατικούς πόρους συνιστούσαν κατά πάσα πιθανότητα κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, δεδομένης της δυσχερούς οικονομικής κατάστασης των ναυπηγείων και της παντελούς έλλειψης εξωτερικής πηγής χρηματοδότησης απαλλαγμένης από κρατική ενίσχυση. Η Επιτροπή προειδοποίησε επίσης ότι η εν λόγω κρατική ενίσχυση χορηγήθηκε κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και ήταν ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά. Η Επιτροπή επισήμανε ακόμη, σε αρκετές περιπτώσεις, ότι οι εγγυήσεις της Export Credit Insurance Corporation στην Gdynia Shipyard συνιστούσαν κρατική ενίσχυση.

(279) Κατά τη διάρκεια της έρευνάς της, η Επιτροπή συγκέντρωσε στοιχεία και για τις πράξεις της KPS και για τη φύση των δανείων κεφαλαίου κίνησης που χορηγούσε στο ναυπηγείο. Η Επιτροπή ανέφερε στην Πολωνία ότι κατά πάσα πιθανότητα όλα αυτά τα δάνεια συνιστούσαν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

(280) Τέλος, κατά τη διάρκεια της έρευνάς της, η Επιτροπή επισήμανε ότι η Gdynia Shipyard εξακολουθούσε να συσσωρεύει οφειλές προς το δημόσιο. Η Επιτροπή συνέλεξε στοιχεία για το θέμα αυτό και ενημέρωσε την Πολωνία (με την ιδιότητά της ως ιδιοκτήτη και πιστωτή των ναυπηγείων) ότι η μη αναγκαστική είσπραξη οφειλών προς το δημόσιο ή η αναδιάρθρωση του χρέους συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

3. *ΣΥΜΒΑΤΌΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΝΊΣΧΥΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΙΑΊΑ ΑΓΟΡΆ — ΕΞΑΊΡΕΣΗ ΒΆΣΕΙ ΤΟΥ ΆΡΘΡΟΥ 87 ΠΑΡΆΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΗΣ ΣΥΝΘΉΚΗΣ ΕΚ*

(281) Ο βασικός στόχος των μέτρων είναι η ενίσχυση μιας προβληματικής επιχείρησης για να συνεχίσει τη λειτουργία της. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η εξαίρεση που προβλέπει το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ, που επιτρέπει τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα ήταν αντίθετος προς το κοινό συμφέρον, μπορεί να εφαρμοστεί, εάν πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις.

(282) Η διάσωση και αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ρυθμίζεται σήμερα από τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης προβληματικών επιχειρήσεων ([60]) (στη συνέχεια «οι κατευθυντήριες γραμμές»), οι οποίες αντικατέστησαν το προηγούμενο κείμενο που εκδόθηκε το 1999 ([61]) (στο εξής «οι κατευθυντήριες γραμμές του 1999»).

(283) Οι μεταβατικές διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών ορίζουν ότι οι κοινοποιήσεις που καταχωρήθηκαν πριν από τις 10 Οκτωβρίου 2004 εξετάζονται με βάση τα κριτήρια που εφαρμόζονταν κατά την κοινοποίηση (αιτιολογική σκέψη 103). Στην παρούσα περίπτωση, η Επιτροπή ενημερώθηκε για ορισμένα από τα μέτρα στις 29 Απριλίου 2004 στο πλαίσιο του μηχανισμού μεταβατικών μέτρων βάσει του παραρτήματος 4 σημείο 3 της συνθήκης προσχώρησης, όταν ακόμη ίσχυαν οι κατευθυντήριες γραμμές του 1999. Εντούτοις, οι κατευθυντήριες γραμμές ορίζουν επίσης ότι εφαρμόζονται για την εκτίμηση κάθε ενίσχυσης διάσωσης ή αναδιάρθρωσης η οποία χορηγείται χωρίς την έγκριση της Επιτροπής (παράνομη ενίσχυση), εάν μέρος ή ολόκληρη η ενίσχυση χορηγήθηκε μετά την 1η Οκτωβρίου 2004 (αιτιολογική σκέψη 104, πρώτο εδάφιο). Επειδή όλα σχεδόν τα μέτρα που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 χορηγήθηκαν παράνομα μετά από αυτή την ημερομηνία, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι εφαρμόζονται οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004.

(284) Οι κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται σε επιχειρήσεις όλων των κλάδων, εκτός από τις εξαιρέσεις που απαριθμούνται στην παράγραφο 18 των κατευθυντήριων γραμμών. Το πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων στη ναυπηγική βιομηχανία ([62]), το οποίο αποτελεί και το νομικό πλαίσιο για την εκτίμηση της κρατικής ενίσχυσης σε αυτό τον τομέα, αναφέρεται στο σημείο 12 των κατευθυντήριων γραμμών ως νομική βάση για την εκτίμηση της ενίσχυσης διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

Α. ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΔΙΆΣΩΣΗΣ

(285) Οι κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ως προσωρινή βοήθεια σε προβληματικές εταιρείες για όσο διάστημα εφαρμόζεται ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης, ή για την αντιμετώπιση ενός σοβαρού προβλήματος ρευστότητας.

(286) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Gdynia Shipyard δεν πληροί ούτε τον όρο της προσωρινότητας, εφόσον όλα τα μέτρα ενίσχυσης αφορούσαν διαστήματα μεγαλύτερα του εξαμήνου, ούτε τον όρο της δυνατότητας ανάκλησης, διότι επετράπησαν μη ανακλητά μέτρα, όπως εισφορές κεφαλαίου και διαγραφές χρέους που ισοδυναμούν με επιχορηγήσεις.

(287) Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα μέτρα που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 δεν είναι συμβιβάσιμα με την κοινή αγορά ως ενίσχυση διάσωσης.

Β. ΕΝΊΣΧΥΣΗ ΑΝΑΔΙΆΡΘΡΩΣΗΣ

(288) Ο ορισμός στο σημείο 17 των κατευθυντήριων γραμμών αναφέρει ότι η αναδιάρθρωση βασίζεται σε ένα εφικτό, συγκροτημένο και διεξοδικό πρόγραμμα για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας μιας επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα. Η αναδιάρθρωση συνήθως περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία: την αναδιοργάνωση και εξορθολογισμό των δραστηριοτήτων της επιχείρησης σε αποτελεσματικότερη βάση, μέτρο που κατά κανόνα σημαίνει την εγκατάλειψη ζημιογόνων δραστηριοτήτων και την οικονομική αναδιάρθρωση. Εάν οι ενέργειες αναδιάρθρωσης λαμβάνουν κρατική ενίσχυση δεν είναι δυνατό να περιορίζονται σε χρηματοοικονομική ενίσχυση για την αποκατάσταση των ζημιών του παρελθόντος χωρίς να κατατείνουν στην άρση των αιτίων αυτών των ζημιών, δηλαδή χωρίς ουσιαστική αναδιάρθρωση. Επιπλέον, η αναδιάρθρωση πρέπει να χρηματοδοτείται τουλάχιστον εν μέρει από ίδιους πόρους της επιχείρησης ή από εξωτερικές πηγές χωρίς στοιχεία κρατικής ενίσχυσης και η κρατική ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο απαραίτητο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας. Τέλος, πρέπει να λαμβάνονται αντισταθμιστικά μέτρα για να περιοριστεί η νόθευση του ανταγωνισμού λόγω της ενίσχυσης.

(289) Λόγω του έντονα στρεβλωτικού χαρακτήρα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση σε προβληματικές εταιρείες μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων χωρίς δυσμενείς επιπτώσεις στις συναλλαγές σε βαθμό αντίθετο προς το κοινοτικό συμφέρον μόνο εάν πληρούνται όλοι οι όροι που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές.

(290) Στη συνέχεια η Επιτροπή αναλύει εάν τηρήθηκαν αυτοί οι όροι.

([60]) ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2.
([61]) ΕΕ C 288 της 9.10.1999, σ. 2.
([62]) ΕΕ C 317 της 30.12.2003, σ. 11.

α) ***Επιλεξιμότητα***

(291) Για να είναι μια επιχείρηση επιλέξιμη για ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης, πρέπει να χαρακτηρίζεται προβληματική κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών. Η Επιτροπή πιστεύει ότι η οικονομική κατάσταση της Gdynia Shipyard, τουλάχιστον από το 2002 χαρακτηριζόταν από συνεχή έλλειψη ρευστότητας και αφερεγγυότητα, αυξανόμενες ζημίες και αρνητική αξία ενεργητικού. Η Gdynia Shipyard είναι συνεπώς προβληματική εταιρεία κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών.

β) ***Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας***

(292) Σύμφωνα με το σημείο 34 των κατευθυντήριων γραμμών, όρος για τη χορήγηση της ενίσχυσης πρέπει να είναι η εφαρμογή ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης, το οποίο πρέπει να επιτρέπει την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα. Αποκατάσταση βιωσιμότητας σημαίνει ότι ή εταιρεία, μετά την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, θα είναι σε θέση να καλύψει όλα της τα κόστη και να δημιουργεί επαρκή απόδοση του κεφαλαίου, έτσι ώστε να ανταγωνίζεται με τα δικά της μέσα. Η αναδιάρθρωση πρέπει να ολοκληρώνεται το συντομότερο δυνατό.

(293) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά τη διάρκεια της έρευνάς της, εξέτασε δύο σχέδια αναδιάρθρωσης (του 2004 και του 2006) που εκπόνησαν οι διοικήσεις της εταιρείας και εγκρίθηκαν από το μέτοχο πλειοψηφίας της, το κράτος. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν έχουν διασκεδαστεί οι σοβαρές ανησυχίες της για το αν αυτά τα δύο σχέδια θα μπορούσαν να αποκαταστήσουν τη βιωσιμότητα του ναυπηγείου. Εφόσον το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006 αντικατέστησε το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004, η Επιτροπή εξηγεί στη συνέχεια τους λόγους των σοβαρών ανησυχιών της όσον αφορά το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006. Η Επιτροπή, ωστόσο, επισημαίνει ότι το σχέδιο αυτό είναι από πολλές απόψεις παρόμοιο με το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004 και οι αμφιβολίες που εξέφρασε στην απόφασή της να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας για το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004 ισχύουν στο ακέραιο και για το σχέδιο του 2006.

(294) Η Επιτροπή υπενθυμίζει τον ισχυρισμό της Πολωνίας, μετά την απόφαση για την έναρξη της επίσημης έρευνας, ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2004 συνιστούσε υγιή οικονομική βάση για την αναδιάρθρωση του ναυπηγείου. Η πραγματικότητα απέδειξε ότι το σχέδιο του 2004 δεν ήταν επαρκές για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ναυπηγείου και χρειάστηκε να τροποποιηθεί ήδη το 2006.

(295) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006 εστιάστηκε κυρίως στην οικονομική αναδιάρθρωση και ότι οι βιομηχανικές πτυχές του δεν αντιμετωπίστηκαν με πειστικό τρόπο. Το σχέδιο δεν περιείχε τολμηρή και μακρόπνοη στρατηγική βιομηχανικής ανάπτυξης.

(296) Αυτό αντανακλάται ιδίως στην προταθείσα επενδυτική στρατηγική, η οποία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ένα σύνολο μικρών σχεδίων εξωραϊσμού χωρίς την απαραίτητη σφαιρική προοπτική για τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων, πολλές από τις οποίες είναι της δεκαετίας του 1970. Το σχέδιο δεν αναλύει λεπτομερώς τη σημερινή κατάσταση των εγκαταστάσεων παραγωγής ούτε τις ελλείψεις τους και δεν εντοπίζει τα προβλήματα συμφόρησης του ναυπηγείου. Σύμφωνα με τον εξωτερικό σύμβουλο της Επιτροπής, τα ποσά που διατέθηκαν για επενδύσεις (240 εκατ. PLN ή 69 εκατ. ευρώ) είναι τελείως ανεπαρκή για να εξασφαλίσουν τον πραγματικό εκσυγχρονισμό.

(297) Για να έχουν προοπτική οι σχεδιαζόμενες επενδύσεις πρέπει επίσης να εξεταστούν οι προβλέψεις για την ετήσια απόσβεση των στοιχείων ενεργητικού της εταιρείας και οι τάσεις της αξίας των παγίων στοιχείων ενεργητικού, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης του 2006. Η μείωση της αξίας την περίοδο 2007-09, δηλαδή κατά την περίοδο της επένδυσης, εκτιμάται σε 100 εκατ. PLN. Αυτό σημαίνει ότι τουλάχιστον το 40 % των προγραμματισμένων επενδύσεων των 240 εκατ. PLN είναι απαραίτητο μόνο για να διατηρηθούν τα στοιχεία ενεργητικού στο τρέχον τεχνικό επίπεδό τους, ενώ για τον πραγματικό εκσυγχρονισμό δεν θα διατεθεί ποσοστό άνω του 60 %. Η πρόβλεψη ισολογισμού παρουσιάζει σταθερή αύξηση των παγίων στοιχείων ενεργητικού από 246 εκατ. PLN το 2006 σε 361 εκατ. PLN το 2010. Όμως, αυτή η τάση θα αναστραφεί το 2010 και η αξία των πάγιων στοιχείων θα μειωθεί και πάλι στο επίπεδο των 248 εκατ. PLN το 2012 (το τελευταίο έτος που περιλαμβάνεται στην πρόβλεψη).

(298) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η επενδυτική στρατηγική δεν είναι επαρκώς μακρόπνοη για να διασφαλίσει τον πραγματικό εκσυγχρονισμό και τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα.

(299) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι ο στόχος της παραγωγικότητας για το 2012 των 37 ανθρωποωρών/CGT, αν και αποτελεί βελτίωση σε σχέση με τη σημερινή κατάσταση, εξακολουθεί να είναι χαμηλός σε σύγκριση με τα αποδοτικά ευρωπαϊκά ναυπηγεία, με παραγωγικότητα περίπου 20 ανθρωποώρες/CGT.

(300) Το σχέδιο αναφέρει ότι ένα από τα κυριότερα προβλήματα του ναυπηγείου είναι τα υψηλά ποσοστά συστηματικής απουσίας και η έλλειψη ειδικευμένων εργατών, οι οποίοι εγκαταλείπουν τη χώρα αναζητώντας καλύτερες αμοιβές σε άλλα ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η σχεδιαζόμενη αύξηση μισθών κατά 10 % το 2006 και κατά 4 % ετησίως από το 2008 και μετά δεν θα είναι αρκετή για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα.

(301) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η προγραμματισμένη βιομηχανική και οργανωτική αναδιάρθρωση δεν θα είναι επαρκής για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας των ναυπηγείων.

(302) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η πρόβλεψη οικονομικών αποτελεσμάτων του ναυπηγείου δεν είναι σύμφωνη με την ανάλυση ευαισθησίας, βασίζεται στις υποθέσεις της υποτίμησης του αμερικανικού δολαρίου, της μείωσης των τιμών των πλοίων και της αύξησης των τιμών των υλικών και των μισθών. Η ανάλυση ευαισθησίας δείχνει ότι με ετήσια υποτίμηση του αμερικανικού δολαρίου κατά 0,10 PLN δεν θα ήταν δυνατή η αποκατάσταση της βιωσιμότητας με βάση το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006. Η Επιτροπή, συνεπώς, συμπεραίνει ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006 δεν είναι επαρκώς τολμηρό ([63]).

(303) Τέλος, η Επιτροπή επισήμανε ότι τα προβλεπόμενα στο σχέδιο μέτρα αναδιάρθρωσης δεν θα ήταν δυνατό να εφαρμοστούν χωρίς επενδυτή και ότι θα απαιτούνταν σημαντικά νέα κεφάλαια για να υλοποιηθεί μία κατά τα άλλα περιορισμένη αναδιάρθρωση, κυρίως επειδή απαιτείται μια γενναία οικονομική αναδιάρθρωση (κόστους 1,015 δισ. PLN) ([64]). Η Επιτροπή αμφέβαλε αν το σχέδιο βασιζόταν σε ρεαλιστικές υποθέσεις όσον αφορά την ικανότητα του ναυπηγείου να προσελκύσει νέο κεφάλαιο.

(304) Οι αμφιβολίες αυτές επιβεβαιώθηκαν από τις σημερινές εξελίξεις της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της Gdynia Shipyard. Όπως προαναφέρθηκε, το κράτος ως ιδιοκτήτης της Gdynia Shipyard προσπάθησε δύο φορές να βρει ιδιώτη επενδυτή διατεθειμένο να αγοράσει το ναυπηγείο. Δεν πέτυχε καμία από τις προσπάθειες ιδιωτικοποίησης (ούτε η μερική ιδιωτικοποίηση το 2006 ούτε η πώληση του συνόλου των μετοχών του δημοσίου το 2007). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προσπάθειες ιδιωτικοποίησης πραγματοποιήθηκαν σε μια χρονική στιγμή κατά την οποία ο ναυπηγικός κλάδος ήταν σε πρωτοφανή ανάπτυξη και, κατά συνέπεια, υπήρχαν ιδανικές συνθήκες για την πώληση του ναυπηγείου. Η αρνητική έκβαση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης θα μπορούσε να αποδοθεί μόνο στην έλλειψη εμπιστοσύνης των φορέων της αγοράς στην ικανότητα αποκατάστασης της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του ναυπηγείου. Αυτό επιβεβαιώνεται και μόνο από το γεγονός ότι, μετά τη διεξοδική εξέταση «Due diligence» της κατάστασης, ([65]) η Amber απέσυρε το ενδιαφέρον της για την αγορά της επιχείρησης.

(305) Η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις επανειλημμένες προσπάθειες των πολωνικών αρχών να βρουν ιδιώτη επενδυτή για την Gdynia Shipyard μετά την υπαναχώρηση της Amber. Μέχρι να εκδοθεί η απόφαση, ωστόσο, κανένα αποδεικτικό στοιχείο δεν έπεισε την Επιτροπή ότι η επανέναρξη της προσπάθειας ιδιωτικοποίησης θα μπορούσε να έχει θετική έκβαση σε ένα σύντομο χρονικό διάστημα και σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές. Όπως εξηγείται στη συνέχεια, το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης της ISD Polska και το σχέδιο αναδιάρθρωσης της PSC βασίζονται στην προσδοκία ότι η επιχείρηση θα λάβει σημαντικά ποσά πρόσθετης κρατικής ενίσχυσης και ότι θα είναι δυνατή η αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ναυπηγείου, εάν η επιχείρηση απαλλαγεί από τις εκκρεμείς οφειλές της και τις προβλεπόμενες ζημίες από τις τρέχουσες συμβάσεις.

Κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης της ISD

(306) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν αποδεικνύει ότι θα αποκατασταθεί η βιωσιμότητα της Gdynia Shipyard μετά τη συγχώνευση με την Gdańsk Shipyard. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή δεν έχει πεισθεί ούτε για τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις ούτε για την επάρκεια του σχεδίου. Θεωρεί ότι τα μέτρα αναδιάρθρωσης που προβλέπει το σχέδιο δεν είναι αρκετά τολμηρά. Αν και το αναθεωρημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης έχει επιφέρει κάποιες βελτιώσεις, η Επιτροπή πιστεύει ότι δεν θα αποκαταστήσει τη βιωσιμότητα των ενοποιημένων ναυπηγείων. Στη συνέχεια, η Επιτροπή αξιολογεί το σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου το οποίο αντικατέστησε το προσχέδιο του Ιουνίου και επισημαίνει τις διαφορές μόνο όταν αυτές έχουν σχέση με την αξιολόγησή της.

(307) Η υπόθεση που περιείχε το σχέδιο του Ιουνίου, ότι η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων δεν θα ήταν δυνατό να επιτευχθεί πριν από το 2020 και ότι η απόδοση των επενδύσεων θα επιτυγχανόταν μόλις το 2016, οδηγεί την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι το σχέδιο δεν είναι βιώσιμο. Επιπλέον, τα αποτελέσματα αυτά βασίζονται σε μη προεξοφλημένα ποσά· εάν τα ποσά ήταν προεξοφλημένα, η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων και της επένδυσης θα επιτυγχάνονταν ακόμη πιο αργά. Το σχέδιο του Σεπτεμβρίου είναι βελτιωμένο από την άποψη ότι περιέχει προβλέψεις με αναγωγή στην παρούσα αξία. Παρόλα αυτά, το σχέδιο θεωρεί ότι

([63]) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η βασική υποθετική εξέλιξη έλαβε υπόψη συναλλαγματική ισοτιμία PLN 3,0/USD, αλλά η τρέχουσα συναλλαγματική ισοτιμία είναι PLN 2,2/USD.

([64]) Τα ίδια κεφάλαια του ναυπηγείου το 2006 είχαν αρνητική τιμή 576 εκατ. PLN.

([65]) Η Amber ανέφερε ότι, σύμφωνα με την ανάλυσή της, η κερδοφορία του ναυπηγείου δεν θα αποκαθίστατο μετά την αναδιάρθρωση που η ίδια είχε την πρόθεση να εφαρμόσει.

η προεξοφλημένη απόδοση των ιδίων κεφαλαίων θα επιτυγχανόταν το 2018, δηλαδή δέκα χρόνια μετά την είσοδο του νέου επενδυτή το 2009, διάστημα το οποίο εξακολουθεί να είναι υπερβολικά μεγάλο και αποδεικνύει την επικινδυνότητα του σχεδίου. Η Επιτροπή συνεπώς εμμένει στην άποψή της ότι το σχέδιο δεν αποδεικνύει τη βιωσιμότητα του έργου. Επιπλέον, η Επιτροπή αναφέρει ότι οι βελτιωμένες χρηματοοικονομικές προβλέψεις δεν βασίζονται στη λήψη τολμηρότερων μέτρων αναδιάρθρωσης (π.χ. βελτίωση της παραγωγικότητας ή μείωση του κόστους), αλλά σε μη επαρκώς θεμελιωμένη τροποποίηση των βασικών χρηματοοικονομικών υποθέσεων, όπως θα εξηγήσουμε στη συνέχεια.

(308) Οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις υποθέτουν ότι ένα μεγάλο μέρος του κόστους αναδιάρθρωσης μπορεί να καλυφθεί από τις μελλοντικές ταμειακές ροές της εταιρείας. Η Επιτροπή θεωρεί την άποψη αυτή ανεδαφική για μια εταιρεία με τεράστια ζημία κατά το παρελθόν που χρειάζεται ουσιαστική αναδιάρθρωση. Σύμφωνα με το σχέδιο του Σεπτεμβρίου, οι ταμειακές ροές θα επηρεαστούν από το παθητικό του παρελθόντος, το οποίο αυξήθηκε από 592 εκατ. PLN σε 712 εκατ. PLN. Ακόμη, μεγάλο μέρος των οφειλών προς το δημόσιο (ύψους άνω των 400 εκατ. PLN) πρέπει να αποπληρωθεί από το 2012 έως το 2018, δηλαδή για μεγάλο διάστημα μετά τη λήξη της προβλεπόμενης μεταβατικής περιόδου ([66]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο επενδυτής έχει παραδεχτεί ότι το επίπεδο των αναμενόμενων αποτελεσμάτων είναι οριακά κερδοφόρο, αλλά ισχυρίζεται επίσης ότι υπάρχει ένας πρόσθετος λόγος για τον οποίο η ISD Polska ενδιαφέρεται γι' αυτό το επενδυτικό σχέδιο. Ο επενδυτής ισχυρίζεται ότι τα ναυπηγεία θα συμβάλουν στη σημαντική αύξηση της ζήτησης για μια άλλη εταιρεία του ομίλου, τη χαλυβουργία Huta Częstochowa και, ως εκ τούτου, η επένδυση στην Gdynia Shipyard έχει νόημα για το σύνολο του ομίλου ISD Polska.

(309) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης βασίζεται σε υπόθεση ότι η κρατική ενίσχυση χορηγήθηκε στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης για την ρύθμιση του ισολογισμού του ναυπηγείου και για την κάλυψη των αναμενόμενων ζημιών. Το σχέδιο βασίζεται επίσης στην υπόθεση ότι οι δραστηριότητες του ναυπηγείου θα εξακολουθήσουν να χρηματοδοτούνται με εγγυήσεις της Export Credit Insurance Corporation με ευνοϊκούς όρους σε σύγκριση με τη συνήθη πρακτική για τις υγιείς επιχειρήσεις. Οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις λαμβάνουν υπόψη αυτή την αναμενόμενη κρατική ενίσχυση. Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου δεν μείωσε την ανάγκη γι' αυτή την πρόσθετη κρατική ενίσχυση. Αντίθετα, ο επενδυτής εντόπισε πρόσθετη πιθανή υποχρέωση 308 εκατ. ευρώ που συνδέεται με μια φορολογική διαφορά ανάμεσα στην Gdańsk Shipyard και το κράτος. Ο επενδυτής προσδοκά ότι το Δημόσιο θα εγγυηθεί την καταβολή αυτής της οφειλής, εάν επιβεβαιωθεί.

(310) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ούτε το σχέδιο του Ιουνίου ούτε το επικαιροποιημένο σχέδιο του Σεπτεμβρίου περιέχουν πλήρες επιχειρηματικό σχέδιο για την παραγωγή των μεταλλικών κατασκευών. Αυτό αποτελεί σοβαρή έλλειψη, εφόσον αυτή η δραστηριότητα θα μπορούσε να δημιουργήσει κύκλο εργασιών 300 εκατ. PLN στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, κέρδος από τη νέα σημαντική ικανότητα επεξεργασίας χάλυβα του ναυπηγείου (αύξηση από 4 % το 2009 σε 20 % το 2012) και θα αντιπροσωπεύει ποσοστό 10 % περίπου των πωλήσεων του νέου ναυπηγείου.

(311) Το σχέδιο του Σεπτεμβρίου αναφέρεται σε ανεξάρτητη μελέτη της αγοράς που φαίνεται πως αποδεικνύει συνολική αύξηση της ζήτησης μεταλλικών κατασκευών στην Πολωνία και την Ευρώπη κατά τα επόμενα έτη. Εντούτοις, η μελέτη δεν αναλύει πώς τα ενοποιημένα ναυπηγεία θα μπορέσουν να αξιοποιήσουν αυτή την αύξηση. Το σχέδιο του Σεπτεμβρίου, αν και περιέχει περισσότερα στοιχεία για τη δραστηριότητα παραγωγής μεταλλικών κατασκευών, δεν αναλύει αν η πρόβλεψη του όγκου παραγωγής για το νέο ναυπηγείο είναι ρεαλιστική. Αντίθετα, περιέχει περισσότερες ενδείξεις ότι οι προβλέψεις αυτές ενδέχεται να είναι ανέφικτες.

(312) Η τρέχουσα παραγωγή μεταλλικών κατασκευών είναι 2 000 τόνοι, ενώ η παραγωγή-στόχος είναι 56 000 τόνοι. Σε σύγκριση με το σχέδιο του Ιουνίου, το σχέδιο του Σεπτεμβρίου προβλέπει διπλασιασμό της παραγωγής ήδη από το 2010 (24 000 τόνοι έναντι 12 000 τόνων που προβλέπει το σχέδιο του Ιουνίου) και τετραπλασιασμό της παραγωγής από το 2012 (56 000 τόνοι έναντι 13 000 τόνων). Η Huta Częstochowa, ένας από τους μεγαλύτερους παραγωγούς χάλυβα στην Πολωνία, παράγει 100 000 τόνους μεταλλικών κατασκευών.

(313) Η ISD Polska παραθέτει τις υφιστάμενες συμβάσεις της Gdańsk Shipyard για την παραγωγή μεταλλικών κατασκευών, στις οποίες περιλαμβάνεται μία σύμβαση για αποθήκη καυσίμων χωρητικότητας περίπου 5 000 τόνων ετησίως το 2008 και το 2009. Βάσει αυτού του σχεδίου, η παραγωγή αυτού του συγκεκριμένου προϊόντος θα είναι 16 000 τόνοι μέχρι το 2010 και θα αυξηθεί σε 36 000 τόνους το 2012.

([66]) Παραδείγματος χάρη, το 2014, η πρόβλεψη καθαρού κέρδους ήταν 93 εκατ. PLN, εκ των οποίων 55 εκατ. PLN πρέπει να καταβληθούν για την αποπληρωμή παλαιών οφειλών προς το δημόσιο. Το τελευταίο έτος το οποίο βαρύνεται με δαπάνες αναδιάρθρωσης που συνδέονται με προηγούμενες πράξεις (συσσωρευμένες οφειλές προς το δημόσιο) είναι το 2018, όταν ποσό 45 εκατ. PLN πρόσθετων ταμειακών ροών θα πρέπει να διατεθούν γι' αυτό το σκοπό.

(314) Δεν υποβλήθηκε καμία ανάλυση αγοράς ούτε εκθέσεις προβλέψεων που θα μπορούσαν να εξηγήσουν τις προβλέψεις κερδοφορίας για τις μεταλλικές κατασκευές (9,5 % το 2010 και περίπου 8 % τα επόμενα έτη). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με την Πολωνική Στατιστική Υπηρεσία, η κερδοφορία του κλάδου των μεταλλικών κατασκευών στην Πολωνία αυξήθηκε σε 6 % το 2006 και παρέμεινε στο ίδιο επίπεδο το 2007.

(315) Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η δραστηριότητα παραγωγής μεταλλικών κατασκευών, η οποία θα αποτελέσει αναπόσπαστο και σημαντικό μέρος της λειτουργίας του νέου ναυπηγείου, δεν βασίζεται σε αξιόπιστη ανάλυση της ανταγωνιστικής θέσης του νέου ναυπηγείου. Η ανάλυση αγοράς δεν αποδεικνύει ότι η προβλεπόμενη παραγωγή του νέου ναυπηγείου θα μπορούσε να απορροφηθεί από τη ζήτηση της αγοράς. Δεν αποδεικνύεται ότι το σχέδιο βασίζεται σε ρεαλιστικές υποθέσεις για το τμήμα της αγοράς των μεταλλικών κατασκευών.

(316) Όσον αφορά την αναδιάρθρωση των συμβάσεων, το σχέδιο εξετάζει δύο από τις σημαντικότερες εξωτερικές αιτίες των σημερινών δυσκολιών του ναυπηγείου (αυξανόμενο κόστος υλικών και ανατίμηση του ζλότυ) για τα προαναφερθέντα μέτρα. Το σχέδιο βασίζεται κυρίως την υπόθεση ότι θα είναι εφικτή η εισαγωγή ρητρών αναπροσαρμογής στις συμβάσεις ναυπήγησης πλοίων, μεταθέτοντας στον πλοιοκτήτη τουλάχιστον ένα μέρος του συναλλαγματικού κινδύνου και το κόστος των υλικών. Όμως, το σχέδιο δεν αποδεικνύει ότι αυτές οι ρήτρες αναπροσαρμογής έχουν γίνει ή θα γίνουν αποδεκτές από τους πλοιοκτήτες. Το σχέδιο του Σεπτεμβρίου περιείχε ορισμένα συμπληρωματικά στοιχεία για το ζήτημα αυτό, ιδίως αποσπάσματα από υφιστάμενες συμβάσεις των δύο ναυπηγείων που περιέχουν ρήτρες αναπροσαρμογής αυτού του τύπου.

(317) Η Επιτροπή εξέτασε τα στοιχεία αυτά και επισημαίνει ότι οι συμβάσεις που παρουσιάστηκαν αρχικά στο σχέδιο περιείχαν ρήτρες αναπροσαρμογής βάσει των οποίων κάθε αύξηση των τιμών χάλυβα θα επιβάρυνε τον αγοραστή, αλλά οι ρήτρες αυτές ακυρώθηκαν με μεταγενέστερη πρόσθετη πράξη και αντικαταστάθηκαν με ρύθμιση βάσει της οποίας το ναυπηγείο και ο πλοιοκτήτης θα αγόραζαν από κοινού τα υλικά και, με την ολοκλήρωση αυτής της αγοράς, θα συμφωνούσαν για αναπροσαρμογή της τιμής. Οι ρυθμίσεις γι' αυτήν την αναπροσαρμογή της τιμής θα καθοριστούν σε μεταγενέστερη πρόσθετη πράξη. Όμως, αυτή η πρόσθετη πράξη δεν έχει υποβληθεί στην Επιτροπή.

(318) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η σύναψη και επαναδιαπραγμάτευση αυτών των συμβάσεων πραγματοποιήθηκαν σε μια περίοδο μεγάλης ζήτησης (το 2005 και μετά) κατά την οποία η ευελιξία εκ μέρους των πλοιοκτητών συνδεόταν με τους περιορισμούς από την πλευρά της προσφοράς. Αν και η Επιτροπή γνωρίζει ότι η πρακτική της αναπροσαρμογής των τιμών του χάλυβα έχει αναπτυχθεί πρόσφατα στο ναυπηγικό κλάδο, πρέπει να επισημανθεί ότι στο παρελθόν οι ρήτρες αυτές δεν ήταν αποδεκτές, ιδίως σε δύσκολες εποχές.

(319) Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, η Επιτροπή θεωρεί ότι το σχέδιο δεν αποδεικνύει ότι το ναυπηγείο θα μπορέσει να συνάψει συμβάσεις με ρήτρες αναπροσαρμογής. Η εμπειρία της Gdynia Shipyard σε αυτό τον τομέα, όπως περιγράφεται στο σχέδιο, δεν είναι πειστική κατά την άποψη της Επιτροπής.

(320) Το σχέδιο του Σεπτεμβρίου, σε σύγκριση με το προσχέδιο του Ιουνίου, περιέχει αναλυτικότερα στοιχεία για την σκοπούμενη στρατηγική διασφαλίσεων για τον περιορισμό του συναλλαγματικού κινδύνου. Εντούτοις, το σχέδιο δεν αποδεικνύει αν κάποιο από τα δύο ναυπηγεία έχει χρησιμοποιήσει αυτά τα μέσα (περιλαμβανομένης της δωρεάν φυσικής κάλυψης κινδύνου), τουλάχιστον τα τελευταία έτη ([67]). Αν και το σχέδιο του Σεπτεμβρίου προσδιορίζει ποσοτικά το κόστος και τα αποτελέσματα της προτεινόμενης πολιτικής για την κάλυψη κινδύνου, δεν αποδεικνύει ότι το νέο ναυπηγείο θα ήταν σε θέση να εξασφαλίσει παρόμοια κάλυψη στην αγορά. Από την άλλη πλευρά, είναι σαφές ότι οι τράπεζες ζητούν από τους επενδυτές να συντάξουν μια πλήρως τεκμηριωμένη στρατηγική κάλυψης κινδύνου πριν αποφασίσουν αν θα παράσχουν εγγυήσεις.

(321) Όσον αφορά τη σημασία αυτού του παράγοντα για τις δραστηριότητες του ναυπηγείου, το σχέδιο δεν αντιμετωπίζει πειστικά αυτό το ζήτημα. Πράγματι, από την ανάλυση ευαισθησίας συνάγεται ότι, παρά την εισαγωγή αυτών των μέτρων για τον περιορισμό του κινδύνου, που εικάζεται ότι παραγοντοποιούνται στις οικονομικές προβλέψεις, οι προβλέψεις αυτές είναι ευαίσθητες σε ελάσσονες μεταβολές των τιμών συναλλάγματος, όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια. Η Επιτροπή, συνεπώς, δεν έχει πειστεί ότι η σχεδιαζόμενη πολιτική κάλυψης κινδύνου είναι επαρκής για να εξασφαλίσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του ναυπηγείου.

(322) Όσον αφορά την αναδιάρθρωση της απασχόλησης, το σχέδιο δεν περιέχει καμία ανάλυση των αναγκών εξορθολογισμού και απλώς αναφέρει ότι θα μειωθεί ο αριθμός των εργαζομένων. Το σχέδιο αναφέρει, αλλά και πάλι χωρίς αιτιολόγηση, ότι το κόστος αυτής της μείωσης προσωπικού θα ανέλθει σε 69 εκατ. PLN. Το σχέδιο του Σεπτεμβρίου προσδιορίζει ποσοτικά το κόστος και τα αποτελέσματα της αναδιάρθρωσης της απασχόλησης, αλλά δεν εξηγεί ούτε αιτιολογεί σε ποια βάση υπολογίζονται αυτές οι δαπάνες και επιπτώσεις. Έτσι, η Επιτροπή δεν μπορεί να συμπεράνει ότι το σχέδιο προσδιορίζει λεπτομερώς τους λόγους και τα αποτελέσματα των απολύσεων ούτε ότι ο ποσοτικός προσδιορισμός του κόστους και οι επιπτώσεις βασίζονται σε αξιόπιστες υποθέσεις.

(323) Όσον αφορά τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις, η Επιτροπή επισημαίνει ιδίως τις ακόλουθες αδυναμίες της βασικής υπόθεσης που διέπει το χρηματοοικονομικό μοντέλο που επεξεργάστηκε η ISD Polska και θέτει υπό αμφισβήτηση την αξιοπιστία αυτών των προβλέψεων.

([67]) Το σχέδιο αναφέρει ότι οι τρέχουσες ρήτρες είχαν περιληφθεί σε δύο συμβάσεις, αλλά αυτές δεν υποβλήθηκαν.

(324) Πρώτον, το σχέδιο του Σεπτεμβρίου, σε σύγκριση με το προσχέδιο του Ιουνίου, υποθέτει πολύ υψηλότερες τιμές πώλησης των οχηματαγωγών πλοίων, που είναι ένα από τα δύο σημαντικότερα προϊόντα του νέου ναυπηγείου. Οι προβλέψεις του σχεδίου για τα πρώτα έτη βασίζονται στις υφιστάμενες συμβάσεις της Gdynia Shipyard. Δεν δικαιολογεί, ωστόσο, τις προβλέψεις για τα επόμενα έτη και δεν παρέχει καμία πρόβλεψη εξωτερικού φορέα γι' αυτό το θέμα ([68]).

(325) Δεύτερον, η υπόθεση ότι οι μισθοί θα αυξάνονται κατά 4 με 6 % ετησίως κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης φαίνεται ότι αποτελεί υποεκτίμηση λόγω της σοβαρής έλλειψης ειδικευμένου προσωπικού, της εναλλαγής εργαζομένων και των συστηματικών απουσιών, αλλά και του ανταγωνισμού που αντιμετωπίζουν και τα δύο ναυπηγεία και από ξένα και από πολωνικά ναυπηγεία. Το σχέδιο του Σεπτεμβρίου προβλέπει ακόμα χαμηλότερους ρυθμούς αύξησης των μισθών από το σχέδιο του Ιουνίου. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη ότι, από τον Ιανουάριο του 2007 έως τον Ιανουάριο του 2008, η μέση μισθολογική αύξηση στην Πολωνία ήταν 11,5 % ([69]) και αναμένονται και άλλες αυξήσεις. Διάφορες πηγές, όπως αυτές που αναφέρει το σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου (Εθνική Τράπεζα της Πολωνίας, ΟΟΣΑ, EC Economic Forecast Spring 2008, Goldman Sachs), προβλέπουν σημαντική αύξηση των μισθών στην Πολωνία μεσοπρόθεσμα και μεγαλύτερες ελλείψεις εργατικού δυναμικού. Σε κάθε περίπτωση, η ανάλυση ευαισθησίας θα έπρεπε να είχε λάβει υπόψη αυτό τον παράγοντα.

(326) Τρίτον, σύμφωνα με βασική υπόθεση, το κόστος εγγυήσεων κεφαλαίου κίνησης είναι 1,5 % και η Export Credit Insurance Corporation θα εγγυάται εξ ολοκλήρου τις προκαταβολές και οι εγγυήσεις αυτές θα παρέχονται με ευνοϊκότερους όρους από αυτούς που η Export Credit Insurance Corporation εφαρμόζει για άλλες (υγιείς επιχειρήσεις). Για να αποκτήσουν τα ενοποιημένα ναυπηγεία ισοδύναμες εγγυήσεις στην αγορά, όπως ισχυρίζεται η Πολωνία στις επεξηγήσεις της 7ης Ιουλίου 2008, το κόστος του κεφαλαίου θα ήταν σημαντικά υψηλότερο από αυτό που λαμβάνει υπόψη η βασική υπόθεση ([70]), στοιχείο που θα είχε άμεσες αρνητικές επιπτώσεις στις χρηματοοικονομικές προβλέψεις.

(327) Με βάση αυτές τις υποθέσεις, το σχέδιο δεν παρέχει επαρκείς διαβεβαιώσεις ότι η βασική υπόθεση των χρηματοοικονομικών προβλέψεων είναι ρεαλιστική και εφικτή.

(328) Επιπλέον, από την ανάλυση ευαισθησίας δεν συνάγεται ότι το σχέδιο είναι αρκετά τολμηρό για να αντισταθεί σε ορισμένους βασικούς παράγοντες κινδύνου που συνδέονται με τη λειτουργία του ναυπηγείου. Η αναθεωρημένη έκδοση του σχεδίου του Σεπτεμβρίου δεν παρουσιάζει κάποια πειστική βελτίωση.

(329) Από την ανάλυση ευαισθησίας συνάγεται ότι μια υποτίμηση του αμερικανικού δολαρίου έναντι του ζλότου κατά 5 % θα μπορούσε να προκαλέσει μείωση 35 % του δεκαετούς αθροιστικού καθαρού κέρδους, ακόμη και αν η βασική υπόθεση λάμβανε υπόψη τα μέτρα αναδιάρθρωσης για να περιορίσει το συναλλαγματικό κίνδυνο.

(330) Μια άλλη ανάλυση που επισυνάφθηκε στο σχέδιο του Σεπτεμβρίου δείχνει ότι μια ανατίμηση του ευρώ έναντι του αμερικανικού δολαρίου κατά 5 % από το 2013 έως το 2017 (δηλαδή μετά την προσχώρηση στης Πολωνίας στο ευρώ) θα προκαλούσε μείωση κατά 44 % του αθροιστικού καθαρού κέρδους δεκαετίας σε σύγκριση με τη βασική υπόθεση.

(331) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι σε περίπτωση ανατίμησης των δύο νομισμάτων (μια εφάπαξ ανατίμηση του ζλότου το 2009 και μια εφάπαξ ανατίμηση του ευρώ το 2013) έναντι του αμερικανικού δολαρίου κατά 5 % σε σύγκριση με τη βασική υπόθεση, το αθροιστικό κέρδος δεκαετίας θα μειωνόταν κατά 80 % σε σύγκριση με τη βασική υπόθεση.

(332) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η ανάλυση ευαισθησίας αποδεικνύει την ευαισθησία των χρηματοοικονομικών προβλέψεων σε μικρότερες αλλαγές των υφιστάμενων υποθέσεων, ιδίως όσον αφορά την τιμή συναλλάγματος, η ο οποία σύμφωνα με το ίδιο το σχέδιο είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες στους οποίους οφείλεται η σημερινή δυσχερής οικονομική κατάσταση του ναυπηγείου. Η Επιτροπή δεν μπορεί να συμπεράνει σε αυτή τη βάση ότι το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης είναι αρκετά αξιόπιστο για να εξασφαλίσει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας των ενοποιημένων ναυπηγείων.

Σχέδιο αναδιάρθρωσης της PSC

(333) Από πολλές απόψεις, το σχέδιο έχει σοβαρές ελλείψεις που οδηγούν την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι δεν αποδεικνύει την αποκατάσταση της βιωσιμότητας σε εύλογο χρονικό διάστημα. Οι σοβαρές ασυνέπειες του σχεδίου αναδιάρθρωσης δημιουργούν μεγάλες αμφιβολίες ως προς τη βιωσιμότητα και αξιοπιστία του. Οι υποθέσεις όσον αφορά τη στρατηγική της αγοράς και τη μελλοντική παραγωγή και παραγωγική ικανότητα του ναυπηγείου είναι αντιφατικές. Επιπλέον, δεν υπάρχει ανάλυση αγοράς που να αιτιολογεί την υιοθετηθείσα στρατηγική και να αποδεικνύει ότι το υποθετικό χαρτοφυλάκιο προϊόντων θα επέφερε κέρδη.

([68]) Το σχέδιο αναφέρεται σε διάφορες εξωτερικές εκθέσεις οι οποίες λέγεται ότι περιέχουν προβλέψεις τιμών για πλοία αυτού του τύπου. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εκθέσεις που της υποβλήθηκαν δεν περιέχουν τέτοιες προβλέψεις.

([69]) Δημοσίευση της Πολωνικής Κεντρικής Στατιστικής Υπηρεσίας της 15ης Φεβρουαρίου 2008.

([70]) Η Export Credit Insurance Corporation εφαρμόζει προμήθεια 4,2 % επί του εγγυημένου ποσού σε εταιρείες με υψηλότερο κίνδυνο αφερεγγυότητας για τον τύπο των εγγυήσεων που παρέχονται στα ενοποιημένα ναυπηγεία με προμήθεια 1 με 2 %. Το σχέδιο δεν αποδεικνύει ότι το ναυπηγείο θα ήταν σε θέση να αποκτήσει εγγυήσεις παρόμοιου μεγέθους και με τους ίδιους όρους στην αγορά.

(334) Όσον αφορά την οικονομική αναδιάρθρωση, οι υποθέσεις για το κόστος του κεφαλαίου, οι ρυθμίσεις για τη χρηματοδότηση της παραγωγής και η συναλλαγματική ισοτιμία καταδεικνύουν τις ακόλουθες σοβαρές αδυναμίες. Το σχέδιο υποθέτει ότι οι συναλλαγματικές ισοτιμίες θα παραμείνουν σταθερές για όλη την περίοδο αναδιάρθρωσης σε ένα περισσότερο αισιόδοξο επίπεδο από το σημερινό (3,46 PLN/ευρώ και 2,23 PLN/USD, έναντι σημερινών ισοτιμιών 3,32 PLN/ευρώ και 2,12 PLN/USD). Επιπλέον, η υπόθεση ότι η εταιρεία θα μπορούσε να αυξήσει τα έσοδα κατά 30 %, αποκτώντας πρόσθετο ποσό 100 εκατ. USD, μέσω της αναδιαπραγμάτευσης υφισταμένων συμβάσεων πρέπει να εξεταστεί με βάση το γεγονός ότι το ναυπηγείο έχει καταβάλει ήδη σημαντικές προσπάθειες να αναδιαπραγματευθεί υφιστάμενες συμβάσεις και ότι εξαιτίας αυτού πολλές από αυτές τις συμβάσεις έχουν ακυρωθεί. Το σχέδιο δεν τεκμηριώνει την υπόθεση ότι θα ήταν εφικτή η περαιτέρω αναδιαπραγμάτευση και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή το θεωρεί ανέφικτο.

(335) Όσον αφορά την αναδιάρθρωση της απασχόλησης, και μόνο το γεγονός ότι ο επενδυτής προτείνει δύο εναλλακτικές δυνατότητες (διατήρηση της απασχόλησης στα σημερινά επίπεδα ή μείωση του αριθμού των εργαζομένων κατά 650) υποδηλώνει ότι δεν διαθέτει σαφή στρατηγική για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ναυπηγείου. Αυτές οι εναλλακτικές υποθέσεις θέτουν επίσης υπό αμφισβήτηση και τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις, διότι δεν εξηγείται πιο επίπεδο απασχόλησης ελήφθη ως βάση για τις προβλέψεις.

(336) Το σχέδιο δεν εξηγεί λεπτομερώς πώς τα διάφορα μέτρα αναδιάρθρωσης, περιλαμβανομένων των επενδύσεων και των μέτρων περικοπής δαπανών, θα επηρεάσουν τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις. Με άλλους όρους, δεν είναι σαφές πώς συνδέονται τα προτεινόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης με τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις, ιδίως όσον αφορά την παραγωγή και τα γενικά έξοδα. Παραδείγματος χάρη, το σχέδιο δεν δείχνει πώς θα μπορούσε να επιτευχθεί η προβλεπόμενη μείωση κατά 25 % του κόστους ναυπήγησης πλοίων σε πέντε έτη. Η αξιοπιστία της πρόβλεψης υπονομεύεται και από τις αντιφάσεις ως προς το σχεδιαζόμενο επίπεδο των επενδύσεων. Η Επιτροπή, κατά συνέπεια, δεν έχει πεισθεί ότι το βασικό σενάριο για τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις είναι αξιόπιστο και βασίζεται σε ρεαλιστικές υποθέσεις.

(337) Δεν υπάρχει ανάλυση για τον έλεγχο της ευαισθησίας αυτών των προβλέψεων στους παράγοντες κινδύνου, όπως οι τάσεις της αγοράς και οι μεταβολές των τιμών, του κόστους των υλικών, των συναλλαγματικών ισοτιμιών, των μισθών κ.λπ. Επειδή δεν υπάρχει λεπτομερής περιγραφή και αιτιολόγηση των υποθέσεων στις οποίες βασίζονται οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις, χρηματοοικονομικό μοντέλο γι' αυτές τις προβλέψεις και ανάλυση ευαισθησίας, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν έχει αποδειχθεί η αξιοπιστία αυτών των προβλέψεων και του σχεδίου.

(338) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο επενδυτής αξιοποιεί με επιτυχία την πρόβλεψη του σχεδίου αναδιάρθρωσης για τη χορήγηση πρόσθετης κρατικής ενίσχυσης.

(339) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν έχει αποδειχθεί η ικανότητα του σχεδίου αναδιάρθρωσης του Ιουνίου του 2008 που συνέταξε η PSC να αποκαταστήσει τη βιωσιμότητα του ναυπηγείου.

Συμπέρασμα

(340) Ελλείψει ενός ρεαλιστικού και τολμηρού σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η ενίσχυση η οποία χορηγήθηκε στην Gdynia Shipyard και περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 είναι καθαρά λειτουργική ενίσχυση ασυμβίβαστη με την κοινοτική αγορά ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

γ) ***Ενίσχυση περιοριζόμενη στο αυστηρώς ελάχιστο***

(341) Σύμφωνα με την παράγραφο 43 των κατευθυντήριων γραμμών, η ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στο απολύτως ελάχιστο, δηλαδή στο κόστος που είναι απαραίτητο για την υλοποίηση της αναδιάρθρωσης. Ο αποδέκτης της ενίσχυσης πρέπει να συμβάλει σημαντικά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης με δικούς του πόρους ή με εξωτερική χρηματοδότηση που εξασφαλίζει με τα επιτόκια της αγοράς. Αυτή η συνεισφορά αποτελεί ένδειξη της εμπιστοσύνης της αγοράς ότι είναι δυνατή η αποκατάσταση της βιωσιμότητας της εταιρείας και εξασφαλίζει ότι η κρατική ενίσχυση περιορίζεται στο ελάχιστο απαραίτητο. Στην περίπτωση των μεγάλων επιχειρήσεων, όπως της Gdynia Shipyard, η συνεισφορά αυτή πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον στο 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης. Η ίδια εισφορά πρέπει να είναι πραγματική, αποκλείοντας κάθε προσδοκία μελλοντικών κερδών, όπως οι ταμειακές ροές (αιτιολογική σκέψη 43 των κατευθυντήριων γραμμών).

(342) Η Επιτροπή εκτίμησε αν το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006 πληρούσε αυτό το κριτήριο και συμπέρανε ότι δεν το πληρούσε για δύο λόγους. Πρώτον, το σχέδιο βασιζόταν σε συνεχή κρατική χρηματοδότηση υπό μορφή εγγυήσεων, εισφορών κεφαλαίου και διαγραφής χρεών και δεν αποδείκνυε ότι αυτή η ένταση κρατικής ενίσχυσης ήταν απαραίτητη για να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα του ναυπηγείου (συγκεκριμένα ότι δεν θα μπορούσαν να εφαρμοστούν εναλλακτικές στρατηγικές αναδιάρθρωσης που να απαιτούν χαμηλότερο επίπεδο παρέμβασης του κράτους). Δεύτερον, η

ίδια συνεισφορά ήταν πολύ περιορισμένη και η συμμετοχή ενός επενδυτή που θα μπορούσε να εξασφαλίσει εξωτερική χρηματοδότηση με τους όρους της αγοράς ήταν απλά ένα ενδεχόμενο για το μέλλον. Η ίδια συνεισφορά θα μπορούσε να περιλαμβάνει μέτρα όπως η συμμετοχή σε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου από τη διοίκηση, η μετατροπή χρεών σε ίδια κεφάλαια από ιδιώτες πιστωτές και η πώληση στοιχείων ενεργητικού. Όλα αυτά τα μέτρα από κοινού εισέφεραν ποσό 127 εκατ. PLN στην αναδιάρθρωση της εταιρείας. Λαμβάνοντας υπόψη την ουσιαστική συμμετοχή του κράτους, ωστόσο, ακόμη και αν τα μέτρα αυτά χαρακτηρίζονταν ως ίδια συνεισφορά κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών, η συνεισφορά αυτή δεν θα ήταν σημαντική.

(343) Η Επιτροπή εξέτασε επίσης την κατάσταση στο ναυπηγείο κατά τα τελευταία έτη, ανεξάρτητα από το σχέδιο αναδιάρθρωσης του 2006 το οποίο, σε τελική ανάλυση, δεν είχε εφαρμοστεί.

(344) Πρώτον, η παραπάνω περιγραφή της κατάστασης της Gdynia Shipyard δείχνει ότι το ναυπηγείο δεν ήταν σε θέση να προσελκύσει ουσιαστικά καμία εξωτερική χρηματοδότηση για την αναδιάρθρωσή του. Ελάχιστα είναι τα δείγματα εξωτερικής συμμετοχής με τους όρους της αγοράς στις δραστηριότητες του ναυπηγείου.

(345) Η εταιρεία μπόρεσε να διαπραγματευθεί την αναδιάρθρωση ορισμένων εμπορικών οφειλών της, ιδίως με τη συμφωνία αναδιάρθρωσης του Ιουλίου 2003 ([71]), η οποία αφορούσε οφειλές περίπου 424 εκατ. PLN και τη μετατροπή χρεών σε ίδια κεφάλαια από εμπορικούς πιστωτές ύψους 70 εκατ. PLN περίπου. Ταυτόχρονα, όμως, η Gdynia Shipyard αντιμετωπίζει πολλές διαδικασίες αναγκαστικής είσπραξης και διαφορές. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η αξία των συνολικών οφειλών προς το δημόσιο στις 30 Σεπτεμβρίου 2007 ήταν 423 εκατ. PLN. Η Επιτροπή πιστεύει ότι η συμφωνία αναδιάρθρωσης του 2003 θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ίδια συνεισφορά μόνο αν οι πιστωτές δέχονταν μια μεγαλύτερη από τη συνήθη προθεσμία αποπληρωμής· σε αυτή την περίπτωση, θα ήταν δυνατή η διάθεση συμπληρωματικών πόρων για την αναδιάρθρωση της επιχείρησης και η παράταση της προθεσμίας αποπληρωμής θα αποτελούσε ένδειξη ότι η αγορά θεωρούσε εφικτή την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ναυπηγείου. Το ίδιο ισχύει και για τη μετατροπή χρεών σε ίδια κεφάλαια. Όμως, και αν ακόμη θεωρηθεί ότι η συμφωνία αναδιάρθρωσης συνιστά ίδια συνεισφορά, η Επιτροπή πιστεύει ότι η συνεισφορά αυτή δεν θα ήταν σε καμία περίπτωση επαρκής με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές. Οι αναδιαρθρωμένες εμπορικές οφειλές ισοδυναμούν με το ποσό των οφειλών προς το δημόσιο οι οποίες δεν εισπράχθηκαν. Είναι σαφές ότι η εταιρεία θα έπρεπε να επιβαρυνθεί με δαπάνες αναδιάρθρωσης πέρα από τις δαπάνες αναδιάρθρωσης του χρέους.

([71]) Περίπου 470 εμπορικοί πιστωτές, στους οποίους πιθανώς περιλαμβάνονται και δημόσιες κοινωφελείς υπηρεσίες, συμφώνησαν τη διαγραφή των τόκων και άλλων εξόδων και την τροποποίηση του χρονοδιαγράμματος είσπραξης των απαιτήσεών τους σε περίοδο από 2 έως 4 έτη. Η συμφωνία αφορούσε οφειλές περίπου 424 εκατ. PLN.

(346) Η Πολωνία και ο δικαιούχος της ενίσχυσης ισχυρίστηκαν μετά την έναρξη της επίσημης έρευνας ότι οι προκαταβολές των πλοιοκτητών θα μπορούσαν να θεωρηθούν ίδιες συνεισφορές. Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί αυτό το επιχείρημα. Οι κατευθυντήριες γραμμές αναφέρουν ότι η ίδια εισφορά δεν πρέπει να περιέχει κανένα στοιχείο ενίσχυσης αυτό δεν ισχύει στην προκειμένη περίπτωση όταν, παραδείγματος χάρη, ένα δάνειο στηρίζεται από κυβερνητικές εγγυήσεις οι οποίες εμπεριέχουν στοιχεία ενίσχυσης (υποσημείωση 1 του σημείου 44 των κατευθυντήριων γραμμών). Οι προκαταβολές καλύπτονταν πλήρως από εγγυήσεις της Export Credit Insurance Corporation τις οποίες, όπως εξηγήθηκε προηγουμένως, η Επιτροπή θεωρεί κρατική ενίσχυση. Οι προκαταβολές των πλοιοκτητών, συνεπώς, δεν μπορούν να θεωρηθούν εξωτερική χρηματοδότηση με τα επιτόκια της αγοράς. Ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατό να γίνει αποδεκτός ο αρχικός ισχυρισμός της Πολωνίας ότι η ένταση της ενίσχυσης ήταν 31 % βάσει της υπόθεσης ότι οι προκαταβολές που καλύπτονταν από εγγυήσεις της Export Credit Insurance Corporation συνιστούσαν ίδια συνεισφορά.

(347) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η Ray Car Carriers έγινε μέτοχος της Gdynia Shipyard μέσω μετατροπής χρεών σε ίδια κεφάλαια και, κατά συνέπεια, δεν συνεισέφερε στο κόστος αναδιάρθρωσης.

Κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης που εκπόνησε η ISD

(348) Εξετάζοντας το αναμενόμενο κόστος αναδιάρθρωσης ύψους 3 δισ. PLN και συγκρίνοντάς το με τις αναμενόμενες πηγές χρηματοδότησης, η Επιτροπή διαπιστώνει κενό χρηματοδότησης στο σχέδιο, όπως δείχνει ο κατωτέρω πίνακας 5. Ασφαλώς, τα δάνεια κεφαλαίου κίνησης ύψους 280 εκατ. PLN (στοιχείο 14 του πίνακα 1β) και 45 εκατ. PLN (στοιχείο 16 του πίνακα 1β), καθώς και τα δάνεια κεφαλαίου κίνησης από το κράτος ύψους 250 — 350 εκατ. PLN δεν περιλαμβάνονται εδώ, διότι προορίζονται για τη χρηματοδότηση κεφαλαίου κίνησης, το οποίο δεν περιλαμβανόταν στις δαπάνες αναδιάρθρωσης. Το ίδιο ισχύει και για την εισφορά κεφαλαίου από τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης (200 εκατ. PLN). Η εκκρεμής πληρωμή για τις μετοχές του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης στην Gdańsk Shipyard (στοιχείο 17 του πίνακα 1β) δεν είναι δυνατό να θεωρηθεί πηγή χρηματοδότησης για την αναδιάρθρωση του νέου ναυπηγείου, διότι είναι πληρωμή προς τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ανάπτυξης και όχι στο ναυπηγείο.

Πίνακας 5

Αναμενόμενες πηγές χρηματοδότησης για προβλεπόμενες δαπάνες αναδιάρθρωσης (PLN)

(PLN million)

Εισφορά κεφαλαίου από την ISD Polska	405
Επενδυτικό δάνειο	185
Πώληση στοιχείων ενεργητικού	240
Εισφορά κεφαλαίου από το κράτος	515
Εισφορά κεφαλαίου από το κράτος	385
Εισφορά κεφαλαίου από το κράτος	250
Διαγραφή φορολογικών οφειλών	308
Σύνολο	2 288
Συνολικές εκτιμώμενες δαπάνες αναδιάρθρωσης	3 000
Κενό χρηματοδότησης	712

(349) Με βάση αυτό το κενό χρηματοδότησης, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν εξασφαλίζει τη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης. Με άλλους όρους, το σχέδιο δεν αποδεικνύει ότι η σχεδιαζόμενη αναδιάρθρωση θα μπορούσε να υλοποιηθεί στην πράξη, ακόμη και αν χορηγούνταν στο ναυπηγείο ουσιαστική πρόσθετη κρατική ενίσχυση.

(350) Το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου προσδιορίζει ορισμένα στοιχεία εσόδων του παρελθόντος ως ίδιες εισφορές της Gdynia Shipyard και της Gdańsk Shipyard στην αναδιάρθρωσή τους (πίνακας 1β «Εικαζόμενες ίδιες συνεισφορές κατά το παρελθόν»). Αν και ορισμένα από τα έσοδα αυτά (π.χ. από πωλήσεις στοιχείων ενεργητικού) θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ίδιες εισφορές κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών (πραγματικές, γνήσιες και απαλλαγμένες από στοιχεία κρατικής ενίσχυσης), η Επιτροπή θεωρεί, δεδομένης της δυσχερούς οικονομικής κατάστασης των δύο ναυπηγείων, ότι αυτά τα πρόσθετα έσοδα χρησιμοποιήθηκαν για τη μείωση της ζημίας και δεν θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για πραγματική αναδιάρθρωση. Ακόμη και αν το ναυπηγείο ήταν σε θέση να εφαρμόσει ορισμένα μέτρα αναδιάρθρωσης (όπως επενδύσεις ελάσσονος σημασίας) παραδείγματος χάρη με την εκποίηση ορισμένων στοιχείων ενεργητικού, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα έσοδα αυτά δεν θα μπορούσαν να θεωρηθούν απαλλαγμένα από κρατική ενίσχυση, διότι η αναδιάρθρωση και η λειτουργία των ναυπηγείων ήταν εφικτή μόνο με τη συνεχή συσσώρευση οφειλών προς το δημόσιο, τη δυνατότητα συνέχισης ζημιογόνων οικονομικών δραστηριοτήτων και με τη συνεχή στήριξη του κράτους.

(351) Σε κάθε περίπτωση, λαμβανομένης υπόψη της οικονομικής κατάστασης του ναυπηγείου, είναι σαφές ότι όλα τα έσοδα από τους ίδιους πόρους του ναυπηγείου ή από εξωτερικές πηγές χρησιμοποιούνταν για τη χρηματοδότηση της λειτουργίας του ναυπηγείου στο παρελθόν.

(352) Επιπλέον, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί τα ακόλουθα στοιχεία της εικαζόμενης ίδιας συνεισφοράς.

(353) Πρώτον, όπως προαναφέρθηκε, τα δάνεια κεφαλαίου κίνησης ύψους 280 εκατ. PLN (στοιχείο 14 του πίνακα 1β) δεν προορίζονταν για την κάλυψη καμίας αναμενόμενης δαπάνης αναδιάρθρωσης, αλλά προορίζονταν ειδικά για τη χρηματοδότηση κεφαλαίου κίνησης για να συνεχιστεί η παραγωγή. Ακόμη, τα δάνεια αυτά δεν είναι δυνατό να θεωρηθούν πραγματικά και γνήσια, αλλά μάλλον δυνητικά και σε απόσταση χρόνου. Το ίδιο ισχύει και για το δάνειο κεφαλαίου κίνησης 45 εκατ. PLN για μη ναυπηγική παραγωγή (στοιχείο 16 του πίνακα 1β).

(354) Δεύτερον, το επενδυτικό δάνειο των 185 εκατ. PLN για μη ναυπηγικές δραστηριότητες (στοιχείο 15 του πίνακα 1β) δεν είναι δυνατό να θεωρηθεί στο παρόν στάδιο πραγματικό και γνήσιο. Η Πολωνία εξήγησε στις διασαφηνίσεις της 7ης Ιουλίου 2008 ότι η ISD Polska διαπραγματευόταν με διάφορες τράπεζες τη λήψη αυτού του δανείου. Η Επιτροπή εξέτασε δύο εκδηλώσεις ενδιαφέροντος που υποβλήθηκαν μαζί με το σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου.

(355) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή δεν μπορεί να συμπεράνει ότι το σχέδιο απέδειξε ότι το επενδυτικό δάνειο είναι πραγματικό και γνήσιο. Από το σχέδιο συνάγεται μόνο ότι η ISD Polska είχε συνομιλίες με δύο τράπεζες, μία από τις οποίες ενδιαφερόταν μάλλον να εξετάσει το επενδυτικό σχέδιο. Το γεγονός ότι η ISD Polska άρχισε να υλοποιεί αυτό το σχέδιο στις αρχές του 2007, όταν απέκτησε συμμετοχή στη Gdańsk Shipyard, και το ότι δεν μπόρεσε μέχρι σήμερα να εξασφαλίσει χρηματοδότηση γι' αυτό το σκοπό αποτελεί σοβαρή ένδειξη.

(356) Τρίτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το σχέδιο του Σεπτεμβρίου αναφέρει τις επιμέρους στοιχεία ενεργητικού για πώληση με στόχο τη δημιουργία ίδιας συνεισφοράς ύψους 240 εκατ. PLN (στοιχείο 13 του πίνακα 1β).

(357) Επιπλέον, ούτε η ISD Polska ούτε η Gdynia Shipyard έχουν σήμερα δικαίωμα να διαθέσουν το βασικό στοιχείο αυτού του ενεργητικού (τη γη στην οποία βρίσκονται τα νεωλκεία στο ναυπηγείο του Γκντανσκ). Προς το παρόν υπάρχουν σαφή εμπόδια νομικής φύσης (η ανάγκη να αποκτήσει η Gdynia Shipyard δικαιώματα ιδιοκτησίας σε αυτή τη γη, το οποίο συνδέεται αναπόσπαστα με τη διάλυση της Synergia 99, της οποίας η Gdynia Shipyard είναι ένας απλός μέτοχος· διοικητικές διαδικασίες για την οριοθέτηση του λιμένα του Γκντανσκ) και πρακτικής φύσης (η γη θα μπορούσε να πουληθεί μόνο μετά τη διάλυση των τριών νεωλκείων και πιθανώς μόνο μετά την εξυγίανση του χώρου), τα οποία δεν επιτρέπουν στην Gdynia Shipyard και την ISD Polska να πωλήσουν αυτά τα στοιχεία ενεργητικού. Ακόμη, όπως εξήγησε ο επενδυτής, τα εκτιμώμενα υψηλά έσοδα από την πώληση της γης μπορούν να επιτευχθούν μόνο αν διασφαλιστεί η τροποποίηση των όρων της πολεοδομικής άδειας ([72]). Από το σχέδιο του Σεπτεμβρίου συνάγεται ότι η Synergia 99 ως σημερινός ιδιοκτήτης αυτού του γηπέδου δεν έχει λάβει ακόμη διοικητικά μέτρα για να τεθεί αυτή η έκταση εκτός των ορίων του λιμένα. Αν και το σχέδιο του Σεπτεμβρίου εξηγεί λεπτομερώς τα στοιχεία του επενδυτικού σχεδίου της Synergia 99, η πραγματική υλοποίησή του εξαρτάται από διάφορα γεγονότα που δεν υπόκεινται στον έλεγχο της Gdynia Shipyard ούτε της ISD Polska, ιδίως από την τροποποίηση των ορίων της έκτασης του λιμένα. Η Επιτροπή, συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρήσει αυτή την υποτιθέμενη ίδια συνεισφορά πραγματική και γνήσια.

(358) Η ISD κοινοποίησε μια ανεξάρτητη εκτίμηση της αξίας της γης στην οποία βρίσκονται τα τρία νεωλκεία ([…] εκατ. PLN).

(359) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας έχει αποτιμήσει τα στοιχεία ενεργητικού της Synergia 99 σε […] εκατ. PLN. Εφόσον το διοικητικό συμβούλιο εξέδωσε δήλωση με στόχο τη σύναψη συμφωνίας μετόχων σχετικά με τις ρυθμίσεις για το διαχωρισμό των στοιχείων ενεργητικού σε περίπτωση διάλυσης της Synergia 99, μπορεί να υποτεθεί ότι το διοικητικό συμβούλιο δεν υποεκτίμησε την αξία αυτών των στοιχείων ενεργητικού. Μια ανεξάρτητη πραγματογνωμοσύνη κατά παραγγελία του διοικητικού συμβουλίου την εποχή εκείνη εκτίμησε την αγοραία αξία της εν λόγω έκτασης σε […] εκατ. PLN.

(360) Λόγω των μεγάλων διαφορών ανάμεσα στις δύο αξιολογήσεις, που βασίζονται σε διαφορετικές υποθέσεις για τη μελλοντική χρήση της γης, η Επιτροπή θεωρεί αισιόδοξη την υπόθεση ότι η γη θα αξιοποιηθεί για ακριβές χρήσεις και μάλλον ανεδαφική, εφόσον δεν υπάρχει καμία ειδική προσφορά για την αγορά της γης ή μια πιο απτή ένδειξη σχεδίων αναβάθμισης της περιοχής. Η Επιτροπή πιστεύει ότι θα πρέπει να εκτιμηθούν τα πιθανά έσοδα από την πώληση της γης για βιομηχανική ή αναπτυξιακή χρήση, εφόσον και οι δύο υποθέσεις είναι εφικτές.

(361) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η εκτιμώμενη επενδυτική αξία της γης στην οποία βρίσκονται τα νεωλκεία ([…] εκατ. PLN) δεν αποτυπώνεται στην τιμή που κατέβαλε η ISD για τις μετοχές της Gdynia Shipyard. Σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου, η καθαρή αξία των στοιχείων ενεργητικού της Gdynia Shipyard στα τέλη του 2007 ανερχόταν σε εκατ. PLN [[…] σημαντικά αρνητική αξία]. Από τότε, το Δημόσιο έχει συνεισφέρει κεφάλαια ύψους 515 εκατ. PLN και 385 εκατ. PLN· προγραμματίζεται και νέα κεφαλαιοποίηση 200 εκατ. PLN. Ακόμη και αν όλα τα άλλα στοιχεία του ισολογισμού παραμείνουν αμετάβλητα ([73]), η καθαρή αξία των στοιχείων ενεργητικού του ναυπηγείου μετά από αυτές τις εισφορές κεφαλαίου θα ανέρχεται σε [[...] θετική τιμή] εκατ. PLN, ενώ η ISD Polska θα καταβάλει μια συμβολική τιμή για τις μετοχές της Gdynia Shipyard. Εάν η αγοραία αξία της γης στην οποία βρίσκονται τα νεωλκεία αποτυπωνόταν σωστά στον ισολογισμό, η καθαρή αξία στοιχείων ενεργητικού θα ήταν υψηλότερη. Με άλλους όρους, η ISD Polska θα μπορούσε να αγοράσει τις μετοχές της Gdynia Shipyard σε τιμή χαμηλότερη από την αγοραία αξία τους, λαμβάνοντας με τον τρόπο αυτό κρατική ενίσχυση. Η Επιτροπή, θεωρεί, συνεπώς, ότι αυτά τα στοιχεία ενεργητικού εμπεριέχουν κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε κατά τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης και ότι πώλησή τους δεν είναι δυνατό να θεωρηθεί ίδια συνεισφορά απαλλαγμένη από κρατική ενίσχυση.

(362) Όσον αφορά τα άλλα στοιχεία ενεργητικού που προορίζονται για πώληση σήμερα στον ισολογισμό της Gdynia Shipyard ή της Gdańsk Shipyard, η Επιτροπή αποδέχεται, βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, την

([72]) Συνεδρίαση με την ISD Polska της 8ης Ιουλίου 2008.

([73]) Σε περίπτωση περαιτέρω μείωσης της καθαρής αξίας των στοιχείων ενεργητικού το 2008 λόγω ζημιών (σε σύγκριση με τα 927 εκατ. PLN στα τέλη του 2007), το σχέδιο προβλέπει ότι η διαφορά θα καλυφθεί από το Δημόσιο (αγορά κεφαλαίου μέχρι 250 εκατ. PLN).

πώληση ή τη μίσθωση ορισμένων στοιχείων ενεργητικού ως γνήσια, πραγματική ίδια συνεισφορά, εάν υποβληθεί και τεκμηριωθεί μια αξιολόγηση και η πώληση ή η μίσθωση βασίζεται σε υφιστάμενες συμφωνίες (πώληση μετοχών στην Euromedicus, πώληση μετοχών στην Polskie Linie Lotnicze, συμφωνίες μίσθωσης με την Eurocynk και την CRIST). Οι συμφωνίες αυτές αντιπροσωπεύουν ποσό περίπου […] εκατ. PLN.

(363) Τέλος, κατά πάγια πρακτική ([74]), η Επιτροπή θεωρεί ότι οι μελλοντικές ταμειακές ροές δεν μπορούν να θεωρηθούν ίδια συνεισφορά κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών, διότι δεν αντιπροσωπεύουν πραγματική και γνήσια συνεισφορά της εταιρείας ή των μετόχων της στο κόστος αναδιάρθρωσης.

(364) Έτσι, τα μόνα στοιχεία που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ίδιες συνεισφορές είναι οι εισφορές κεφαλαίου που θα πραγματοποιήσει η ISD Polska ύψους 405 εκατ. PLN και τα έσοδα από την πώληση και τη μίσθωση στοιχείων ενεργητικού (14 εκατ. PLN). Αυτή η ίδια συνεισφορά αντιστοιχεί στο 14 % ([75]) του αναμενόμενου κόστους αναδιάρθρωσης των 3 δισ. PLN. Εάν η Επιτροπή αποδεχθεί την πρόταση των πολωνικών αρχών που υποβλήθηκε στη συνεδρίαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2008 να εκτιμήσει το επίπεδο της ίδιας συνεισφοράς συγκρίνοντάς την με το κόστος αναδιάρθρωσης που καταβλήθηκε στα ναυπηγεία όταν οι επενδυτές απέκτησαν τον έλεγχο των ναυπηγείων, το αποτέλεσμα θα ήταν το ίδιο (κόστος αναδιάρθρωσης 3,065 δισ. PLN με γνήσια και πραγματική ίδια συνεισφορά 419 εκατ. PLN, δηλαδή 14 %).

(365) Αυτό πρέπει να εξεταστεί σε συνάρτηση με την αναμενόμενη χορήγηση πρόσθετης κρατικής ενίσχυσης, που αποτελεί και τη βασική υπόθεση του σχεδίου: πρόσθετη εισφορά κεφαλαίου από το κράτος ύψους 1,6 δισ. PLN (χορηγήθηκε ποσό 1,14 δισ. PLN τον Ιούνιο του 2008 και εκκρεμεί η χορήγηση ποσού 418 εκατ. PLN) και αναδιάρθρωση του χρονοδιαγράμματος αποπληρωμής των αθροιστικών οφειλών προς το δημόσιο ονομαστικής αξίας 396,6 εκατ. PLN για το 2009-2017. Πρέπει να επισημανθεί ότι το σχέδιο λαμβάνει ως υπόθεση ότι οι εργασίες ναυπήγησης θα εξακολουθήσουν να εξαρτώνται από τη χρηματοδότηση υπό μορφή εγγυήσεων των προκαταβολών που παρέχει η Export Credit Insurance Corporation με πλεονεκτικούς όρους, στοιχείο το οποίο έχει ενσωματωθεί στο χρηματοοικονομικό μοντέλο των ενοποιημένων ναυπηγείων. Τα ενοποιημένα ναυπηγεία εκτιμούν ότι θα λάβουν νέες εγγυήσεις μέχρι το τέλος του 2008. Και κατά τα επόμενα έτη, τουλάχιστον μέχρι το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2012, οι εγγυήσεις της Export Credit Insurance Corporation εκτιμάται ότι θα καλύπτουν σχεδόν εξ ολοκλήρου τη διαδικασία ναυπήγησης.

(366) Επιπλέον, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τη συνολική περίοδο αναδιάρθρωσης από το 2002. Λαμβάνοντας υπόψη τη σημαντική κρατική ενίσχυση την οποία έλαβε το ναυπηγείο από εκείνη την περίοδο, η ίδια συνεισφορά ως ποσοστό του κόστους αναδιάρθρωσης είναι ακόμη χαμηλότερη. Για το λόγο αυτό είναι προφανές ότι η ίδια συνεισφορά δεν προσεγγίζει ούτε και από απόσταση το όριο του 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης το οποίο απαιτείται από τις κατευθυντήριες γραμμές.

Σχέδιο αναδιάρθρωσης της PSC

(367) Αν και ο επενδυτής προτίθεται να εισφέρει κεφάλαιο 500 εκατ. PLN για τη μερική χρηματοδότηση του επενδυτικού προγράμματος, έχει ζητήσει επίσης πρόσθετη εισφορά κεφαλαίου από το κράτος ύψους 515 εκατ. PLN συνολικά, την αναδιάρθρωση της οφειλής προς το δημόσιο ποσού 560 εκατ. PLN και την κάλυψη ενδεχόμενων μελλοντικών οφειλών του ναυπηγείου που εκτιμώνται σε 555 εκατ. PLN (μελλοντικές ζημίες, χρηματικές ποινές για ακύρωση συμβάσεων, επίλυση διαφορών). Επιπλέον, το σχέδιο απαριθμεί όλες τις άλλες οφειλές του ναυπηγείου, συνολικά 948 εκατ. PLN (εμπορικές οφειλές έναντι προμηθευτών, πλοιοκτητών κ.λπ.) και υποθέτει ότι αυτές θα καλυφθούν από το κράτος. Τέλος, ο επενδυτής ζητά πρόσθετες εγγυήσεις από την Export Credit Insurance Corporation με ευνοϊκή προμήθεια σε σύγκριση με τη συνήθη πρακτική της έναντι των υγιών εταιρειών, με στόχο τη χρηματοδότηση κεφαλαίου κίνησης και εγγυήσεις του Δημόσιου Ταμείου για ενδιάμεσα δάνεια ποσού 397 εκατ. PLN.

(368) Με βάση τα περιορισμένα στοιχεία που περιέχει το σχέδιο, το κόστος αναδιάρθρωσης εκτιμάται ότι καλύπτει τουλάχιστον τις συσσωρευμένες οφειλές (συσσωρευμένες οφειλές και δάνεια συνολικού ύψους 1 508 εκατ. PLN), τις αναμενόμενες ζημίες από υφιστάμενες συμβάσεις ναυπήγησης και διαφορές (555 εκατ. PLN) και επενδυτικές ανάγκες για την περίοδο 2008-2018 (443 εκατ. PLN).

(369) Το μεγαλύτερο μέρος αυτών των εξόδων θα καλυφθεί με κρατική ενίσχυση. Η προταθείσα ίδια συνεισφορά είναι εισφορά κεφαλαίου του επενδυτή ύψους 500 εκατ. PLN. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν υποβλήθηκε κανένα

([74]) Βλέπε παράγραφο 43 των κατευθυντήριων γραμμών

([75]) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ακόμη και αν ελάμβανε υπόψη την ίδια συνεισφορά στο παρελθόν (η οποία θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ίδια συνεισφορά κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών) και το αντίστοιχο κόστος αναδιάρθρωσης από το παρελθόν, το επίπεδο της ίδιας συνεισφοράς θα ήταν ισοδύναμο μόνο με 16,5 %.

στοιχείο για την ικανότητα του επενδυτή να πραγματοποιήσει αυτή την εισφορά κεφαλαίου. Σύμφωνα με την αρχική προσφορά της PSC, τα εν λόγω κεφάλαια για τη χρηματοδότηση της εισφοράς εικάζεται ότι θα χορηγούνταν από έναν τρίτο, ένα χρηματοδότη επενδυτή. Επειδή δεν υπάρχει κανένα αποδεικτικό στοιχείο ότι ο χρηματοδότης επενδυτής είναι σε θέση να διαθέσει κεφάλαιο 500 εκατ. PLN, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί πραγματικό και γνήσιο. Επιπλέον, το σχέδιο υποθέτει ότι έσοδα από την πώληση στοιχείων ενεργητικού την περίοδο μετά την προσχώρηση και έσοδα από τη σχεδιαζόμενη πώληση στοιχείων ενεργητικού συνολικού ύψους 174,5 εκατ. PLN πρέπει επίσης να θεωρηθούν ίδια συνεισφορά, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές. Και στην περίπτωση αυτή δεν έχει αποδειχθεί ότι οι προηγούμενες συναλλαγές ήταν απαλλαγμένες από κρατική ενίσχυση και ότι οι υποθέσεις όσον αφορά τα προγραμματιζόμενα έσοδα είναι εφικτές. Αυτή η αντίφαση αναφορικά με την ίδια συνεισφορά που ισχυρίζεται ο επενδυτής εγείρει περισσότερες αμφιβολίες ως προς την αξιοπιστία των σχετικών υποθέσεων. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το σχέδιο δεν αποδεικνύει ότι η προταθείσα ίδια συνεισφορά είναι σημαντική, γνήσια, πραγματική και απαλλαγμένη από κρατική ενίσχυση.

(370) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ακόμη και αν θεωρηθεί ότι τα προταθέντα μέτρα (εισφορά κεφαλαίου 500 εκατ. PLN και παρελθούσες και μελλοντικές πωλήσεις στοιχείων ενεργητικού) συνιστούν ίδιες συνεισφορές, θα αντιστοιχούσαν στο 27 % του κόστους αναδιάρθρωσης, όπως αποδείχθηκε ανωτέρω. Ακόμη, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη ολόκληρη την περίοδο αναδιάρθρωσης από το 2002. Εάν ληφθεί υπόψη η σημαντική κρατική ενίσχυση την οποία έλαβε το ναυπηγείο κατά την περίοδο αυτή, η ίδια συνεισφορά ως ποσοστό του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης είναι ακόμη χαμηλότερη. Είναι συνεπώς προφανές ότι η ίδια συνεισφορά ούτε καν προσεγγίζει το απαιτούμενο από τις κατευθυντήριες γραμμές όριο του 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης.

(371) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή πιστεύει ότι το ναυπηγείο δεν έχει λάβει στην πραγματικότητα καμία ίδια συνεισφορά κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών στο παρελθόν και, εάν υπήρξε ίδια συνεισφορά, αυτή ήταν ασήμαντη. Επιπλέον, το σχέδιο αναδιάρθρωσης που υπέβαλε η Polish Shipbuilding Company δεν εγγυάται επαρκές επίπεδο ίδιας συνεισφοράς. Εφόσον στόχος μιας ίδιας συνεισφοράς είναι να περιοριστεί στο ελάχιστο η κρατική ενίσχυση, εάν δεν υπάρχει ίδια συνεισφορά, η Επιτροπή οφείλει να συμπεράνει ότι δεν έχει ικανοποιηθεί η απαίτηση να περιοριστεί το ύψος της ενίσχυσης στο ελάχιστο απαραίτητο. Αντίθετα, το σχέδιο αναδιάρθρωσης της PSC βασίζεται στην υπόθεση ότι θα χορηγηθεί πρόσθετη κρατική ενίσχυση και συμπεραίνει ότι η υλοποίηση του σχεδίου εξαρτάται από αυτή την πρόσθετη κρατική ενίσχυση.

Συμπέρασμα

(372) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι στο παρελθόν το ναυπηγείο δεν έλαβε στην πραγματικότητα καμία ίδια συνεισφορά κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών· συνεισφορά πραγματική, γνήσια και απαλλαγμένη από κρατική ενίσχυση. Ούτε και το κοινό σχέδιο αναδιάρθρωσης και το σχέδιο που υπέβαλε η PSC εγγυώνται επαρκές επίπεδο ίδιας συνεισφοράς. Εφόσον στόχος της ίδιας συνεισφοράς είναι να περιοριστεί το ύψος της κρατικής ενίσχυσης στο ελάχιστο, εάν δεν υπάρχει ίδια συνεισφορά, η Επιτροπή πρέπει να συμπεράνει ότι δεν έχει ικανοποιηθεί η απαίτηση να περιοριστεί η ενίσχυση στο ελάχιστο απαραίτητο. Όμως, και τα δύο σχέδια αναδιάρθρωσης βασίζονται στην υπόθεση ότι θα χορηγηθεί πρόσθετη κρατική ενίσχυση. Συνολικά, η χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης με κρατική ενίσχυση είναι δυσανάλογα μεγάλη, με αποτέλεσμα να προκαλούνται αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

(373) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, η ενίσχυση δεν πρέπει να παρέχει στην επιχείρηση πλεονάζοντα ρευστά διαθέσιμα που θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει για επιθετικές δραστηριότητες, ικανές να προξενήσουν στρεβλώσεις στην αγορά, οι οποίες δεν συνδέονται με τη διαδικασία αναδιάρθρωσης. Αν και το ναυπηγείο δεν έχει λάβει πλεονάζοντα ρευστά διαθέσιμα, χάρη στις κρατικές εγγυήσεις έχει ωφεληθεί από πρόσβαση σε κεφάλαιο κίνησης το οποίο δεν ήταν διαθέσιμο γι' αυτήν στην αγορά. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να είναι σε θέση η εταιρεία όχι μόνο να συνεχίζει τη λειτουργία της και να ικανοποιεί τις παραγγελίες της, αλλά και να συνάπτει συμβάσεις χωρίς να βαρύνεται με το κόστος περιορισμού των κινδύνων που συνδέονται με την αύξηση των τιμών των υλικών και τις διακυμάνσεις των τιμών συναλλάγματος. Με άλλους όρους, η εταιρεία χρησιμοποιούσε την κρατική ενίσχυση για δραστηριότητες οι οποίες προκαλούν στρεβλώσεις στην αγορά και δεν συνδέονται με τη διαδικασία αναδιάρθρωσης, δεχόμενη παραγγελίες σε τιμές κάτω από το κόστος παραγωγής. Αυτό ενισχύει τη γνώμη της Επιτροπής ότι η κρατική ενίσχυση δεν περιοριζόταν στο ελάχιστο απαραίτητο για την επιβίωση του ναυπηγείου.

(374) Τέλος, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η κρατική ενίσχυση σε προβληματικές εταιρείες πρέπει να χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης. Η χορήγηση λειτουργικής ενίσχυσης μπορεί να επιτραπεί μόνο εάν είναι απαραίτητη για τη διάσωση της επιχείρησης κατά την περίοδο εφαρμογής μιας εκτεταμένης αναδιάρθρωσης. Στην προκειμένη περίπτωση, όμως, οι προσπάθειες πραγματικής αναδιάρθρωσης που θα είχαν μακροπρόθεσμα αποτελέσματα ήταν περιορισμένες. Η κρατική ενίσχυση εξασφάλιζε κυρίως τη συνέχιση της λειτουργίας της επιχείρησης και με τον τρόπο αυτό δεν ήταν τίποτα περισσότερο από λειτουργική ενίσχυση. Έτσι, δεν είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι η ενίσχυση περιορίστηκε στο ελάχιστα απαραίτητο για να καταστεί δυνατή η υλοποίηση της αναδιάρθρωσης.

(375) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι δεν έχει ικανοποιηθεί η απαίτηση να περιορίζεται η ενίσχυση στο ελάχιστο και να συνοδεύεται από μια πραγματική και σημαντική συνεισφορά χωρίς στοιχείο κρατικής ενίσχυσης.

δ) ***Αποτροπή αδικαιολόγητης στρέβλωσης του ανταγωνισμού***

(376) Η Επιτροπή υπενθυμίζει την αρχική συμφωνία με την Πολωνία για το κλείσιμο της δεξαμενής SD I. Όμως, με βάση τις εξελίξεις μετά τη σύναψη της συμφωνίας και τα ανωτέρω συμπεράσματα για τους δύο πρώτους όρους των κατευθυντήριων γραμμών, δεν είναι απαραίτητο να εκτιμηθεί αν τα προταθέντα από την Πολωνία αντισταθμιστικά μέτρα ήταν επαρκή.

ε) ***Συμπέρασμα***

(377) Εφόσον δεν έχουν ικανοποιηθεί τα κριτήρια που ορίζουν οι κατευθυντήριες γραμμές για να θεωρηθεί μια ενίσχυση συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα μέτρα που απαριθμούνται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 δεν είναι συμβιβάσιμα με τη κοινή αγορά ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

Γ. ΑΛΛΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ

(378) Στην επιστολή τής 11ης Ιουλίου 2007, η Πολωνία ανέφερε ότι η Gdynia Shipyard είχε λάβε ενίσχυση «εκτός από την ενίσχυση αναδιάρθρωσης». Η ενίσχυση αυτή αναφέρεται στον πίνακα 4.

(379) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, δεδομένου ότι απειλείται η ίδια της η ύπαρξη, μια προβληματική επιχείρηση δεν μπορεί να θεωρείται ως το ενδεδειγμένο μέσο για την προώθηση άλλων πολιτικών στόχων μέχρις ότου εξασφαλισθεί η βιωσιμότητά της (σημείο 20 των κατευθυντήριων γραμμών). Κάθε ενίσχυση που χορηγείται σε προβληματική επιχείρηση κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης πρέπει να κοινοποιείται ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης, εκτός εάν η ενίσχυση καλύπτεται από κανονισμούς περί απαλλαγής (σημείο 69 των κατευθυντήριων γραμμών).

(380) Η Πολωνία δεν υπέβαλε κανένα αποδεικτικό στοιχείο ότι η αναφερόμενη στον ανωτέρω πίνακα 4 ενίσχυση καλύπτεται από τις διατάξεις περί απαλλαγής.

(381) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα μέτρα αυτά καλύπτονται επίσης από την παρούσα απόφαση και συνιστούν παράνομη και μη συμβιβάσιμη ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

IV. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(382) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Πολωνία έχει χορηγήσει παράνομα την κρατική ενίσχυση που περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 213 προς όφελος της Gdynia Shipyard, κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ. Η ενίσχυση αυτή δεν είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά βάσει καμίας εξαίρεσης προβλεπόμενης από τη συνθήκη ΕΚ.

(383) Για να αποκατασταθεί η προτέρα κατάσταση, η κρατική ενίσχυση πρέπει να ανακτηθεί.

V. **ΕΦΑΡΜΟΓΗ**

(384) Το στοιχείο της ενίσχυσης των μέτρων προς όφελος της Gdynia Shipyard η οποία περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 της απόφασης πρέπει να ανακτηθεί. Γενικά, το στοιχείο της ενίσχυσης που πρέπει να ανακτηθεί, δηλαδή το πλεονέκτημα που απέκτησε ο δικαιούχος της ενίσχυσης, είναι ίσο με τη διαφορά ανάμεσα στους όρους που ο δικαιούχος θα μπορούσε να αποκτήσει στην αγορά και τους όρους με τους οποίους χορηγήθηκε το εν λόγω μέτρο.

(385) Τα επιτόκια αναφοράς και προεξόφλησης που ανακοίνωσε η Επιτροπή χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση του ισοδυνάμου επιχορήγησης μιας ενίσχυσης, ιδίως όταν αυτή καταβάλλεται σε δόσεις, και για τον υπολογισμό των στοιχείων ενίσχυσης που προκύπτουν από την εφαρμογή καθεστώτων χορήγησης δανείων με επιδοτούμενο επιτόκιο ([76]). Στην περίπτωση των προβληματικών επιχειρήσεων, όπως η Gdynia Shipyard, η Επιτροπή θεωρεί ότι το επιτόκιο αναφοράς πρέπει να αυξάνεται κατά τουλάχιστον 400 μονάδες βάσης, ώστε να αντανακλά τον υψηλό κίνδυνο που ενέχει η πράξη, και κατά 200 μονάδες βάσης επιπλέον για να αποτυπώνει την έλλειψη ή την ανεπάρκεια εγγυήσεων εκ μέρους του δικαιούχου της ενίσχυσης. Όπως εξηγήθηκε ανωτέρω, η αξία των παρεχόμενων εγγυήσεων από το ναυπηγείο είναι αμφίβολη με βάση το δείκτη χρέους προς περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας. Όταν μια προβληματική εταιρεία αδυνατεί να εξασφαλίσει χρηματοδότηση από την αγορά, το στοιχείο της ενίσχυσης ενδέχεται να είναι ισοδύναμο με το 100 % της ονομαστικής αξίας των κεφαλαίων που λαμβάνει ([77]).

(386) Κατά την άποψη της Επιτροπής, την περίοδο κατά την οποία η Gdynia Shipyard έλαβε την ενίσχυση που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232, αντιμετώπιζε σοβαρές οικονομικές δυσκολίες (όπως περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 62 έως 66) και δεν ήταν σε θέση να λάβει καμία χρηματοδότηση στην αγορά. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η εταιρεία είχε αρνητικό εταιρικό κεφάλαιο, συνέχισε να

([76]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη μέθοδο καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης (ΕΕ C 273 της 9.9.1997, σ. 3).

([77]) Βλέπε παραδείγματος χάρη ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή εγγυήσεων (2000/C 71/07) (ΕΕ C 71 της 11.3.2000, σ. 14). Στο σημείο 3.2 της ανακοίνωσης αναφέρεται ότι εάν κατά τη χορήγηση του δανείου υπάρχει μεγάλη πιθανότητα αφερεγγυότητας του δανειολήπτη, π.χ. λόγω οικονομικής δυσκολίας, η αξία της εγγύησης μπορεί να είναι ίση με το ποσό που πράγματι καλύπτεται από την εγγύηση.

είναι ζημιογόνα και δεν έλαβε ουσιαστικά καμία χρηματοδότηση από την αγορά. Υπό αυτές τις συνθήκες, ένας φορέας της οικονομίας της αγοράς θα ήταν απρόθυμος να χρηματοδοτήσει την εταιρεία λόγω του εγγενούς υψηλού κινδύνου. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι καμία τράπεζα δεν θα δεχόταν να χορηγήσει δάνειο στο ναυπηγείο, ακόμη και με υψηλό επιτόκιο, και καμία τράπεζα δεν θα δεχόταν να χορηγήσει εγγύηση, έστω και με υψηλή προμήθεια.

Υπολογισμός του στοιχείου της ενίσχυσης για επιμέρους κατηγορίες μέτρων

Δάνεια

(387) Εφόσον η Gdynia Shipyard δεν μπορούσε να λάβει δάνειο ή εγγύηση στην αγορά, κάθε δάνειο ή εγγύηση που της χορηγήθηκε κατά την εξεταζόμενη περίοδο αυτομάτως συνιστά ενίσχυση. Κατά συνέπεια, κάθε εκκρεμής εγγύηση πρέπει να τερματιστεί άμεσα και κάθε δάνειο πρέπει να επιστραφεί άμεσα.

(388) Η επιστροφή όλων των δανείων που έχουν χορηγηθεί στο ναυπηγείο δεν είναι, ωστόσο, αρκετή για να αποκατασταθεί η αρχική κατάσταση, εφόσον μέχρι την ημερομηνία επιστροφής η επιχείρηση είχε στη διάθεσή της χρηματοδότηση την οποία δεν θα μπορούσε υπό φυσιολογικές συνθήκες να λάβει από την αγορά. Για να αποκατασταθεί η πρότερη κατάσταση, πρέπει επίσης να ανακτηθεί ποσό ισοδύναμο με την αξία αυτού του πλεονεκτήματος, το μέγεθος του οποίου μπορεί να υπολογιστεί μόνο κατά προσέγγιση βάσει του επιτοκίου που εφαρμόζεται σε δάνεια πολύ υψηλού κινδύνου. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή πρέπει να διατάξει την ανάκτηση της διαφοράς ανάμεσα στο επιτόκιο που πράγματι κατέβαλε η Gdynia Shipyard και σε ένα θεωρητικά επαρκές επιτόκιο για ένα δάνειο πολύ υψηλού κινδύνου, από τη χρονική στιγμή που χορηγήθηκε το δάνειο στην εταιρεία μέχρι την επιστροφή του από την εταιρεία. Αναφορικά με την ανάγκη καθορισμού του επιτοκίου για ένα δάνειο πολύ υψηλού κινδύνου, η ανακοίνωση της Επιτροπής για τη μέθοδο καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης αναφέρει ότι το επιτόκιο υψηλού κινδύνου μπορεί να είναι προσαυξημένο κατά περισσότερες από 400 μονάδες βάσης σε σχέση με το επιτόκιο αναφοράς «σε περίπτωση που καμία ιδιωτική τράπεζα δεν θα δεχόταν να χορηγήσει το σχετικό δάνειο», όπως συμβαίνει στην προκειμένη περίπτωση. Σε διάφορες αποφάσεις, η Επιτροπή διατύπωσε την άποψη ότι ένα επιτόκιο υψηλότερο κατά 600 μονάδες βάσης από το επιτόκιο αναφοράς είναι το ελάχιστο που αντανακλά τις συνθήκες υψηλού κινδύνου ([78]). Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό είναι το ελάχιστο επιτόκιο για τα δάνεια στην προκειμένη κατάσταση.

Χρεόγραφα

(389) Η Επιτροπή θα ακολουθήσει την ίδια μέθοδο για τις εγγυήσεις: πρέπει να διατάξει την ανάκτηση του ισοδύναμου της ενίσχυσης που περιείχε η εγγύηση από τη στιγμή εκταμίευσης του εγγυημένου δανείου μέχρι τον τερματισμό της εγγύησης.

(390) Όπως εξηγείται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή εγγυήσεων ([79]), η Επιτροπής θεωρεί ότι το ισοδύναμο της ενίσχυσης είναι ίσο είτε με την επιδότηση επιτοκίου που λαμβάνεται με την εγγύηση (όταν η εγγύηση καλύπτει δάνειο που χορηγείται με επιτόκιο χαμηλότερο από το επιτόκιο της αγοράς) ή με το ποσό που προκύπτει από το συντελεστή κινδύνου επί του εγγυημένου ποσού, μείον την προμήθεια που καταβάλλεται για την εγγύηση.

(391) Σε περίπτωση που δεν είναι δυνατός ο υπολογισμός του στοιχείου της ενίσχυσης με τη χρησιμοποίηση αυτών των κανόνων, η Επιτροπή θα θεωρούσε σωστό να υπολογίσει τη διαφορά ανάμεσα στην προμήθεια εγγύησης που θα εφαρμοζόταν στην αγορά και στην προμήθεια που κατέβαλε ο αποδέκτης της ενίσχυσης. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαφορά που προκύπτει με αυτό τον υπολογισμό αποτελεί το στοιχείο της ενίσχυσης που περιέχει η εγγύηση. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η προμήθεια που χρεώνεται για το σύστημα εγγυήσεων χωρίς στοιχείο κρατικής ενίσχυσης, βάσει του οποίου η Export Credit Insurance Corporation διαχειρίζεται το πρόγραμμα ασφάλισης εξαγωγικών πιστώσεων με την εγγύηση του Δημοσίου, το οποίο ενέκρινε η Επιτροπή με απόφαση της 18ης Ιουλίου 2007, θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως προμήθεια αναφοράς για τον προαναφερόμενο υπολογισμό. Και σε αυτή την περίπτωση, η εν λόγω προμήθεια θα πρέπει να προσαυξάνεται τουλάχιστον κατά 400 μονάδες βάσης για να συνυπολογιστεί το γεγονός ότι το ναυπηγείο δεν ήταν επιλέξιμο για εγγυήσεις βάσει αυτού του συστήματος. Από αυτή την άποψη, οι εγγυήσεις που παρέχονταν στο ναυπηγείο ενείχαν σημαντικά υψηλότερο κίνδυνο.

(392) Όπως εξηγείται ανωτέρω, δεδομένου ότι το ναυπηγείο δεν θα ήταν σε θέση να λάβει εγγυήσεις στην αγορά εξαιτίας της δυσχερούς οικονομικής κατάστασής του, για να τερματιστεί η προκαλούμενη από την ενίσχυση στρέβλωση του ανταγωνισμού, πρέπει να τερματιστούν άμεσα οι υφιστάμενες εγγυήσεις.

Εγγυήσεις προκαταβολών

(393) Όσον αφορά τις εγγυήσεις για τις προκαταβολές, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προκαταβολές που είναι εγγυημένες από την Export Credit Insurance Corporation αποτελούν έναν τύπο σύμβασης πώλησης και όχι σύμβασης δανείου και ότι δεν εφαρμόζεται τόκος στις προκαταβολές. Έτσι,

([78]) Η αιτιολογική σκέψη 68 της απόφασης της Επιτροπής της 16ης Ιουνίου 2004 σχετικά με τα μέτρα που εφάρμοσε η Ισπανία προς όφελος της Siderùrgica Anón SA (ΕΕ L 311 της 26.11.2005, σ. 22)· αιτιολογική σκέψη 42 της απόφασης της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002 για την κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Ισπανία στη Sniace SA (ΕΕ L 108 της 30.4.2003, σ. 35).

([79]) Βλέπε υποσημείωση 80.

η Επιτροπή θεωρεί ότι, για να υπολογιστεί το στοιχείο της ενίσχυσης που έλαβε ο δικαιούχος, πρέπει να γίνει σύγκριση της προμήθειας που κατέβαλε το ναυπηγείο και στην προμήθεια που θα κατέβαλε σε συνθήκες αγοράς. Και σε αυτή την περίπτωση, το απαλλαγμένο από στοιχείο κρατικής ενίσχυσης σύστημα που χρησιμοποιεί η Export Credit Insurance Corporation μπορεί να χρησιμεύσει ως σημείο αναφοράς για τις προμήθειες που χρεώνονται στην αγορά και αυτές οι προμήθειες αναφοράς πρέπει να προσαυξάνονται για να αντανακλούν τον πρόσθετο κίνδυνο κατά τη χορήγηση ενίσχυσης σε μια προβληματική εταιρεία.

(394) Όπως συμβαίνει και με τις άλλες εγγυήσεις που έλαβε το ναυπηγείο και για τους ίδιους λόγους, η Επιτροπή επισημαίνει ότι πρέπει να τερματιστεί άμεσα κάθε υφιστάμενη εγγύηση της Export Credit Insurance Corporation.

Μη είσπραξη οφειλών

(395) Η διαρκής μη είσπραξη οφειλών από τις δημόσιες αρχές συνιστά επίσης κρατική ενίσχυση και πρέπει να ληφθεί υπόψη ([80]). Εξομοιώνεται με ανανεωνόμενο δάνειο χορηγούμενο με προτιμησιακούς όρους και, συνεπώς, το στοιχείο της ενίσχυσης αντιστοιχεί στη διαφορά ανάμεσα στο επιτόκιο το οποίο θα εφαρμοζόταν από την αγορά (για μια επιχείρηση με ανάλογη πιστοληπτική ικανότητα σε παρόμοια δημοσιονομική και οικονομική κατάσταση και με παρόμοιες εξασφαλίσεις) και στο επιτόκιο που εφάρμοσε η χορηγούσα αρχή.

(396) Δεδομένου ότι η επιχείρηση εξακολουθεί να βρίσκεται σε δυσχερή οικονομική κατάσταση, η Επιτροπή θεωρεί ότι ένας πιστωτής της οικονομίας της αγοράς θα προέβαινε άμεσα σε αναγκαστική είσπραξη των ληξιπρόθεσμων απαιτήσεών του. Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι οι πολωνικές αρχές δεν έλαβαν άμεσα μέτρα αναγκαστικής είσπραξης συνιστούσε εγγύηση. Έτσι, ως ημερομηνία λήξης κάθε ανεξόφλητης οφειλής πρέπει να θεωρείται η ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης. Το στοιχείο της ενίσχυσης ισούται με τη διαφορά ανάμεσα στο επιτόκιο που θα ίσχυε στην αγορά (για μια εταιρεία παρόμοιας πιστοληπτικής ικανότητας σε παρόμοια δημοσιονομική και οικονομική κατάσταση και με παρόμοιες εξασφαλίσεις) και στο επιτόκιο που εφάρμοσε η χορηγούσα αρχή.

(397) Δεδομένου ότι κάθε φορέας της οικονομίας της αγοράς θα απαιτούσε την άμεση αποπληρωμή των οφειλών από το ναυπηγείο, δεν πρέπει να επιστραφεί μόνο το στοιχείο της ενίσχυσης που προκύπτει από την εφαρμογή χαμηλότερου επιτοκίου αλλά, επιπλέον, πρέπει να αποπληρωθούν άμεσα οι συσσωρευμένες οφειλές.

Διαγραφή χρέους

(398) Κάθε διαγραφή χρέους ισοδυναμεί με μη επιστρεπτέα επιχορήγηση και, κατά συνέπεια, το συνολικό ποσό του διαγραφέντος χρέους συνιστά ενίσχυση.

Αναδιάρθρωση οφειλών προς το δημόσιο βάσει του κεφαλαίου 5α

(399) Σύμφωνα με την πράξη της 30ής Οκτωβρίου 2002, οι οφειλές προς το δημόσιο που αναδιαρθρώνονται βάσει του κεφαλαίου 5α μεταβιβάζονται στην Operator, εταιρεία αποκλειστικής ιδιοκτησίας του Οργανισμού Βιομηχανικής Ανάπτυξης, μαζί με στοιχεία ενεργητικού τα οποία θα έπρεπε να αντιστοιχούν τουλάχιστον στο 25 % των αναδιαρθρωμένων οφειλών. Η Operator πρέπει στη συνέχεια να πωλήσει αυτά τα στοιχεία ενεργητικού και να χρησιμοποιήσει τα έσοδα από τις πωλήσεις για την αποπληρωμή μέρους των οφειλών προς το δημόσιο. Το υπόλοιπο αυτών των οφειλών διαγράφεται στη συνέχεια από τις αρμόδιες αρχές. Η Επιτροπή θεωρεί, λοιπόν, ότι το στοιχείο κρατικής ενίσχυσης αυτής της πράξης είναι ίσο με την αξία των οφειλών προς το δημόσιο που διαβιβάζεται στην Operator, αφού αφαιρεθεί η πραγματική αξία των μεταβιβαζόμενων στοιχείων ενεργητικού. Σύμφωνα με την πράξη της 30ής Οκτωβρίου 2002, αυτό σημαίνει ότι το στοιχείο της ενίσχυσης είναι ισοδύναμο με το 75 % των μεταβιβαζόμενων οφειλών κατ' ανώτατο όριο. Εντούτοις, εάν η αξία των στοιχείων ενεργητικού είναι υψηλότερη ή χαμηλότερη από το 25 % που απαιτεί ο νόμος, το στοιχείο της ενίσχυσης πρέπει να υπολογιστεί κατ' αναλογία.

Εισφορά κεφαλαίου

(400) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εισφορές κεφαλαίου από το κράτος ή από οργανισμούς ελεγχόμενος από το κράτος, όπως ο Οργανισμός Βιομηχανικής Ανάπτυξης και η KPS, σε προβληματικές εταιρείες, όταν δεν υπάρχει προσδοκία κέρδους, θεωρούνται ως μη επιστρεπτέες επιχορηγήσεις ([81]). Για να αρθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού που προκαλείται από την εισφορά κεφαλαίου, το ναυπηγείο θα έπρεπε να επιστρέψει το συνολικό ποσό της εισφοράς κεφαλαίου.

Ρυθμίσεις εφαρμογής

(401) Με επιστολή της 3ης Νοεμβρίου 2008, η Πολωνία δεσμεύθηκε να εφαρμόσει την παρούσα απόφαση μέσω της πώλησης στοιχείων ενεργητικού στην αγοραία τιμή τους με ανοικτό, διαφανή, χωρίς όρους και χωρίς διακρίσεις διαγωνισμό (σύμφωνα με τους ειδικούς όρους που καθορίστηκαν στην επιστολή της Επιτροπής της 27ης Οκτωβρίου 2008) και τη συνακόλουθη εκκαθάριση της Gdynia Shipyard. Όλες οι απαιτήσεις ανάκτησης που απορρέουν από την παρούσα απόφαση πρέπει να δηλωθούν άμεσα από την Πολωνία

([80]) Βλέπε παραδείγματος χάρη την απόφαση της Επιτροπής της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 23/06 που χορήγησε η Πολωνία στη χαλυβουργία Technologie Buczek Group (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί).

([81]) Βλέπε παραδείγματος χάρη απόφαση της Επιτροπής, της 20ής Οκτωβρίου 2004, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 38/03 την οποία έθεσε σε εφαρμογή η Ισπανία (νέες ενισχύσεις αναδιάρθρωσης υπέρ των κρατικών ισπανικών ναυπηγείων) (ΕΕ L 240 της 16.9.2005 σ. 45).

στο πλαίσιο της εκκαθάρισης της Gdynia Shipyard. Με επιστολή της 6ης Νοεμβρίου 2008, η Επιτροπή ενημέρωσε την Πολωνία ότι, εάν ικανοποιηθούν αυτοί οι όροι, η πώληση στοιχείων ενεργητικού δεν θα εμπεριέχει νέα ενίσχυση στους αγοραστές και τα στοιχεία ενεργητικού θα μπορούσαν να μεταβιβαστούν στους αγοραστές χωρίς καμία οφειλή από την επιστροφή της παράνομης και ασυμβίβαστης κρατικής ενίσχυσης που χορηγήθηκε στα ναυπηγεία στο παρελθόν, σύμφωνα με την απαίτηση να μην υπάρχει οικονομική συνέχεια ανάμεσα στους αποδέκτες της ενίσχυσης και τη δραστηριότητα του αγοραστή ([82]). Η Επιτροπή θα παρακολουθεί στενά αν πληρούνται οι όροι που καθορίστηκαν στην επιστολή τής 27ης Οκτωβρίου 2008 και έγιναν αποδεκτοί από τις πολωνικές αρχές, για να καθορίσει αν η παρούσα απόφαση εφαρμόστηκε σωστά.

(402) Οι όροι αυτοί, με τους οποίους η Πολωνία δεσμεύτηκε ρητά να συμμορφωθεί, είναι συνοπτικά οι ακόλουθοι.

(403) Τα στοιχεία ενεργητικού (χωρίς το παθητικό) θα πωληθούν με ανοικτό, διαφανή, χωρίς διακρίσεις και χωρίς όρους διαγωνισμό. Η Gdynia Shipyard θα εκκαθαριστεί μαζί με κάθε υπόλοιπο στοιχείο ενεργητικού και παθητικού.

(404) Τα στοιχεία ενεργητικού πρέπει να πωληθούν στην αγοραία τιμή (στον υπερθεματιστή). Τα στοιχεία ενεργητικού πρέπει να διατεθούν προς πώληση μεμονωμένα ή σε μεγάλες ή μικρές δέσμες κατά τρόπο που θα εξασφαλίζει το υψηλότερο τίμημα. Οι δέσμες αυτές δεν πρέπει να περιέχουν οργανωμένα μέρη μιας εταιρείας ή επιχείρησης. Εντούτοις, ο ορισμός των δεσμών δεν πρέπει να εμποδίσει τους δυνητικούς αγοραστές να παρουσιάσουν κοινή προσφορά για διάφορα στοιχεία/δέσμες.

(405) Ο διαγωνισμός πρέπει να είναι χωρίς διακρίσεις, δηλ. πρέπει να εξασφαλιστεί ότι η πώληση είναι ανοιχτή σε όλους τους τύπους δυνητικών αγοραστών, χωρίς καμία διάκριση όσον αφορά τον σκοπό της επένδυσής τους.

(406) Απαγορεύεται η επιβολή όρων στο διαγωνισμό (όπως η διατήρηση της απασχόλησης ή της δραστηριότητας ή η εξαγορά υφισταμένων συμβάσεων). (Το αποκλειστικό κριτήριο για την επιλογή της καλύτερης προσφοράς πρέπει να είναι η μεγιστοποίηση των εσόδων προς όφελος των πιστωτών του ναυπηγείου.)

(407) Οι πιστωτές του ναυπηγείου, δημόσιοι και ιδιωτικοί, περιλαμβανομένων των πελατών του ναυπηγείου, πρέπει να έχουν την ίδια σειρά και τα ίδια δικαιώματα όσον αφορά τα έσοδα από την πώληση στοιχείων ενεργητικού με αυτά που θα είχαν σε διαδικασία πτώχευσης.

(408) Καμία νέα κρατική ενίσχυση δεν θα χορηγηθεί στο πλαίσιο της πώλησης, είτε υπό μορφή διαγραφής, αποπληρωμής οφειλών προς το δημόσιο με χρηματοδότηση του κράτους ή αποπληρωμής οφειλών σε ιδιώτες πιστωτές, εισφορών κεφαλαίου, δανείων, εγγυήσεων ή άλλων μέτρων. Κάθε νέα οφειλή προς το δημόσιο που θα συσσωρευθεί κατά την περίοδο η οποία είναι αναγκαία για την ολοκλήρωση της διαδικασίας πώλησης πρέπει να απαιτηθεί από το προϊόν της εκκαθάρισης.

(409) Η πώληση θα διενεργηθεί από ανεξάρτητο διαχειριστή, ο οποίος θα έχει παρόμοια δικαιώματα και υποχρεώσεις με ένα σύνδικο πτώχευσης. Πρέπει να δημιουργηθεί μηχανισμός που θα επιτρέπει στους πιστωτές να εποπτεύσουν αποτελεσματικά την πώληση και να διασφαλίσουν την πραγματοποίησή της με τους όρους της αγοράς και την τήρηση της σειράς ικανοποίησης των απαιτήσεων και των δικαιωμάτων τους από τα έσοδα. Επιπλέον, η Πολωνία και η Επιτροπή θα διορίσουν από κοινού έναν επιβλέποντα εντολοδόχο με ειδική αποστολή να βοηθήσει την Επιτροπή να επαληθεύσει ότι η διαδικασία πώλησης και ανάκτησης της ενίσχυσης πραγματοποιείται με την πλήρη τήρηση των ανωτέρω απαιτήσεων. Για το σκοπό αυτό, ο επιβλέπων εντολοδόχος υποβάλλει τακτικές και αναλυτικές εκθέσεις στην Επιτροπή για τα διάφορα στάδια της διαδικασίας.

(410) Η Πολωνία δήλωσε ότι θα πρέπει να εκδώσει νομοθετική πράξη εφαρμογής της παρούσας απόφασης. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι για το σκοπό αυτό απαιτείται μια μεγαλύτερη από τη συνήθη περίοδος εφαρμογής, αλλά και λόγω του μεγάλου αριθμού των μεμονωμένων μέτρων της ενίσχυσης που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης και λόγω της πολυμορφίας και της διάρκειας εφαρμογής τους. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καλεί την Πολωνία να εφαρμόσει την παρούσα απόφαση εντός επτά μηνών από την παραλαβή της,

([82]) Βλέπε υπόθεση C-277/2000 *Γερμανία κατά Επιτροπής* [2004] Συλλογή I-3925 και υπόθεση C-328/99 και C-399/2000 *Ιταλία και SMI 2 Multimedia Spa κατά Επιτροπής* [2003] Συλλογή I-4035.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 της παρούσας απόφασης και χορηγήθηκε από την Πολωνία στη Gdynia Shipyard κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

Επιπλέον, κάθε εγγύηση προκαταβολής που χορήγησε η Πολωνία στη Gdynia Shipyard κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ από την 1η Ιουλίου 2007 μέχρι την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

Άρθρο 2

Όσον αφορά τα δάνεια που χορήγησαν διάφοροι δημόσιοι οργανισμοί, που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 της παρούσας απόφασης, η Πολωνία οφείλει να ανακτήσει ποσό ενίσχυσης ισοδύναμο με τη διαφορά ανάμεσα στο επιτόκιο που πράγματι κατέβαλε η Gdynia Shipyard και στο επιτόκιο του δανείου το οποίο θα ελάμβανε ο αποδέκτης της ενίσχυσης στην αγορά, για τη χρονική περίοδο από τη χορήγηση μέχρι τη αποπληρωμή αυτών των δανείων. Επιπλέον, εάν κατά την έκδοση της παρούσας απόφασης εξακολουθεί να υπάρχει δάνειο σε εκκρεμότητα, αυτό πρέπει να αποπληρωθεί άμεσα.

Άρθρο 3

Όσον αφορά τις εγγυήσεις που χορήγησε το Δημόσιο Ταμείο, οι οποίες περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 της παρούσας απόφασης, η Πολωνία οφείλει να ανακτήσει, για την περίοδο από τη χορήγηση της ενίσχυσης μέχρι τη λήξη της εγγύησης, ποσό ενίσχυσης ίσο με τη διαφορά ανάμεσα στο επιτόκιο που πράγματι κατέβαλε η Gdynia Shipyard για το δάνεια που είχε την εγγύηση του κράτους και στο επιτόκιο του δανείου το οποίο θα ελάμβανε ο αποδέκτης της ενίσχυσης στην αγορά, ίσο προς το εγγυημένο ποσό πολλαπλασιασμένο με το συντελεστή κινδύνου (πιθανότητα αφερεγγυότητας), μείον την καταβληθείσα προμήθεια εγγύησης ή ίσο με τη διαφορά ανάμεσα στην προμήθεια εγγύησης που κατέβαλε ο δικαιούχος της ενίσχυσης και την προμήθεια εγγύησης με την οποία ο δικαιούχος θα μπορούσε να λάβει την εγγύηση στην αγορά. Επιπλέον, εάν κάποια από αυτές τις εγγυήσεις είναι ανοικτή κατά τη στιγμή έκδοσης της παρούσας απόφασης, πρέπει να τερματιστεί άμεσα.

Άρθρο 4

Όσον αφορά τις χορηγηθείσες από την Export Credit Insurance Corporation εγγυήσεις προκαταβολών, που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 της παρούσας απόφασης, η Πολωνία οφείλει να ανακτήσει, για την περίοδο από τη χορήγηση της ενίσχυσης μέχρι τη λήξη της εγγύησης, ποσό ενίσχυσης ίσο με τη διαφορά ανάμεσα στην προμήθεια εγγύησης που κατέβαλε ο δικαιούχος της ενίσχυσης και την προμήθεια εγγύησης με την οποία θα μπορούσε να λάβει την εγγύηση στην αγορά. Επιπλέον, εάν κάποια από τις εγγυήσεις αυτές είναι ανοικτή κατά την έκδοση της παρούσας απόφασης, πρέπει να τερματιστεί άμεσα.

Άρθρο 5

Τα άρθρα 3 και 4 εφαρμόζονται επίσης *mutatis mutandis (κατ' αναλογία)* σε κάθε εγγύηση προκαταβολής που χορήγησε η Πολωνία στη Gdynia Shipyard κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, από την 1η Ιουλίου 2007 μέχρι την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 6

Όσον αφορά τις μη εισπραχθείσες οφειλές προς διάφορους δημόσιους οργανισμούς, που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 της παρούσας απόφασης, η Πολωνία οφείλει να ανακτήσει, για το διάστημα από τη χορήγηση της ενίσχυσης μέχρι την αποπληρωμή της οφειλής προς το δημόσιο, ποσό ενίσχυσης ίσο με τη διαφορά ανάμεσα στο επιτόκιο που πράγματι κατέβαλε η Gdynia Shipyard και στο επιτόκιο με το οποίο ο δικαιούχος της ενίσχυσης θα μπορούσε να λάβει αναβολή της λήξης των οφειλών του από ένα πιστωτή της οικονομίας της αγοράς. Επιπλέον, κάθε εκκρεμής οφειλή προς το δημόσιο πρέπει να αποπληρωθεί άμεσα.

Άρθρο 7

Όσον αφορά τις διαγραφές οφειλών προς δημόσιους οργανισμούς, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 της παρούσας απόφασης, η Πολωνία οφείλει να ανακτήσει ενίσχυση ίση με το ποσό της διαγραφείσας οφειλής.

Άρθρο 8

Όσον αφορά τις αναδιαρθρωθείσες οφειλές προς το δημόσιο βάσει του τροποποιημένου Νόμου της 30ής Οκτωβρίου 2002 για τις κρατικές ενισχύσεις σε επιχειρήσεις που έχουν ειδική σημασία για την αγορά εργασίας, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 της παρούσας απόφασης, η Πολωνία οφείλει να ανακτήσει ενίσχυση ίση προς το ποσό της οφειλής προς το δημόσιο η οποία μεταβιβάστηκε στην Operator, μείον την πραγματική αξία των στοιχείων ενεργητικού του δικαιούχου της ενίσχυσης τα οποία μεταβιβάστηκαν στην Operator.

Άρθρο 9

Όσον αφορά τις εισφορές κεφαλαίων από διάφορους δημόσιους οργανισμούς, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 232 της παρούσας απόφασης, η Πολωνία οφείλει να ανακτήσει ενίσχυση ίση με ολόκληρο το ποσό της εισφοράς κεφαλαίου.

Άρθρο 10

Όσον αφορά τις άμεσες επιχορηγήσεις που περιγράφονται στον πίνακα 4, παράγραφοι 209 έως 232 της παρούσας απόφασης, η Πολωνία οφείλει να ανακτήσει ενίσχυση ίση με το πλήρες ποσό των επιχορηγήσεων.

Άρθρο 11

1. Η Πολωνία οφείλει να ανακτήσει από το δικαιούχο την ενίσχυση που ορίζεται στα προηγούμενα άρθρα. Η ανάκτηση πρέπει να γίνει σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που ορίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 384 έως 401 της παρούσας απόφασης.

2. Τα προς ανάκτηση ποσά πρέπει να προσαυξηθούν με τους τόκους από την ημέρα που χορηγήθηκαν στην Gdynia Shipyard μέχρι την πραγματική ανάκτησή τους.

3. Το επιτόκιο υπολογίζεται σε σύνθετη βάση σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004 ([83]), και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 271/2008 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/204 ([84]).

4. Η Πολωνία ακυρώνει όλες τις εκκρεμείς πληρωμές της αναφερόμενης στο άρθρο 1 ενίσχυσης με εφαρμογή από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 12

1. Η ανάκτηση της αναφερόμενης στο άρθρο 1 ενίσχυσης είναι άμεση και πραγματική.

2. Η Πολωνία διασφαλίζει την εφαρμογή της παρούσας απόφασης εντός επτά μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της απόφασης.

Άρθρο 13

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Πολωνία υποβάλλει στην Επιτροπή τα ακόλουθα στοιχεία:

α) το συνολικό ποσό (κεφάλαιο και τόκους) που πρέπει να ανακτηθεί από το δικαιούχο της ενίσχυσης·

β) λεπτομερή περιγραφή των μέτρων που έχουν ήδη ληφθεί και προγραμματίζονται για τη συμμόρφωση με την παρούσα απόφαση·

γ) έγγραφα που αποδεικνύουν ότι δόθηκε διαταγή στο δικαιούχο να επιστρέψει την ενίσχυση·

δ) έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχουν τερματιστεί όλες οι εγγυήσεις των προκαταβολών.

2. Η Πολωνία ενημερώνει την Επιτροπή για την πρόοδο όσον αφορά τα εθνικά μέτρα που λαμβάνονται για την εφαρμογή της παρούσας απόφασης μέχρι την ανάκτηση της αναφερόμενης στο άρθρο 1 ενίσχυσης. Υποβάλλει άμεσα, εάν το ζητήσει η Επιτροπή, στοιχεία για τα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί και προγραμματίζονται για τη συμμόρφωση με την παρούσα απόφαση. Παρέχει επίσης λεπτομερή στοιχεία για τα ποσά της ενίσχυσης και τους τόκους που έχουν ήδη επιστραφεί από το δικαιούχο της ενίσχυσης.

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Πολωνία.

Βρυξέλλες, 6 Νοεμβρίου 2008.

Για την Επιτροπή

Neelie KROES

Μέλος της Επιτροπής

([83]) ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1.
([84]) ΕΕ L 82 της 25.3.2008, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΣΤΟΙΧΕΊΑ ΣΧΕΤΙΚΆ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΉ ΤΗΣ ΠΑΡΟΎΣΑΣ ΑΠΌΦΑΣΗΣ

1. **Υπολογισμός του ποσού που πρέπει να ανακτηθεί**

1.1. Παρακαλούμε να δώσετε τα ακόλουθα στοιχεία για το ποσό της παράνομης κρατικής ενίσχυσης που χορηγήθηκε στον δικαιούχο:

Ημερομηνία (*)	Ποσό της ενίσχυσης (**)	Νόμισμα

(*) Ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης (των δόσεων της ενίσχυσης) στο δικαιούχο.
(**) Ποσό της ενίσχυσης που διατέθηκε στον αποδέκτη (ακαθάριστο ισοδύναμο ενίσχυσης).

Παρατηρήσεις:

1.2. Εξηγείστε λεπτομερώς τον τρόπο υπολογισμού του τόκου επί του ποσού της ενίσχυσης.

2. **Σχεδιαζόμενα και ήδη ληφθέντα μέτρα για την ανάκτηση της ενίσχυσης**

2.1. Περιγράψτε αναλυτικά τα μέτρα που σχεδιάζετε και έχετε ήδη λάβει για την άμεση και πραγματική ανάκτηση της ενίσχυσης. Αναφέρετε επίσης, εφόσον υπάρχει, τη νομική βάση για τα ληφθέντα/σχεδιαζόμενα μέτρα.

2.2. Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας ανάκτησης; Μέχρι πότε θα έχει ολοκληρωθεί η ανάκτηση της ενίσχυσης;

3. **Ήδη ανακτηθείσα ενίσχυση**

3.1. Αναφέρατε λεπτομερή στοιχεία για τα ποσά της ενίσχυσης που έχουν ήδη ανακτηθεί από τον δικαιούχο:

Ημερομηνία(ες) (*)	Ποσό της επιστραφείσας ενίσχυσης	Νόμισμα

(*) Ημερομηνία(-ες) επιστροφής της ενίσχυσης.

3.2. Επισυνάψτε αποδεικτικά επιστροφής των ποσών της ενίσχυσης που προσδιορίζονται στον πίνακα του σημείου 3.1 ανωτέρω.