IV

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

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 6 de noviembre de 2008

Relativa a la ayuda estatal C 17/05 (ex N 194/05 y PL 34/04) concedida por Polonia al Astillero Gdynia

[notificada con el número C(2008) 6771]

(El texto en lengua polaca es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2010/47/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

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

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones [1], de conformidad con los citados artículos del Tratado y el Acuerdo,

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

(1) De conformidad con las disposiciones del anexo IV, punto 3, del Tratado de Adhesión, por las que se rige el procedimiento de medidas transitorias, el 29 de abril de 2004 las autoridades polacas notificaron medidas de reestructuración a favor de Stocznia Gdynia SA (en lo sucesivo, «el Astillero Gdynia»). El asunto se registró con el número PL 34/04.

(2) Mediante carta de 19 de mayo de 2004, la Comisión solicitó a las autoridades polacas que facilitasen algunos documentos que faltaban. Estos documentos fueron facilitados el 16 de junio de 2004. La Comisión solicitó información adicional mediante cartas de 30 de julio de 2004, 8 de octubre de 2004, 23 de noviembre de 2004 y 4 de marzo de 2005, a las que las autoridades polacas respondieron, respectivamente, mediante cartas de 3 de septiembre de 2004, registrada el 7 de septiembre de 2004; 10 de noviembre de 2004, registrada el 15 de noviembre de 2004; 17 de febrero de 2005, registrada el 21 de febrero de 2005; 30 de marzo de 2005, registrada el 1 de abril de 2005; y 18 de abril de 2005, registrada el 20 de abril de 2005. Mediante carta de 22 de abril de 2005, registrada ese mismo día, las autoridades polacas aceptaron que la Comisión tratase la notificación del asunto PL 34/04 de fecha 29 de abril de 2004 como una notificación al amparo del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE relativa a toda medida que haya sido considerada nueva ayuda. Al asunto se le asignó un nuevo número: N 194/05.

(3) El 1 de junio de 2005, la Comisión adoptó la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, que se publicó en el Diario Oficial [2], e invitó a las autoridades polacas y a los terceros interesados a presentar sus observaciones.

(4) Después de que se les concediera una prórroga del plazo para presentar observaciones (carta de 9 de agosto de 2005), las autoridades polacas presentaron sus observaciones por carta de 2 de septiembre de 2005, registrada el 5 de septiembre de 2005. En su respuesta las autoridades polacas remitieron a la Comisión el renovado «Plan de reestructuración del Astillero Gdynia» de 4 de marzo de 2004 (en lo sucesivo, «el Plan de reestructuración de 2004»).

(5) Las autoridades polacas enviaron observaciones adicionales mediante carta de 3 de noviembre de 2005, registrada el 7 de noviembre de 2005.

(6) El Astillero Gdynia presentó observaciones por carta de 10 de octubre de 2005, registrada el 14 de octubre de 2005. Asimismo remitieron observaciones las siguientes empresas y entidades: Ray Car Carriers (por carta de 7 de octubre de 2005, registrada el 10 de octubre de 2005), la Representación Permanente de Dinamarca ante la Unión Europea (por carta de 7 de octubre de 2005, registrada el 11 de octubre de 2005), la asociación de construcción naval danesa Danish Maritime (por carta de 7 de octubre de 2005, registrada ese mismo día), el sindicato Solidaridad (por carta de 7 de octubre de 2005, registrada el 10 de octubre de 2005) y la asociación polaca de construcción naval Forum Okrętowe (por carta de 10 de octubre de 2005, registrada el 11 de octubre de 2005).

(7) La Comisión remitió estas observaciones a las autoridades polacas mediante cartas de 26 de octubre de 2005 y 12 de diciembre de 2005 [3]. Las autoridades polacas respondieron a las observaciones presentadas por el Astillero Gdynia mediante carta de 16 de enero de 2006, registrada el 18 de enero de 2006. Las autoridades polacas no realizaron comentario alguno a propósito de las observaciones de los terceros interesados.

[1] DO C 220 de 8.9.2005, p. 7.
[2] DO C 220 de 8.9.2005, p. 7.

[3] Mediante carta de 17 de noviembre de 2005, registrada el 18 de noviembre de 2005, las autoridades polacas solicitaron que se tradujeran al polaco determinados extractos en inglés de las observaciones remitidas a la Comisión por los terceros interesados. La Comisión remitió estas traducciones por carta de 12 de diciembre de 2005.

(8) La Comisión recurrió a un consultor externo para que evaluase el plan de reestructuración de 2004. El consultor presentó su informe a la Comisión en diciembre de 2005.

(9) Mediante carta de 13 de enero de 2006, la Comisión solicitó a las autoridades polacas que le facilitasen información actualizada sobre su reciente cambio de estrategia en relación con la privatización del Astillero Gdynia. Las autoridades polacas respondieron por carta de 20 de febrero de 2006, registrada el 21 de febrero de 2006, y el 22 de febrero de 2006 se celebró una reunión entre los servicios de la Comisión, las autoridades polacas y representantes del Astillero Gdynia. Las autoridades polacas anunciaron que el plan de reestructuración de 2004 había quedado obsoleto y que habían adoptado una nueva estrategia para la reestructuración del Grupo del Astillero Gdynia, que implicaba la segregación del Astillero Gdynia del Grupo y su privatización parcial. Las autoridades polacas anunciaron también que antes del 30 de junio de 2006 iban a presentar un plan de reestructuración modificado y que en breve comenzaría el proceso de privatización del Astillero Gdynia.

(10) A raíz de esta reunión, el 8 de marzo de 2006 la Comisión envió una carta a las autoridades polacas, a la que estas respondieron mediante carta de 13 de marzo de 2006, en la que anunciaban un calendario de privatización. Las autoridades polacas facilitaron información adicional sobre el proceso de privatización mediante carta de 29 de marzo de 2006, registrada el 30 de marzo de 2006. La Comisión solicitó nuevos datos mediante carta de 30 de marzo de 2006, a lo que las autoridades polacas respondieron por carta de 19 de abril de 2006, registrada el 20 de abril de 2006.

(11) Mediante carta de 6 de abril de 2006, registrada el 10 de abril de 2006, las autoridades polacas enviaron un primer borrador del documento «Una estrategia para el sector de la construcción naval (astilleros de construcción naval) en Polonia 2006-2010». La Comisión presentó observaciones mediante carta de 12 de abril de 2006. El documento fue aprobado finalmente el 31 de agosto de 2006 y enviado a la Comisión por carta de 1 de septiembre de 2006, registrada ese mismo día.

(12) Mediante correo electrónico de 15 de mayo de 2006, el Astillero Gdynia envió a la Comisión el «Memorando informativo del Astillero Gdynia» de mayo de 2006, que fue puesto a disposición de los inversores potenciales el 10 de mayo de 2006.

(13) Mediante carta de 26 de mayo de 2006, registrada el 30 de mayo de 2006, las autoridades polacas facilitaron información adicional sobre el proceso de privatización en curso, incluida la lista de las empresas a las que las autoridades polacas habían enviado, a través de su asesor en materia de privatizaciones, la oferta para participar en la nueva ampliación de capital aprobada por la Asamblea General del Astillero Gdynia que tuvo lugar el 19 de abril de 2006. Por carta de 13 de julio de 2006, registrada el 17 de julio de 2006, las autoridades polacas facilitaron nuevos datos en relación con el proceso de privatización en curso. En esta carta informaban a la Comisión que dos empresas habían presentado ofertas preliminares para participar en la ampliación de capital y ofrecían un análisis comparativo de las mismas elaborado por el asesor en materia de privatizaciones.

(14) El 9 de junio de 2006, el Astillero Gdynia presentó a la Comisión el primer borrador de modificación del plan de reestructuración. El 13 de junio de 2006 se produjo la visita al astillero de representantes de la Comisión que hicieron observaciones preliminares a propósito del plan de reestructuración modificado. El consultor externo de la Comisión presentó sus observaciones en un informe de julio de 2006. Por último, la Comisión hizo comentarios acerca de las carencias del proyecto de modificación del plan de reestructuración mediante carta de 17 de julio de 2006.

(15) Se celebraron varias reuniones entre los servicios de la Comisión y las autoridades polacas en las que se trató del proceso de privatización y de la elaboración de la reforma del plan de reestructuración. Se trata de las reuniones celebradas en Bruselas los días 31 de enero, 22 de febrero y 10 de mayo de 2006 y la que tuvo lugar en la sede del Astillero Gdynia el 13 de junio de 2006.

(16) En respuesta a la carta de la Comisión de 17 de julio de 2006, las autoridades polacas respondieron por carta de 31 de agosto de 2006, registrada el 1 de septiembre de 2006.

(17) Las autoridades polacas comunicaron las modificaciones al «Plan de reestructuración del Astillero Gdynia SA» con fecha 3 de septiembre de 2006 (en lo sucesivo «Plan de reestructuración de 2006») y la nueva ayuda estatal concedida al Astillero Gdynia en el momento en que la Comisión adoptaba la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

(18) Las autoridades polacas facilitaron información adicional sobre el proceso de reestructuración del Grupo Astillero Gdynia mediante carta de 12 de septiembre de 2006, registrada el 13 de septiembre de 2006, en la que indicaban en particular que se había separado el capital del Astillero Gdańsk y el del Grupo Astillero Gdynia.

(19) Mediante carta de 26 de septiembre de 2006, registrada el 27 de septiembre de 2006, se facilitó más información sobre el proceso de privatización del Astillero Gdynia.

(20) Las autoridades polacas notificaron una nueva ayuda adicional al Astillero Gdynia mediante carta de 21 de noviembre de 2006, registrada el 27 de noviembre de 2006.

(21) El 7 de diciembre de 2006 se celebró una reunión entre la comisaria Neelie Kroes y el Ministro de Economía polaco Piotr Woźniak. El ministro afirmó que Polonia estaba decidida a relanzar el proceso de privatización del Astillero Gdynia mediante un procedimiento abierto y transparente que debía finalizar antes de junio de 2007. Las autoridades polacas confirmaron esta aseveración por carta de 27 de diciembre de 2006, registrada el 4 de enero de 2007, que remite a la decisión del Consejo de Ministros de 19 de diciembre de 2006 por la que se aprueba un documento titulado «El estado actual del sector de la construcción naval». Las autoridades polacas solicitaron a la Comisión el inicio de conversaciones sobre medidas compensatorias.

(22) El 19 de diciembre de 2006, algunos representantes de la Comisión visitaron el astillero en compañía del consultor externo con objeto de recabar los datos y elementos de hecho necesarios para evaluar las medidas compensatorias. El 16 de enero de 2007, el consultor externo de la Comisión presentó un informe sobre la capacidad actual del astillero.

(23) En respuesta a la carta de 27 de diciembre de 2006, la Comisión remitió el 29 de enero de 2007 un escrito en el que, entre otras cosas, instaba a las autoridades polacas a presentar, antes de finales de 2007, una propuesta de medidas compensatorias para el Astillero Gdynia.

(24) Mediante carta de 28 de febrero de 2007, registrada ese mismo día, las autoridades polacas dieron algunas explicaciones relativas a la privatización del Astillero Gdynia y presentaron un propuesta de medidas compensatorias.

(25) Partiendo de esta base, el 15 de marzo de 2007 tuvo lugar una reunión de carácter técnico entre los servicios de la Comisión, las autoridades polacas y representantes del astillero en la que se abordó principalmente la cuestión de las medidas compensatorias, aunque también se habló del proceso de privatización en curso. La Comisión y las autoridades polacas coincidieron en que la primera entablaría conversaciones directas con el Astillero Gdynia con el fin de hacer acopio de todos los datos necesarios para su evaluación de las medidas compensatorias propuestas por Polonia. El Astillero Gdynia remitió los primeros datos sobre su capacidad de producción mediante correo electrónico de 12 de marzo de 2007, registrado el 27 de abril de 2007.

(26) La Comisión solicitó información adicional sobre las medidas compensatorias mediante cartas de 29 de marzo, 27 de abril y 25 de mayo de 2007, a las que el Astillero Gdynia respondió mediante cartas de 20 de abril de 2007, registrada el 23 de abril de 2007; 9 de mayo de 2007, registrada el 10 de mayo de 2007; y 30 de mayo de 2007, registrada el 31 de mayo de 2007, respectivamente. El Astillero Gdynia facilitó información adicional en una reunión con representantes de la Comisión celebrada el 6 de junio de 2007 y posteriormente por carta de 18 de junio de 2007, registrada el 21 de junio de 2007. La Comisión planteó nuevas preguntas por correo electrónico de 20 de junio de 2007 a las que el Astillero Gdynia respondió por carta de 25 de junio de 2007, registrada ese mismo día.

(27) Mediante carta de 31 de julio de 2007, la Comisión informó a las autoridades polacas de que su análisis preliminar de las medidas compensatorias propuestas por Polonia para el Astillero Gdynia sugería que las medidas eran aceptables, siempre que se cumplieran determinadas condiciones. En respuesta a la carta de 24 de agosto de 2007, registrada el 27 de agosto de 2007, las autoridades polacas presentaron observaciones sobre las condiciones por las que se rige la ejecución de la medida compensatoria para el Astillero Gdynia. Por último, la Comisión dio por concluida la cuestión de las medidas compensatorias mediante carta de 3 de octubre de 2007.

(28) En una conversación telefónica de 24 de mayo de 2007, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que tenían la intención de reiniciar el proceso de privatización del Astillero Gdynia mediante licitación pública. La Comisión solicitó información exhaustiva sobre los últimos acontecimientos en el proceso de privatización mediante carta de 29 de mayo de 2007 y reiteró su solicitud por carta de 6 de junio de 2007. Las autoridades polacas respondieron mediante carta de 22 de junio de 2007, registrada el 25 de junio de 2007 y, a raíz de una nueva solicitud de información de 28 de junio de 2007, completaron su respuesta mediante carta de 11 de julio de 2007, registrada ese mismo día. Mediante esta misma carta, las autoridades polacas enviaron también a la Comisión el documento titulado «Memorando informativo sobre el Astillero Gdynia» de 4 de julio de 2007 (en lo sucesivo, «el Memorando informativo»). Mediante carta de 31 de julio de 2007, la Comisión subrayó que el proceso de privatización ya no podía retrasarse por más tiempo.

(29) La Comisión envió sus observaciones a propósito del Memorando informativo por carta de 30 de julio de 2007. Las autoridades polacas respondieron por carta de 21 de agosto de 2007, registrada el 27 de agosto de 2007. Mediante carta de 29 de agosto de 2007, registrada ese mismo día, las autoridades polacas enviaron un borrador titulado «Información complementaria al Memorando informativo» de 29 de agosto de 2007 (en lo sucesivo, «el anexo al Memorando informativo»). La Comisión presentó observaciones sobre este anexo mediante carta de 4 de septiembre de 2007, a la que las autoridades polacas respondieron mediante carta de 7 de septiembre de 2007 en la que se incluía una versión modificada del anexo al Memorando informativo. La Comisión presentó sus observaciones definitivas mediante carta de 14 de septiembre de 2007.

(30) Las autoridades polacas remitieron información sobre los últimos acontecimientos del proceso de privatización mediante cartas de 7 de septiembre de 2007, registrada ese mismo día; 23 de octubre de 2007, registrada el 24 de octubre de 2007; y 25 de octubre de 2007, registrada ese mismo día.

(31) En respuesta a una carta de la Comisión de 30 de noviembre de 2007, las autoridades polacas facilitaron información adicional sobre el proceso de privatización mediante cartas de 13, 19 y 21 de diciembre de 2007, registradas el 14, 20 y 21 de diciembre de 2007, respectivamente. En la última carta, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que habían recibido tres ofertas vinculantes para la adquisición del Astillero Gdynia. Estas ofertas fueron presentadas a la Comisión mediante carta de 8 de febrero de 2008, registrada el 11 de febrero de 2008.

(32) El 10 de enero de 2008, se celebró en Bruselas una reunión entre los servicios de la Comisión y las autoridades polacas cuyas conclusiones fueron reiteradas por la Comisión en cartas de 17 y 30 de enero de 2008.

(33) Por carta de 30 de enero de 2008, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que se había invitado a dos licitadores a entablar negociaciones con el Tesoro Público. Mediante carta de 14 de febrero de 2008, registrada el 19 de febrero de 2008, las autoridades polacas anunciaron que el proceso de privatización del Astillero Gdynia se completaría antes del verano de 2008. La Comisión respondió mediante carta de 28 de febrero de 2008.

(34) Mediante carta de 29 de febrero de 2008, registrada el 3 de marzo de 2008, las autoridades polacas presentaron el primer borrador del nuevo plan de reestructuración elaborado por uno de los licitadores, la empresa Amber Sp. z o.o. El 20 de marzo de 2008 se concedió a la empresa exclusividad temporal para negociar. La empresa presentó una nueva versión del borrador del plan de reestructuración por correo electrónico de 9 de abril de 2008, registrado el 24 de abril de 2008. Este licitador ofreció información adicional en el documento titulado «Principales estrategias de reestructuración», presentado en una reunión celebrada el 10 de abril de 2008 y registrado el 18 de abril de 2008. La información preparada por el segundo licitador se remitió posteriormente, mediante carta de 7 de abril de 2008, registrada el 19 de abril de 2008, después de que se enviara un recordatorio el 18 de marzo de 2008.

(35) Las autoridades polacas enviaron información sobre la evolución de las negociaciones con Amber Sp. z o.o., en calidad de licitador exclusivo, mediante cartas de 28 de marzo de 2008, registrada ese mismo día; 7 de abril de 2008, registrada el 18 de abril de 2008; 23 de abril de 2008, registrada ese mismo día; y 25 de abril de 2008, registrada ese mismo día. El 10 de abril de 2008, se celebró en Varsovia una reunión entre representantes de la Comisión, el Astillero Gdynia, la empresa Amber Sp. z o.o. y las autoridades polacas. Las autoridades polacas enviaron su acta de la reunión a la Comisión mediante carta de 7 de mayo de 2008, registrada el 13 de mayo de 2008.

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

(37) Mediante carta de 12 de mayo de 2008, registrada ese mismo día, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que la empresa Amber Sp. z o.o. se había retirado del proceso de privatización. Por último, mediante carta de 26 de mayo de 2008, registrada el 27 de mayo de 2008, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que, el 15 de mayo de 2008, el Ministro del Tesoro Público había adoptado la decisión de dar por concluido el proceso de privatización en el marco de la convocatoria pública para entablar negociaciones con los licitadores cuyas ofertas habían sido admitidas al procedimiento iniciado en 2007.

(38) Las autoridades polacas informaron también a la Comisión de que estaban tomando medidas para relanzar el proceso de privatización con vistas a celebrar acuerdos de privatización en noviembre de 2008. Desde el 3 de junio de 2008, las autoridades polacas han venido presentando diariamente a la Comisión informes sobre las medidas adoptadas por diversos terceros interesados en el relanzado proceso de privatización. Mediante carta de 6 de junio de 2008, registrada ese mismo día, las autoridades polacas presentaron a la Comisión el «Memorando informativo del Astillero Gdynia» de 2 de junio de 2008 (en lo sucesivo, «el Memorando informativo de 2008»).

(39) A instancias de las autoridades polacas, el 10 de junio de 2008 se celebró una reunión entre representantes de la Comisión, las autoridades polacas e ISD Polska, que se presentó a la Comisión en calidad de compradora potencial del Astillero Gdynia. El 13 de junio de 2008, se celebró otra reunión entre la Comisión y las autoridades polacas.

(40) Por carta de 26 de junio de 2008, registrada ese mismo día, las autoridades polacas presentaron un proyecto de plan de reestructuración para el Astillero Gdynia y el Astillero Gdańsk elaborado por ISD Polska (propietaria del Astillero Gdańsk) y un proyecto de plan de reestructuración para el Astillero Gdynia elaborado por la empresa Polish Shipbuilding Company (en lo sucesivo, «PSC»).

(41) Mediante carta de 4 de julio de 2008, la Comisión pidió aclaraciones a propósito de determinadas cuestiones relativas al proyecto de plan de reestructuración elaborado por ISD Polska. Las autoridades polacas respondieron por cartas de 7 y 8 de julio de 2008, registradas esos mismos días. El 8 de julio de 2008, se celebró una reunión entre representantes de las autoridades polacas, ISD Polska y la Comisión.

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

(43) El 16 de julio de 2008, la Comisión avaló con carácter preliminar la evaluación y las conclusiones presentadas en un proyecto de decisión relativa a la conclusión del procedimiento de investigación formal en el que se concluye que la ayuda concedida al Astillero Gdynia es incompatible con el mercado común y ha de ser recuperada. No obstante, a la luz de la carta de las autoridades polacas de 14 de julio de 2008, la Comisión decidió aplazar la adopción de la decisión con el fin de evaluar si el plan de reestructuración que han de presentar las autoridades polacas antes del 12 de septiembre de 2008 mejoraría significativamente la situación y permitiría que la ayuda fuese considerada compatible con el mercado común.

(44) Desde ese momento, las autoridades polacas han venido informando a la Comisión con periodicidad semanal sobre las novedades en el proceso de privatización (cartas de 28 de julio, 4 de agosto, 12 de agosto, 21 de agosto, 25 de agosto, 1 de septiembre, 8 de septiembre, 16 de septiembre y 23 de septiembre, registradas esos mismos días).

(45) Mediante carta de 18 de julio, registrada el 21 de julio, las autoridades polacas solicitaron tres rondas de consultas con la Comisión sobre el proyecto del plan de reestructuración con vistas a preparar una versión final que incorporase las observaciones de la Comisión. Por carta de 31 de julio, la Comisión dio su acuerdo al calendario de reuniones.

(46) No obstante, la primera reunión no oficial entre las autoridades polacas y los servicios de la Comisión no se celebró hasta el 21 de agosto de 2008. El 2 de septiembre de 2008 tuvo lugar otra reunión con las autoridades polacas en presencia de ISD Polska. El 28 de agosto de 2008, las autoridades polacas remitieron informalmente el proyecto de plan de reestructuración de ISD Polska y una versión modificada de este proyecto el 8 de septiembre de 2008.

(47) Por carta de 12 de septiembre de 2008, registrada ese mismo día, las autoridades polacas facilitaron la versión definitiva del plan de reestructuración de ISD Polska para el Astillero Gdynia y el Astillero Gdańsk.

(48) Mediante carta de 16 de septiembre de 2008, registrada el 17 de septiembre de 2008, las autoridades polacas remitieron un proyecto de acuerdo de privatización entre ISD Polska y el Ministerio polaco del Tesoro Público.

(49) El 30 de septiembre de 2008, se organizó una reunión entre las autoridades polacas y la Comisión, en la que participaron representantes de ISD Polska.

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

(51) Mediante carta de 14 de junio de 2007, la Comisión pidió a las autoridades polacas que presentaran una visión de conjunto de todas las ayudas públicas concedidas al astillero desde la adhesión de Polonia a la UE, el 1 de mayo de 2004. Polonia respondió por carta de 11 de julio de 2007, registrada ese mismo día. La Comisión solicitó aclaraciones adicionales por carta de 13 de noviembre de 2007, a la que las autoridades polacas respondieron por carta de 9 de enero de 2008, registrada ese mismo día. Las autoridades polacas informaron a la Comisión de las ayudas adicionales concedidas al Astillero Gdynia mediante cartas de 6 de diciembre de 2007, registrada ese mismo día; 12 de febrero de 2008, registrada el 13 de febrero de 2008; y 6 de junio de 2008, registrada ese mismo día.

II. **DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS MEDIDAS DE AYUDA**

1. *EMPRESA*

(52) El beneficiario de la ayuda es el Astillero Gdynia. La empresa tiene su sede en la región de Gdańsk-Gdynia-Sopot, al norte de Polonia.

(53) La Comisión señala que, con arreglo a las normas sobre ayudas estatales, las empresas de esta región son susceptibles de recibir ayuda de los Fondos Estructurales en el marco del objetivo de Convergencia ([4]) y del Fondo de Cohesión ([5]). En particular, las empresas ubicadas en la región son susceptibles de recibir ayuda del Programa Operativo Regional en el marco de los ejes prioritarios cuyo objetivo es ayudar a las pequeñas y medianas empresas, la innovación y las medidas de transferencia de tecnología (orientadas a la creación de empleo a largo plazo) y desarrollar la infraestructura social y educativa con vistas a la formación profesional y a lo largo de toda la vida. Las empresas de la región también pueden acogerse a los programas operativos «Economía Innovadora» y «Recursos Humanos», habiendo sido este último especialmente concebido para ayudar a las empresas y al mercado laboral a adaptarse a la evolución de la economía, sin olvidar los procesos de reestructuración.

([4]) Artículo 5, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) nº 1083/2006 del Consejo, de 11 de julio de 2006, por el que se establecen las disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión y se deroga el Reglamento (CE) nº 1260/1999 (DO L de 31.7.2006, p. 25). Anexo de la Decisión 2006/595/CE de la Comisión, de 4 de agosto de 2006, por la que se establece la lista de los Estados miembros que pueden recibir financiación del Fondo de Cohesión durante el período 2007-2013 (DO L 243 de 6.9.2006, p. 44.).

([5]) Artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1083/2006 del Consejo. Decisión 2006/596/CE de la Comisión, de 4 de agosto de 2006, por la que se establece la lista de los Estados miembros que pueden recibir financiación del Fondo de Cohesión durante el período 2007-2013 (DO L 243 de 6.9.2006, p. 47.).

(54) El Astillero Gdynia desarrolla su actividad en los siguientes ámbitos: construcción de buques, fabricación de cascos, construcción de puentes de acero, servicios de construcción naval y otros.

(55) Los principales accionistas del Astillero Gdynia son ([6]): el Ministerio del Tesoro Público, que posee el 32 % de las acciones, lo que corresponde al 35 % de los derechos de voto; la empresa privada Ray Car Carriers Ltd (con el 16 % y el 22 %, respectivamente); Korporacja Polskie Stocznie SA (Corporación de Astilleros Polacos, 10 % y 6 %); Agencja Rozwoju Przemysłu SA (Agencia de Desarrollo Industrial, en lo sucesivo, «ARP», con un 9 % y un 13 %, respectivamente) y Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny SA (Fondo de Inversión para la Construcción Naval, 7 % y 5 %, respectivamente). Ninguno de los accionistas restantes posee una participación superior al 4 %.

(56) El Astillero Gdynia es la sociedad matriz del Grupo Astillero Gdynia, formado por doce filiales. Hasta hace poco, el Astillero Gdańsk SA era una de ellas pero, mediante acuerdo de octubre de 2007, el Astillero Gdynia cedió las acciones que aún tenía en su poder del Astillero Gdańsk al nuevo accionista mayoritario del Astillero Gdańsk SA Sin embargo, de 1998 al otoño de 2006, el Astillero Gdynia fue propietario de la mayoría de las acciones del Astillero Gdańsk SA (anteriormente denominado Astillero Gdańsk – Grupo Astillero Gdańsk), razón por la cual la reestructuración de los dos astilleros se llevó a cabo en paralelo.

(57) Entre los principales productos de construcción naval del Astillero Gdynia se encuentran los buques portacontenedores de entre 1 100 y 5 000 TEU y los buques de tipo ro/ro con una capacidad de carga que oscila entre los 2 100 y los 6 000 vehículos. Entre los demás productos se encuentran los buques polivalentes (multipropósito), los buques de carga general y de productos químicos, los graneleros y los gaseros (que transportan LPG).

(58) En el segmento de los buques portacontenedores de hasta 3 000 TEU, los principales competidores son los astilleros europeos Aker Ostsee y Volkswerft Stralsund en Alemania y los astilleros coreanos y chinos. En el segmento de los buques para transporte de automóviles, el astillero produce los mayores buques del mundo (en términos de DWT) y su cuota de la cartera de pedidos de estos productos a escala mundial es del 11 % ([7]). Ningún otro astillero de la UE produce buques para transporte de vehículos de este tamaño y el único competidor europeo es el Astillero Uljanik de Croacia. Los demás competidores del Astillero Gdynia son los astilleros coreanos y japoneses.

(59) Entre 2002 y 2006, el Astillero Gdynia construyó 48 buques. En 2004, ocupaba el 13º puesto a escala mundial por su cartera de pedidos (medida en CGT, tonelaje bruto compensado). Aunque en 2005 ocupaba el puesto 21, seguía siendo el mayor astillero europeo.

(60) En la actualidad (situación a abril de 2008) ([8]), su cartera de pedidos consta de 16 contratos (doce buques para transporte de vehículos y 4 portacontenedores) con un volumen total de 581 000 CGT para entrega en 2008 y 2009.

(61) Entre sus principales instalaciones de producción, el Astillero Gdynia cuenta con dos diques secos, SD I y SD II.

(62) En agosto de 2007, el Astillero Gdynia contaba con una plantilla de 4 611 empleados, el 68 % de los cuales estaba relacionado directamente en el proceso productivo ([9]). Ello representa una reducción del 26 % en relación con diciembre de 2004, cuando el astillero empleaba a 6 249 personas ([10]).

(63) El Grupo Astillero Gdynia experimentó dificultades por primera vez en 2002. El plan de reestructuración de 2004 explica que los factores que contribuyeron a la difícil situación financiera eran de carácter externo, como la competencia de los países asiáticos, la revalorización del zloty con respecto al dólar, el incremento de los precios del acero y los problemas para obtener crédito a raíz del concurso de acreedores de Stocznia Szczecin Porta Holding SA y la caída de una grúa de pórtico en el Astillero Gdynia como consecuencia de una violenta tormenta en 1999. Otros factores fueron de carácter más bien interno. En el contexto de sus esfuerzos por llenar su cartera de pedidos, especialmente después de que la adquisición del Astillero Gdańsk, que tuvo lugar en 1998, aumentara su potencial productivo, el Astillero Gdynia tomó una serie de decisiones de gestión que se revelaron problemáticas. El Astillero Gdynia asumió riesgos de diseño, tecnológicos, financieros y comerciales (nuevos productos, prototipos y la construcción de buques con pérdidas, que era la primera vez que se construían en el astillero, como buques de carga mixta, de transporte de productos químicos, de tipo ro/ro, gaseros, graneleros y de carga general). Por otra parte, el ritmo al que el Astillero Gdynia redujo sus costes de producción también fue insatisfactorio.

(64) Estas dificultades han continuado a lo largo del proceso de reestructuración. Con arreglo al plan de reestructuración de 2006, las razones de estas persistentes dificultades eran la apreciación del zloty frente al dólar y un aumento sin precedentes de los precios del acero, que no se reflejaban en los contratos suscritos por el astillero. Otra razón era la falta de recursos para la financiación de operaciones de reestructuración de amplio alcance.

(65) Las dificultades financieras del Grupo llevaron a que se acumularan retrasos en el pago de las deudas contraídas con entidades públicas y privadas, y en el pago de los salarios, y condujeron a la escasez de materiales, la ralentización de la producción, el incremento de los costes (consumo de mano de obra, sanciones) e importantes retrasos en el cumplimiento de los contratos.

(66) La situación financiera del Astillero Gdynia se ha ido deteriorando gradualmente.

([6]) Situación a 31 de marzo de 2007. *Fuente:* Memorando informativo de 4 de julio de 2007.

([7]) *Fuente:* Memorando informativo de 4 de julio de 2007.

([8]) *Fuente:* Hipótesis en que se basan las previsiones financieras para el Astillero Gdynia SA elaboradas por la empresa Amber en el contexto de la investigación de *diligencia debida* del Astillero Gdynia, enviadas a la Comisión Europea el 9 de abril de 2008, registradas ese mismo día.

([9]) *Fuente:* Plan de negocio del Astillero Gdynia para 2008-2012 elaborado por la empresa Amber en diciembre de 2007 y enviado a la Comisión el 29 de febrero de 2008, registrado el 3 de marzo de 2008.

([10]) Ibídem.

Cuadro 1

Actividad operativa del Astillero Gdynia

(en millones PLN)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Volumen de negocios	1 724	891	1 327	1 599	1 259	1 040
Resultado	– 477	– 190	– 77	– 114	– 292	– 311
Capital propio			– 288	– 285	– 576	– 928

Fuente: plan de reestructuración de 2006 y memorando informativo.

(67) El astillero espera seguir incurriendo en pérdidas sustanciales en 2008 y 2009 en la ejecución de su actual cartera de pedidos ([11]).

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

(68) En su decisión de incoar un procedimiento de investigación formal, la Comisión indicó que algunas de las medidas que se le habían notificado con arreglo al anexo IV, punto 3, del Tratado de Adhesión constituían nueva ayuda porque habían sido concedidas con posterioridad a la adhesión de Polonia a la UE el 1 de mayo de 2004 o aún no habían sido concedidas en el momento de la decisión. La Comisión enumeró estas medidas en el anexo I, parte B, de la mencionada decisión.

(69) La Comisión decidió también que una serie de medidas indicadas en el anexo I, parte A, de la decisión habían sido concedidas al Astillero Gdynia con anterioridad al 1 de mayo de 2004 y no eran de aplicación después de la adhesión con arreglo al anexo IV, punto 3, del Tratado de Adhesión, por lo que no se evaluarían con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE. Por consiguiente, la presente Decisión no se aplica a estas medidas. Sin embargo, tenían que incluirse en la evaluación de la compatibilidad con el mercado común de las medidas concedidas después de la adhesión.

(70) Esencialmente, la Comisión alegó que no se había adoptado una decisión jurídicamente vinculante sobre las medidas enumeradas en el anexo I, parte B de la Decisión antes de la adhesión, si bien reconoció que se habían dado algunos pasos previos en pos de dicha decisión jurídicamente vinculante.

([11]) Como se describe más adelante, el plan de reestructuración conjunto elaborado por ISD Polska calcula para 2008 pérdidas por importe de 280 millones PLN.

(71) Con respecto a la reestructuración de las deudas contraídas con entidades públicas con arreglo al procedimiento del capítulo 5a basado en la Ley de ayudas estatales a las empresas de especial importancia para el mercado laboral, de 30 de octubre de 2002, modificada ([12]), la Comisión concluyó que la decisión de reestructuración dictada por el presidente de la ARP, la entidad pública encargada de aplicar el procedimiento del capítulo 5a, era jurídicamente vinculante. En este caso, sin embargo, no se había adoptado ninguna decisión de reestructuración antes de la adhesión ([13]). La decisión adoptada por el presidente de la ARP el 19 de abril de 2004, por la que se autoriza el plan de reestructuración, no reunía los requisitos procedimentales y sustantivos para ser considerada una decisión de reestructuración.

(72) La Comisión aceptó la explicación dada por las autoridades polacas de que los intereses acumulados sobre estas deudas contraídas con entidades públicas serían condonados automáticamente junto con el capital, debido a su carácter accesorio, sin que fuera necesario adoptar una decisión distinta.

(73) La Comisión no encontró evidencia alguna de decisiones jurídicamente vinculantes en relación con una serie de medidas tales como las garantías para la producción, la inyección de capital, la emisión de obligaciones y la permuta financiera de deuda por acciones, enumeradas como medidas 28-34 del anexo I, parte B, de la Decisión. La Comisión respondió esencialmente al principal argumento de las autoridades polacas, es decir, que estas medidas habían sido incluidas en el plan de reestructuración de 2004 del Astillero Gdynia, que había sido autorizado por su Consejo de Supervisión, con representantes del Ministerio del Tesoro Público que obligaban a las autoridades competentes a aplicar las medidas votando a favor del plan.

([12]) En la decisión de incoar un procedimiento de investigación formal, parte 3.2, se describe detalladamente la base legal.

([13]) Por las observaciones del Astillero Gdynia a raíz de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, la Comisión tuvo conocimiento de que la decisión de reestructuración había sido adoptada de hecho el 4 de enero de 2005.

(74) La Comisión llegó a la conclusión, entre otras cosas, de que, en la medida en que los accionistas no habían adoptado los pasos necesarios a tal efecto, el Consejo de Supervisión no había sido facultado para adoptar decisiones con repercusiones financieras para los accionistas. La Comisión concluyó también que, incluso partiendo de la base de que el Consejo de Supervisión estuviera facultado para adoptar tales decisiones en nombre y por cuenta de los accionistas, seguía sin quedar claro si tal decisión generaría una obligación real al Tesoro Público de conceder ayuda estatal, puesto que no suele ser posible considerar en pie de igualdad las medidas adoptadas por el Estado en calidad de operador del mercado y las adoptadas en el contexto de la realización de diversos objetivos públicos.

(75) Por lo que respecta a la medida 32 del anexo I, parte B, de la Decisión (inyección de capital por importe de 40 millones PLN), la Comisión albergaba dudas de que fuera legalmente válida la Decisión por la que se obligaba al Tesoro Público a llevar a cabo una inyección de capital antes de la adhesión de Polonia a la UE, ya que no se había satisfecho el requisito de notificar al órgano jurisdiccional competente en el plazo de seis meses todo incremento de capital.

(76) Tras haber constatado que una serie de medidas destinadas al Astillero Gdynia constituían nueva ayuda, la Comisión manifestó dudas de que se hubiera cumplido alguna de las condiciones para que la ayuda fuese autorizada en calidad de ayuda de reestructuración.

3. *OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS*

a) ***Observaciones del Astillero Gdynia***

(77) El beneficiario presentó dos tipos de argumentos: argumentos relativos a la competencia de la Comisión para tomar iniciativas con respecto a las medidas que figuran en el anexo I, parte B, de la Decisión, y argumentos relativos a las dudas de la Comisión sobre la compatibilidad de esta ayuda, en la medida en que se consideraba nueva ayuda, con el mercado común.

(78) Por lo que respecta a la reestructuración de las deudas contraídas con entidades públicas con arreglo al capítulo 5a, el beneficiario alegó que el hecho de conceder la ayuda constituía una decisión de reestructuración por parte del presidente de la ARP. El beneficiario mantuvo, sin embargo, como hicieron las autoridades polacas en la fase preliminar del procedimiento de investigación formal de la Comisión, que la decisión pertinente fue adoptada por el presidente de la ARP el 19 de abril de 2004, es decir, antes de la adhesión.

(79) El beneficiario alegó que fue el acuerdo de todos los distintos acreedores públicos con la reestructuración con arreglo al capítulo 5a lo que constituyó la concesión de la ayuda, antes de la adhesión ([14]).

([14]) Para más información, véase el considerando 67 de la decisión de la Comisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

(80) Contrariamente a lo que las autoridades polacas habían afirmado en la primera fase del procedimiento de investigación formal de la Comisión, el beneficiario alegó que con posterioridad al 30 de junio de 2003 no se habían acumulado intereses de mora sobre las deudas contraídas con entidades públicas reestructuradas de conformidad con el capítulo 5a.

(81) El beneficiario alegó que el nivel exacto de riesgo asumido por el Estado con relación a la medida 32 (inyección de capital) se había conocido antes de la adhesión y que, por tanto, se debería considerar que la ayuda se concedió antes de la adhesión.

(82) El beneficiario comentó también otros aspectos de la Decisión. En particular, señaló que las garantías para la producción facilitadas por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación (KUKE) no constituían ayuda estatal. El beneficiario alegó que el sistema de garantía de la KUKE es un régimen de autofinanciación en el que a largo plazo las primas recaudadas superan los riesgos cubiertos y los importes abonados realmente. El beneficiario describió las condiciones en que la KUKE emite estas garantías (primas y tipo de aval necesario).

(83) Por lo que respecta al requisito de que la ayuda se circunscriba al mínimo necesario, el beneficiario alegó que el importe de la ayuda se había limitado al mínimo estricto y que estaría justificado conceder más ayuda, si fuera posible. El beneficiario también sugirió que, a pesar de que la Comisión definió los costes de reestructuración de manera restrictiva (sin incluir los costes de explotación del astillero), el componente de financiación de estos costes libre de ayuda estatal sería del orden del 30 %, con lo que se cumplirían las Directrices de Reestructuración de 1999 ([15]).

(84) El beneficiario alegó también que la ayuda estatal al Astillero Gdynia no falsea la competencia en Europa, ya que la verdadera amenaza competitiva para los astilleros europeos procede de los países de Extremo Oriente. El beneficiario reconoce que también se construyen buques portacontenedores en otros astilleros de Europa, especialmente en Alemania, si bien alega que los construidos en este país difieren en términos de diseño y especificaciones técnicas. Por lo que respecta a los buques para transporte de vehículos, el beneficiario aseguró que ningún otro astillero europeo los construye y que, por lo tanto, el Astillero Gdynia no compite en este segmento con ningún otro astillero de la UE.

([15]) El beneficiario asegura que son de aplicación las Directrices de 1999 relativas a las ayudas de Estado de salvamento y reestructuración de empresas en crisis (DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.).

(85) Por último, el beneficiario señaló que su reestructuración se completaría definitivamente a finales de 2007.

b) ***Observaciones de las demás partes interesadas***

(86) Dinamarca y la organización Danish Maritime apoyaron los esfuerzos de la Comisión por garantizar que la ayuda se concediera con arreglo a la normativa vigente. Señalaron que, como consecuencia de la dura competencia en el mercado mundial de la construcción naval, una parte de los astilleros daneses habrían cerrado o suspendido pagos de no haber recibido ayudas públicas. También confirmaron que la gama de productos de los astilleros daneses era similar a la de los astilleros polacos, con lo que los primeros podrían verse afectados por cualquier tipo de competencia desleal. Además, las autoridades danesas instaron a la Comisión a que obligara al Astillero Gdynia a reducir su capacidad de producción de forma que la ayuda estatal no se empleara para incrementar aún más el exceso de capacidad a escala mundial.

(87) La empresa Ray Car Carriers, en su calidad de principal cliente y accionista minoritario del Astillero Gdynia, subrayó la importancia del astillero para su propio funcionamiento, habida cuenta de los contratos que la vinculan al astillero. La empresa Ray Car Carriers estaba convencida de que, gracias a una plantilla y a una dirección altamente cualificadas, el astillero se convertiría en uno de los primeros de Europa, si se reestructurara y recibiera ayuda estatal a tal efecto.

(88) El sindicato Solidaridad subrayó la difícil situación por la atravesaba el astillero, alegando la necesidad de que se llevara a cabo una reestructuración con urgencia. El sindicato describió alguna de las medidas de reestructuración adoptadas en el astillero y manifestó su convencimiento de que, merced a la tecnología y la mano de obra de que disponía, pasaría a engrosar las filas de los astilleros europeos rentables. Así pues, la ayuda estatal era necesaria para llevar a la práctica el plan de reestructuración.

(89) La Asociación polaca de construcción naval Forum Okrętowe explicó las razones de las dificultades a las que se enfrentaba el astillero y expresó su apoyo al proceso de reestructuración y al uso de ayuda estatal a tal efecto.

c) ***Observaciones de las autoridades polacas***

(90) Al igual que el beneficiario, las autoridades polacas se pronunciaron tanto sobre aspectos de competencia como de compatibilidad.

(91) Por lo que se refiere a la reestructuración de las deudas contraídas con entidades públicas de conformidad con el capítulo 5a, las autoridades polacas no ofrecieron ningún argumento adicional. No obstante, en su respuesta a las observaciones del beneficiario, expresaron su desacuerdo con la interpretación de este último de la normativa polaca.

(92) En relación con las medidas 28-34 del anexo I, parte B, de la Decisión, las autoridades polacas no rechazaron las conclusiones de la Comisión recogidas en la decisión de incoar el procedimiento de investigación. No obstante, las autoridades polacas esgrimieron un nuevo argumento según el cual había que considerar que las declaraciones de los representantes de distintas autoridades públicas en el marco del equipo del sector de la construcción naval relativas a los planes para ampliar estas medidas constituían compromisos administrativos. Estas declaraciones se realizaron con anterioridad a la adhesión de Polonia a la UE.

(93) Por lo que respecta a la medida 32 (inyección de capital), las autoridades polacas alegaron que, en la medida en que el Tesoro Público había actuado en las juntas generales de accionistas en calidad de propietario del Astillero Gdynia, este hecho no podía disociarse de su intervención como autoridad pública que concede una ayuda pública.

(94) Al mismo tiempo, las autoridades polacas reconocen que, si bien las actuaciones relativas a las inyecciones de capital se encuadran en el ámbito de la titularidad (*dominium*) y se les aplica el Derecho civil, al ampliar el capital en acciones de empresas el ministro (Tesoro Público) está obligado a observar otras normas de derecho público que no se aplican a los operadores normales del mercado (*imperium*).

(95) A continuación las autoridades polacas explicaron que la norma de seis meses (el plazo para registrar suscripciones de acciones ante los tribunales) no era más que un requisito formal que no tenía efecto alguno en el momento en que entró en vigor la obligación de los accionistas de suscribir acciones. Las autoridades polacas sostuvieron que esta obligación entró en vigor en 2004, con anterioridad a la adhesión de Polonia a la UE, y que su observancia «solo requería la aprobación de una nueva resolución sobre un ampliación del capital en acciones del astillero, que tuvo lugar el 4 de marzo de 2005». La suscripción por parte del Tesoro Público tuvo lugar posteriormente, el 23 de junio de 2005.

(96) En cuanto a la compatibilidad de la nueva ayuda con el mercado común, las autoridades polacas afirmaron que el plan de reestructuración de 2004 constituía una base económica sólida para el proceso de reestructuración del astillero. Las autoridades polacas reconocieron que el proceso de reestructuración se llevó a cabo con recursos financieros limitados. Seguidamente, las autoridades polacas presentaron una descripción sucinta de las medidas de reestructuración recogidas en el plan de 2004 con objeto de demostrar que el proceso de reestructuración no se limitaba a la reestructuración financiera. Las autoridades polacas defendieron las medidas compensatorias propuestas en el plan de reestructuración de 2004 y ejecutadas en el Grupo Astilleros Gdynia. Con respecto a la obligación de que la ayuda se circunscriba al mínimo imprescindible, las autoridades polacas señalaron que la ayuda no se empleó para fines distintos de la reestructuración y alegaron que la intensidad de ayuda ascendió al 31 %, es decir, ayuda en porcentaje de los costes totales de reestructuración, incluidos los costes de

funcionamiento. Las autoridades polacas alegaron que se deberá considerar «contribución propia» la renegociación de los precios establecidos en los contratos, junto con los beneficios acumulados y el flujo de tesorería positivo generado por el astillero en el futuro.

(97) Las autoridades polacas describieron en detalle de qué forma funcionaba el sistema de garantía de crédito a la exportación por parte de la KUKE y alegaron que estas garantías no constituían ayuda estatal.

4. *DESCRIPCIÓN CRONOLÓGICA DE ACONTECIMIENTOS DECISIVOS QUE TUVIERON LUGAR A RAÍZ DE LA DECISIÓN DE LA COMISIÓN DE INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL*

(98) A continuación se resumen el procedimiento de investigación formal y los acontecimientos que tuvieron lugar en el transcurso de dicho procedimiento.

(99) En respuesta a la decisión de la Comisión de incoar el procedimiento de investigación formal, en el otoño de 2005 las autoridades polacas dieron dos tipos de explicaciones: en primer lugar, cuestionaron la competencia de la Comisión para actuar en relación con las medidas consideradas nueva ayuda en su decisión; y, en segundo lugar, alegaron que, aunque tales medidas constituyesen nueva ayuda, eran compatibles con el mercado común en calidad de ayuda de reestructuración. La reacción del Astillero Gdynia a la decisión de la Comisión fue similar. Ambas se describen a continuación.

(100) En apoyo de sus argumentos sobre la compatibilidad de la ayuda, las autoridades polacas remitieron a la Comisión el plan de reestructuración del Astillero Gdynia de 2004, que era idéntico al plan de reestructuración en relación con el cual incoó el procedimiento de investigación formal por albergar dudas en cuanto a su credibilidad y autenticidad. No obstante, la Comisión lo analizó pormenorizadamente y, a tal efecto, solicitó ayuda a un consultor externo. La Comisión concluyó que el plan de reestructuración de 2004 no reunía ninguna de las condiciones para autorizar la ayuda de reestructuración establecida en las Directrices correspondientes. En la reunión celebrada el 22 de febrero de 2006, la Comisión hizo partícipe a las autoridades polacas de las principales dudas que albergaba. La Comisión subrayó las principales carencias del plan de reestructuración de 2004: el escaso nivel de inversiones, la baja productividad prevista, los elevados costes de producción, especialmente los costes generales, y un reforzamiento insuficiente de la base de capital propio del astillero. La ayuda concedida al astillero tenía que ser considerada ayuda de funcionamiento destinada a la reestructuración de la deuda y a la continuación de su actividad.

(101) En diciembre de 2005, la Comisión supo por fuentes públicas [16] que se había creado Korporacja Polskie Stocznie (en lo sucesivo, «KPS»), grupo de capital de titularidad pública, con el fin de integrar los tres grandes astilleros de Gdynia, Gdańsk y Szczecin (en lo sucesivo, «el plan de consolidación»). La misión principal de KPS consistía en financiar la producción del astillero. Las autoridades polacas no informaron a la Comisión del plan de consolidación en ningún momento del procedimiento, ni antes ni después de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

(102) Al mismo tiempo, la Comisión tuvo conocimiento por la prensa de las conversaciones que estaban teniendo lugar sobre la venta de los Astilleros Gdynia y Gdańsk a inversores estratégicos y sobre la separación de las dos empresas, que hasta ese momento habían operado formando parte del mismo grupo. Mediante carta de 13 de enero de 2006, la Comisión solicitó al Gobierno polaco que definiese cuál era realmente su estrategia en relación con el Astillero Gdynia.

(103) Por carta de 20 de febrero de 2006, las autoridades polacas explicaron que efectivamente se había previsto anteriormente un plan de consolidación, que, sin embargo, había sido descartado y que en breve se adoptaría una nueva estrategia de reestructuración para el sector polaco de la construcción naval.

(104) En la reunión de 22 de febrero de 2006 y por carta de 13 de marzo de 2006, las autoridades polacas comunicaron a la Comisión que el plan de reestructuración de 2004 era obsoleto y debía ser modificado. Las autoridades polacas se comprometieron a presentar antes de junio de 2006 el nuevo plan de reestructuración modificado. Asimismo, presentaron las líneas maestras de la nueva estrategia de reestructuración para el sector polaco de la construcción naval. En primer lugar, se debía separar el Astillero Gdańsk del Astillero Gdynia lo antes posible. En segundo lugar, el Gobierno debía autorizar una inyección de capital privado en los Astilleros Gdynia y Gdańsk con el objetivo de privatizarlos completamente a largo plazo.

(105) En la Asamblea General del Astillero Gdynia celebrada el 19 de abril de 2006 se adoptó la decisión de realizar una ampliación de capital por importe de 300 millones PLN. Se encargó al Consejo de Administración que buscara inversores interesados en tomar parte. En consecuencia, a partir del 10 de mayo de 2006 se puso a disposición de los inversores potenciales el memorando informativo de mayo de 2006 y el consultor para la privatización del Astillero Gdynia contactó directamente a unos 80 inversores. El astillero recibió dos ofertas preliminares para participar en la ampliación de capital: una del productor siderúrgico ucraniano Donbas y otra de Ray Car Carriers,

[16] Actas de la reunión del Consejo de Ministros de 25 de enero de 2005 y de 5 de diciembre de 2005, publicadas en la web.

el principal cliente del astillero. Por último, el 28 de agosto de 2006 estas dos empresas presentaron ofertas en firme que, sin embargo, quedaban supeditadas a la cobertura y a la condonación de la deuda por parte del vendedor, el Estado. Con arreglo al calendario anunciado por las autoridades polacas (carta de 26 de septiembre de 2006), las negociaciones con los dos licitadores debían ultimarse antes de finales de octubre de 2006 y la suscripción de nuevas acciones debía finalizar antes del 15 de diciembre de 2006.

(106) La Comisión recibió el primer borrador del plan de reestructuración de 2006 el 9 de junio de 2006. Tras haber visitado el astillero y recibido el dictamen de un consultor externo, la Comisión manifestó serias dudas sobre este borrador durante la visita sobre el terreno celebrada el 13 de junio de 2006 y mediante escrito de 17 de julio, en los que señaló que el plan de reestructuración no parecía ser lo suficientemente ambicioso para restablecer la rentabilidad a largo plazo del astillero, no se había dispuesto la reestructuración financiera, no había una perspectiva real de financiar la reestructuración con recursos exentos de ayuda estatal y, por último, no se habían propuesto medidas compensatorias. A propósito del recurso permanente a las garantías para la financiación de buques concedidas por la KUKE, que es una entidad estatal, la Comisión advirtió al astillero y a las autoridades polacas de que estas garantías constituían ayuda estatal.

(107) A pesar de estas advertencias, el plan de reestructuración de 2006 remitido finalmente por las autoridades polacas, con un retraso de dos meses, no difería sustancialmente de la primera versión. A continuación se mencionan las principales críticas de la Comisión al plan de reestructuración de 2006.

(108) En el transcurso de una reunión celebrada el 7 de diciembre de 2006 y mediante escrito de 29 de enero de 2007, la Comisión informó a las autoridades polacas de que un análisis preliminar había concluido que el plan de reestructuración de 2006 no reunía ninguna de las condiciones para la autorización de ayuda de reestructuración con arreglo a las Directrices vigentes.

(109) En esa reunión las autoridades polacas anunciaron su intención de relanzar el proceso de privatización del Astillero Gdynia mediante un procedimiento abierto y transparente con el fin de atraer a un inversor privado que estuviera dispuesto a asumir el pleno control del astillero. Las autoridades polacas indicaron que el proceso de privatización debía finalizar antes de junio de 2007. A la espera de la elaboración de los documentos de privatización, las autoridades polacas solicitaron a la Comisión que hiciese una declaración sobre las medidas compensatorias que necesitaba el Astillero Gdynia de modo que los posibles inversores pudieran contar con la información correcta.

(110) En los meses siguientes, el Astillero Gdynia siguió manteniendo conversaciones con los dos inversores, Donbas y Ray Car Carriers, que presentaron sus ofertas en agosto de 2006. Simultáneamente, el Gobierno preparó diversos documentos de privatización con vistas a relanzar el proceso en caso de que fracasasen las negociaciones en curso. En mayo de 2007, las autoridades polacas anunciaron el fracaso de las negociaciones y que se relanzaría el proceso de privatización. Mediante carta de 22 de junio de 2007, las autoridades polacas presentaron un nuevo calendario para el proceso de privatización, en el que figuraba diciembre de 2007 como posible fecha para su culminación, es decir, medio año después de la fecha límite fijada por las autoridades polacas en enero de 2007. Por carta de 31 de julio de 2007, la Comisión indicó que el proceso de privatización ya no podía sufrir nuevos retrasos. La Comisión también advirtió a las autoridades polacas de que, en ese momento, no parecía que se hubieran cumplido las condiciones de que se restableciese la rentabilidad a largo plazo del astillero y de que la reestructuración se financiara al menos en parte a partir de recursos libres de ayuda estatal.

(111) Al mismo tiempo, a raíz de un acuerdo celebrado entre la comisaria Neelie Kroes y el ministro Piotr Woźniak en diciembre de 2006, la Comisión entabló un intenso debate con las autoridades polacas y el Astillero Gdynia con objeto de determinar las medidas compensatorias necesarias. Mediante carta de 28 de febrero de 2007, las autoridades polacas se comprometieron a cerrar el dique seco SD I del Astillero Gdynia una vez que se hubieran entregado los pedidos pendientes y realizado las inversiones necesarias en el dique seco SD II, es decir, a partir de enero de 2010.

(112) Con objeto de verificar si esta propuesta constituía una verdadera medida compensatoria, la Comisión solicitó al Astillero Gdynia que le facilitase información sobre una serie de cuestiones. Finalmente, mediante carta de 31 de julio de 2007, los servicios de la Comisión informaron a las autoridades polacas de que, con carácter preliminar, estaban dispuestos a plantearse el cierre del dique seco SD I como medida compensatoria suficiente, siempre que implicase desmantelar la instalación de tal modo que se eliminasen de forma irreversible las actividades de ensamblado y botadura de buques y que el cierre se llevase a cabo el 1 de septiembre de 2009, o antes, si el buque 8185/04, el último de la cartera de pedidos del astillero a 8 de marzo de 2007, se botara antes de esa fecha. Por otra parte, en 2009, el dique seco SD I solo podía utilizarse para ensamblar los dos buques cuyo ensamblado estaba previsto que se realizara en ese dique en 2009 y que no podía transferirse al dique SD II (buques gaseros 8185/03 y 8185/04). Más adelante se describe en qué se basa la Comisión para llegar a tal conclusión.

(113) El nuevo procedimiento de privatización basado en la Ley de privatización, de 30 de agosto de 1996, comenzó en julio de 2007. El 5 de julio de ese año, la Asamblea General del Astillero Gdynia adoptó una resolución relativa a una ampliación de capital de 515 millones PLN, siendo el Tesoro Público quien suscribiría las acciones, si la privatización se llevaba a cabo con éxito. El 4 de julio de 2007 se elaboró un memorando informativo, que fue puesto a disposición de los inversores potenciales a partir del 10 de julio de 2007, es decir, en la fecha en que se publicó en la prensa polaca e internacional el anuncio de licitación. Como se ha descrito en el procedimiento anterior, la Comisión presentó observaciones a propósito del memorando informativo que las autoridades polacas tuvieron en cuenta.

(114) Al constatar nuevos retrasos en el proceso de privatización, la Comisión instó a las autoridades polacas, mediante carta de 3 de octubre de 2007, a culminarlo sin demora. Por carta de 23 de octubre de 2007, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que la privatización no finalizaría como se había previsto antes de finales de 2007. En lugar de eso, las autoridades polacas se comprometieron a entablar negociaciones con determinados inversores seleccionados a partir de enero de 2008. La Comisión reiteró su inquietud ante los retrasos mediante carta de 30 de noviembre de 2007 e indicó que esperaba que el nuevo propietario del Astillero Gdynia le presentara el primer borrador de un nuevo plan de reestructuración antes de que finalizara febrero de 2008. La Comisión volvió a reiterar esta solicitud en varias ocasiones. Además, insistió con frecuencia en la necesidad de ajustarse de modo estricto al calendario de privatización y afirmó que no parecía que estuviera justificado que las autoridades polacas volvieran a iniciar el proceso de privatización.

(115) Las autoridades polacas comunicaron que once empresas habían solicitado el memorando informativo del Astillero Gdynia y que cuatro habían presentado ofertas iniciales antes de que expirara el plazo el 1 de octubre de 2007. Estas cuatro empresas fueron admitidas a un análisis de diligencia debida. En último término, antes de la fecha límite del 20 de diciembre de 2007 se presentaron tres ofertas vinculantes. A finales de enero de 2008, las autoridades polacas decidieron entablar negociaciones con dos de estos inversores. A mediados de febrero de 2008, las autoridades polacas anunciaron que antes del verano de 2008 habría finalizado el proceso de privatización del Astillero Gdynia, es decir, un año después de lo inicialmente prometido por Polonia en enero de 2007.

(116) El 20 de marzo de 2008, a uno de los inversores, la empresa Amber Sp. z o.o. (en lo sucesivo, «Amber»), filial de Złomrex, empresa polaca que opera en el sector siderúrgico, se otorgaron derechos exclusivos de negociación, que posteriormente fueron prorrogados en varias ocasiones y expiraron finalmente el 12 de mayo de 2008.

(117) El 29 de febrero de 2008, las autoridades polacas remitieron a la Comisión un proyecto de plan de reestructuración para el Astillero Gdynia elaborado por la empresa Amber ([17]). Además, el 9 de abril de 2008 Amber envió por correo electrónico unas previsiones financieras actualizadas. La Comisión hizo observaciones a este proyecto verbalmente en una reunión con representantes de las autoridades polacas, Amber y el Astillero Gdynia, celebrada el 10 de abril de 2008, y por escrito, por carta de 21 de abril de 2008.

(118) En una reunión mantenida con las autoridades polacas el 12 de mayo de 2008, Amber anunció que se retiraba del proceso de privatización del Astillero Gdynia. Ese mismo día fue informada la Comisión de este hecho por las autoridades polacas. En la justificación de su decisión que remitió al Tesoro Público, Amber explicó que la razón principal que le había llevado a retirarse era que, tras una análisis en profundidad de diligencia debida de la situación del astillero, había llegado a la conclusión de que este no sería rentable ni siquiera una vez llevadas a cabo las medidas de reestructuración, y realizadas cuantiosas inversiones.

(119) El 15 de mayo de 2008, las autoridades polacas decidieron clausurar el proceso de privatización desarrollado a través de invitación pública a entablar negociaciones con licitadores cuyas ofertas habían sido admitidas en el procedimiento iniciado en 2007.

(120) El 26 de mayo de 2008, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que se había vuelto a poner en marcha el proceso de privatización. En sucesivos informes diarios, las autoridades polacas informaron a la Comisión de los pasos que habían dado para encontrar un comprador para el Astillero Gdynia. Polonia remitió varias cartas a la Comisión en las que algunos inversores potenciales manifestaban interés en que se les mantuviera informados sobre el proceso de privatización en curso y en recibir el memorando informativo cuando estuviera disponible.

(121) En la reunión de 10 de junio de 2008 se evidenció que las autoridades polacas estaban llevando a cabo conversaciones en profundidad con ISD Polska, actual propietario del Astillero Gdańsk, sobre la posible compra del Astillero Gdynia y la fusión de los dos astilleros. Las autoridades polacas propusieron nuevas medidas compensatorias e indicaron que el nuevo inversor había solicitado nuevas ayudas estatales como condición para tomar parte en la privatización. Las autoridades polacas

([17]) *Fuente:* Plan de negocio del Astillero Gdynia para 2008-2012 elaborado por la empresa Amber en diciembre de 2007 y enviado a la Comisión el 29 de febrero de 2008, registrado el 3 de marzo de 2008.

comunicaron a la Comisión que ISD Polska estaba preparando un plan de reestructuración conjunto para ambos astilleros que iba a presentar a la Comisión antes del 26 de junio de 2008, de conformidad con la solicitud de información adoptada por la Comisión con respecto al asunto de ayuda estatal C 18/05 ([18]).

(122) A instancias de las autoridades polacas, en la reunión de 10 de junio de 2008 y también en la celebrada el 13 de junio de 2008, la Comisión informó a Polonia y a ISD Polska de que se tendrían que cumplir determinadas condiciones generales para que ISD Polska pudiera adquirir el Astillero Gdynia con la intención de explotarlo conjuntamente con el Astillero Gdańsk. Estas condiciones generales eran las siguientes: la empresa ISD Polska tendría que presentar un plan de reestructuración conjunto para ambos astilleros antes del 26 de junio de 2008, contribuir notablemente a los costes de reestructuración y adoptar medidas compensatorias realistas de conformidad con las Directrices pertinentes. La Comisión señaló que la contribución propuesta por ISD Polska a los costes de reestructuración era insuficiente, habida cuenta de la cuantía de ayuda estatal que el astillero había recibido hasta entonces y de la ayuda adicional que la empresa había solicitado en el contexto de la privatización.

(123) Mediante carta de 6 de junio de 2008, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que el 3 de junio de 2008 el Gobierno había adoptado la decisión de inyectar capital por importe de 515 millones PLN en el Astillero Gdynia, para cubrir parcialmente, entre otras cosas, las pérdidas previstas como consecuencia de los contratos vigentes de construcción de buques.

(124) El 26 de junio de 2008, la Comisión recibió un proyecto de plan de reestructuración, fechado en junio de 2008 y elaborado por ISD Polska, con el título «Plan de reestructuración para los nuevos Astilleros Gdańsk-Gdynia», en el que presentaba una estrategia de reestructuración conjunta de estos astilleros [en lo sucesivo, «el plan de reestructuración (de ISD)»]. La Comisión recibió también un proyecto de plan de reestructuración, fechado en junio de 2008 y elaborado por Polish Shipbuilding Company, titulado «Plan de reestructuración del Astillero Gdynia para 2008-2012» (en lo sucesivo, «el plan de reestructuración de PSC»). A continuación figura una breve descripción de los dos planes.

(125) Mediante carta de 14 de julio de 2008, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que continuaba el proceso de privatización del Astillero Gdynia y solicitaron que se ampliara el plazo para que los inversores potenciales ultimaran el plan de reestructuración. Las autoridades polacas se comprometieron a presentar un plan de reestructuración definitivo para el Astillero Gdynia antes del 12 de septiembre de 2008.

([18]) Decisión de la Comisión de 23 de mayo de 2008 [C(2008) 2277].

(126) La Comisión accedió a esperar hasta que se adoptara una decisión para presentar un plan de reestructuración definitivo.

(127) El 12 de septiembre de 2008, las autoridades polacas presentaron el plan de reestructuración definitivo elaborado por ISD Polska titulado «Plan de reestructuración del nuevo Astillero Gdańsk-Gdynia» (en lo sucesivo, «el plan de reestructuración conjunto de 12 de septiembre»), que es fundamentalmente una versión actualizada del plan de reestructuración conjunto de 26 de junio de 2008.

5. *PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE 2006*

(128) Con arreglo al plan de reestructuración de 2006, las modificaciones introducidas en el plan de 2004 eran necesarias como consecuencia de la evolución del entorno macroeconómico, es decir, la apreciación del zloty frente al dólar estadounidense de 4,1 PLN a 3,0 PLN por USD y el incremento del precio del acero de 300 USD/t a 700 USD/t, que ha afectado negativamente a la situación económica del astillero, junto a una ayuda estatal insuficiente, como resultado de la cual no se pudo aplicar en su integridad el plan de reestructuración de 2004.

(129) El plan de reestructuración de 2006, elaborado por el astillero con ayuda de Ernst & Young, abarca el período 2006-2012. No obstante, la mayoría de las medidas se ha de llevar a cabo antes de finales de 2009. El plan de reestructuración de 2004 abarcó el período 2003-2008.

(130) Los objetivos del plan de reestructuración de 2006 son los siguientes: limitar de manera efectiva los costes de funcionamiento del astillero y garantizar que la actividad de construcción naval sea rentable. A tal efecto, el astillero tenía la intención, en primer lugar, de renegociar los contratos en vigor, eliminando así las pérdidas previstas en relación con la construcción de buques cuya finalización estaba prevista en 2006 y 2007. Además, se establecería un programa de reducción de costes para rebajar los costes de producción.

a) ***Estrategia de ventas***

(131) La estrategia de ventas prevista consistía en concentrar la producción en buques estándar, entre los que se incluían buques portacontenedores y para transporte de vehículos. Simultáneamente, el astillero tenía la intención de mantener su capacidad de producción para mercados nicho, si llegaban ofertas rentables.

b) ***Reestructuración industrial y operativa***

(132) Medidas principales

— Aumento de la eficiencia mediante inversiones por importe de 61 millones EUR a lo largo del período 2007-2009. Las inversiones se destinan a eliminar los estrangulamientos en el proceso productivo (especialmente en la prefabricación de acero) y a aumentar la eficiencia de la producción. Asimismo se han previsto inversiones de TI por valor de 6,6 millones EUR.

— Reestructuración de la plantilla, es decir, eliminación de contratos laborales de duración determinada, cada vez más habituales, y medidas destinadas a alcanzar determinados niveles de empleo. Introducción de un régimen de incentivos. El astillero también tiene previsto incrementar los salarios de los trabajadores que participen directamente en la producción en un 10 % en 2006 y en un 4 % anual de 2008 a 2010. En la actualidad, los principales problemas a los que se enfrenta el astillero son el elevado absentismo y la falta de trabajadores cualificados.

— El plan subrayaba la importancia de proteger al astillero frente al riesgo cambiario. A tal efecto, se ha de proteger frente a este riesgo el 70 % de los ingresos del astillero de 2007 a 2012 mediante ayuda a las operaciones en divisas.

— Se producirán nuevas segregaciones de filiales (tales como Zakładowa Służba Ratownicza, Wydział Technicznej Obsługi Urządzeń Dźwignicowych, etc.) y ventas de determinados activos.

— Mejoras en el proceso de diseño (estandarización de las soluciones de diseño). En este contexto también se incluye la posibilidad de segregación del departamento de diseño que se iba a decidir en 2007.

— Otras medidas como renegociación de contratos, aplicación de cláusulas de indización en contratos para ofrecer protección frente a los riesgos cambiarios, régimen de incentivos para los empleados, optimización de los procesos y ventas de activos financieros.

c) ***Medidas de reestructuración financiera***

(133) El astillero debía llevar a cabo una reestructuración financiera. A finales de 2005, el capital de la empresa ascendía a -285,4 millones PLN. En 2006-2007 se previó mejorar la situación de capitalización del astillero mediante una ampliación de capital de 1 015 millones PLN en total: en 2006 se iba a financiar una ampliación de capital por importe de 500 millones PLN por parte de inversores privados y otra ampliación de 515 millones PLN por parte de un inversor público o privado.

d) ***Cifras que se pretenden alcanzar al término de la reestructuración – restablecimiento de la rentabilidad a largo plazo***

(134) Al término del período de reestructuración en 2009, se espera que la producción del astillero alcance 298 610 CGT, frente a 279 258 CGT en 2006. El número de buques construidos se reducirá de trece en 2006 (ocho portacontenedores y cinco para transporte de vehículos) a once (cinco portacontenedores y seis para transporte de vehículos). Se calcula que la producción seguirá aumentando hasta 324 110 CGT en 2012, cuando el astillero producirá doce buques.

(135) La media de la plantilla se reducirá de 5 208 trabajadores en mayo de 2006 a un nivel previsto de 4 530 a finales de 2007.

(136) Se espera que mejore la productividad (índice de laboriosidad) de 44,8 horas-hombre/CGT en 2007 a 37,0 horas-hombre/CGT en 2012. Según el consultor de la Comisión, la productividad de los astilleros comparables más eficientes de Europa se sitúa por debajo de las 20 horas-hombre/CGT.

(137) Se espera que aumente el volumen de negocios de 1 599 millones PLN en 2005 a 1 869 millones PLN en 2012. Se espera que se incremente el beneficio operativo de 7,35 millones PLN en 2005 y -233,5 millones PLN en 2006 a 67,8 millones PLN en 2012. El primer ejercicio rentable será el de 2009.

e) ***Análisis de sensibilidad***

(138) El plan consta de un análisis de sensibilidad sobre las cuestiones siguientes:

— la apreciación del zloty frente al dólar estadounidense en 0,05 y 0,1 PLN anual en oposición a un tipo de cambio constante de 3,0 PLN/USD como en la hipótesis de base,

— el mantenimiento de la producción de buques en diez unidades en 2009-2010, mientras que en la hipótesis de base se han de construir once buques en 2009-2010 y doce en 2011-2012,

— un crecimiento más rápido de diversas tasas de remuneración (remuneración del trabajo y tasas aplicables a la cooperación variable e invariable) en 2008-2012 que en la hipótesis de base,

— la caída del precio de los buques del 5 % y del 10 % en 2009-2012,

— el aumento de los precios de los materiales unido al incremento del precio de los buques a partir de 2007.

f) ***Medidas compensatorias***

(139) El plan de reestructuración de 2006 propuso, como medida compensatoria, limitar la producción a 340 000 CGT anuales, partiendo de la base de que la capacidad técnica de producción del astillero era de 540 000 CGT. Como se explica en detalle más adelante, en febrero de 2007 las autoridades polacas propusieron el cierre irreversible del dique seco SD I. El astillero facilitó datos que demostraban que la capacidad técnica de producción actual está bastante por debajo de 540 000 CGT. En último término, los servicios de la Comisión dieron su acuerdo preliminar a la reducción propuesta de la capacidad de producción, que sustituía a las medidas compensatorias que se recogían en el plan de reestructuración de 2006.

6. *PLAN DE REESTRUCTURACIÓN CONJUNTO ELABORADO POR LA EMPRESA ISD*

(140) La empresa ISD Polska, en calidad de propietaria mayoritaria del Astillero Gdańsk, se introdujo en el proceso de privatización tras la retirada de Amber de la ronda de privatización iniciada en 2007. Como se ha indicado anteriormente, ISD Polska revisó el plan de reestructuración que había presentado a la Comisión el 26 de junio de 2008, remitiendo una versión actualizada el 12 de septiembre de 2008. Las autoridades polacas remitieron a la Comisión el plan de reestructuración actualizado. La descripción que se ofrece a continuación explica, cuando procede, las modificaciones introducidas en el plan de reestructuración conjunto de septiembre.

(141) La lógica que subyace a la estrategia conjunta preparada por ISD Polska consiste en que se deberían emplear las sinergias entre los dos astilleros y se deberían aunar los mejores activos productivos de ambas instalaciones ([19]). Las principales instalaciones de almacenamiento de materiales se situarán en el Astillero Gdynia, en el que también se desarrollará el proceso de prefabricado de planchas y perfiles. A continuación se transportan las planchas y perfiles por vía marítima al Astillero Gdańsk, en el que se producen las secciones y bloques. El ensamblado se llevará a cabo en los diques secos del Astillero Gdynia y el acabado final se realizará en los muelles de ambos astilleros.

(142) El plan de reestructuración conjunto analiza el fracaso del plan de reestructuración de 2006 por lo que se refiere al restablecimiento de la rentabilidad del astillero y señala las causas de las dificultades financieras por las que atraviesan actualmente ambos astilleros. Entre tales causas se incluyen el fracaso a la hora de privatizar el astillero y la imposibilidad de ampliar el capital de la empresa hasta niveles que hiciesen posible la reestructuración, amén del hecho de que el astillero no recibió ayudas estatales en cantidad suficiente. El plan de reestructuración conjunto también identifica factores macroeconómicos tales como la apreciación del zloty polaco frente al dólar estadounidense, los precios del acero en aumento, y factores internos, como la pérdida de trabajadores cualificados del astillero, la escasa productividad y la celebración de contratos sin la cobertura necesaria frente a la evolución de los tipos de cambio y el coste de los materiales, lo que resultó en pérdidas para el astillero.

(143) El objetivo del plan de reestructuración conjunto es el de restablecer la rentabilidad de los dos empresas reestructuradas, los Astilleros Gdynia y Gdańsk. Aunque la presente Decisión solo se refiere al Astillero Gdynia, la descripción que figura a continuación y la evaluación del plan de reestructuración conjunto también ha de tener en cuenta, sin duda, la existencia del Astillero Gdańsk, sus anteriores intentos de reestructuración y la ayuda estatal que ha recibido y recibirá en el futuro.

([19]) La ayuda estatal concedida al Astillero Gdańsk también ha sido objeto de un procedimiento de investigación formal incoado por Decisión de la Comisión de 1 de junio de 2005 en los asuntos de ayuda estatal C 17/05 y C 18/05, Ayuda de reestructuración al Astillero Gdynia, Ayuda de reestructuración al Astillero Gdańsk (DO C 220 de 8.9.2005, p. 7.).

a) ***Estrategia de ventas***

(144) Con arreglo al plan de reestructuración conjunto, los astilleros fusionados deberían desarrollar dos actividades: construcción naval y otras actividades distintas de la construcción naval.

(145) Por lo que respecta a la división de construcción naval, ISD Polska se concentrará a corto plazo en segmentos tales como los de construcción de buques portacontenedores (de tamaño entre pequeño y mediano, 500-3 000 TEU), buques de carga general (buques «clásicos» para el transporte de carga seca, buques multipropósito y buques para el transporte de cargas pesadas) y buques para transporte de vehículos (buques de gran tamaño solo para el transporte de vehículos, de tamaño C6600) y también desarrollará actividades en el segmento de buques de tipo *off-shore* (por ejemplo, buques de tipo AHTS, es decir, remolcadores para maniobra y manipulación de anclajes, buques para operaciones de suministro a plataformas y buques para las tripulaciones), que a medio plazo pasará a ser el segmento más demandado.

(146) El análisis de mercado se basa en una comparación con la producción de otros astilleros europeos y la experiencia de los astilleros fusionados. En el plan se reconocía que se tendrían que desarrollar los conocimientos técnicos especializados imprescindibles para la construcción de buques *off-shore* y que la producción se llevaría a cabo con subcontratistas en los primeros años. El plan de reestructuración conjunto de septiembre describe la experiencia previa del Astillero Gdańsk en la construcción de cascos de buques *off-shore* y explica que el astillero tiene buques de este tipo en su cartera de pedidos. El plan también mostraba que el Astillero Gdańsk había firmado recientemente una carta de intenciones relativa a una cooperación de cinco años con un renombrado constructor de buques de tipo *off-shore* que subcontrataría la construcción de cascos con un grado creciente de complejidad al Astillero Gdańsk. El plan contempla un cambio gradual del trabajo de este subcontratista a construir buques de tipo *off-shore* totalmente equipados y reconoce la necesidad de adquirir gradualmente la capacidad para construir buques plenamente equipados y de crear una red de proveedores.

(147) La cartera de producción prevista parte de la base de que se mantiene inicialmente la construcción de buques portacontenedores, aunque irá quedando marginada hasta 2011, para ser abandonada posteriormente. El plan contempla una cartera que consta de buques *off-shore* y grandes buques para transporte de vehículos C6600. Con arreglo al plan de reestructuración conjunto, después de junio los astilleros fusionados debían celebrar contratos para la construcción de trece buques en 2008 (tres portacontenedores, cinco buques *off-shore* y cinco buques para transporte de vehículos), dieciséis buques en 2009 (dos portacontenedores, ocho buques *off-shore* y seis para transporte de vehículos) quince buques en 2010 y 2011 (un portacontenedores, siete buques *off-shore* y siete para transporte de vehículos), diecisiete buques en 2012 (diez buques *off-shore* y siete para transporte de vehículos) y dieciocho buques en 2013 y 2014 (catorce buques *off-shore* y cuatro para transporte de vehículos). El plan de

producción fue modificado por el plan conjunto de septiembre: entre 2009 y 2011, se deberán construir doce o trece buques (cinco-siete buques para transporte de vehículos y seis buques de tipo *off-shore*; no hay portacontenedores en la cartera de pedidos después de 2008).

(148) Por lo que respecta a la división de actividades distintas de la construcción naval, ISD Polska tiene la intención de iniciar la producción de aerogeneradores y estructuras de acero en los astilleros fusionados. El plan prevé que la producción de aerogeneradores comenzará en 2011 (75 unidades), y aumentará a 350 en 2014 (longitud prevista de 80 m).

(149) El plan de julio preveía la producción de diversas estructuras de acero (por ejemplo, plumas, estructuras de almacenamiento, estructuras de acero para la industria de la construcción y partes de buques), incrementándose de 2 174 toneladas en 2008 a 13 500 en 2011 ([20]).

(150) El plan de reestructuración de septiembre ofrece datos pormenorizados de los conocimientos técnicos especializados con que cuenta la empresa ISD Polska (u otras empresas del Grupo Donbas) en el ámbito de las estructuras de acero. Se ha previsto trasladar una parte de la producción de Huta Częstochowa a los astilleros fusionados. El plan resume los resultados de un análisis de mercado llevado a cabo por un consultor independiente (Roland Berger) en preparación para el desarrollo del segmento de estructuras de acero en el Astillero Gdańsk después de que ISD Polska adquiriera su participación a principios de 2007. Con arreglo a la información contenida en el plan, el estudio prevé un crecimiento en el segmento de la construcción de estructuras de acero en Europa en general y en Polonia en particular (es decir, el desarrollo de la infraestructura con el apoyo de los Fondos Estructurales). Este estudio no se remitió a la Comisión.

(151) El plan de septiembre incluye distintas previsiones en relación con el volumen de producción de estructuras de acero, como se muestra en el siguiente cuadro 1a.

Cuadro 1a

Producción prevista de estructuras de acero en toneladas (plan de reestructuración conjunto de septiembre de 2008)

Productos	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Plumas	274	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Elevadores	0	1 100	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Estructuras de almacenamiento	1 500	6 000	16 000	22 400	36 000	36 000	36 000
Estructuras de acero para la construcción	0	1 100	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Componentes de buques	0	1 000	1 450	5 000	13 000	13 000	13 000
Total	1 774	11 200	23 950	34 900	56 500	56 500	56 500

b) ***Reestructuración industrial y operativa***

(152) El plan de reestructuración conjunto muestra que los activos productivos de ambos astilleros se han deteriorado significativamente y se encuentran en el mismo nivel que los de los astilleros europeos a principios de los años 90. La cuantía de las inversiones previstas asciende a 111 millones EUR para las actividades de construcción naval y a 193 millones PLN para actividades distintas de construcción naval (175 millones PLN destinados a aerogeneradores y 18 millones PLN para estructuras de acero).

(153) Las inversiones en actividades de construcción naval se llevarán a cabo en dos fases entre 2009 y 2011, que se solaparán en el tiempo. Entre las inversiones más importantes ([21]) se cuentan las realizadas en el corte de planchas, la fabricación de paneles planos, un nuevo tren de fabricación de tubos y una nueva instalación de tratamiento de perfiles. Junto a los cambios organizativos, estas inversiones deberían tener como resultado una mejora de la productividad de las 45 horas-hombre/CGT de la actualidad al objetivo de 20 horas-hombre/CGT ([22]).

([20]) Se esperaba el incremento de la producción de los artículos siguientes: plumas, de 474 toneladas en 2008 a 1 700 en 2009; estructuras de almacenamiento, de 1 700 toneladas en 2008 a 6 000 en 2009; estructuras de acero para la construcción, de 0 toneladas a 3 900 en 2011; componentes de buques para otros productores, de 0 a 1 900 toneladas en 2011.

([21]) En el cuadro 42, p. 138, y en el gráfico 37, p. 140, del plan de reestructuración conjunto de ISD figura una lista detallada de inversiones.

([22]) Gráfico número 38, p. 141, del plan de reestructuración conjunto de la empresa ISD.

(154) Las principales necesidades de carácter organizativo son: ventas (contratos), compras de materiales y servicios, capacidades de diseño, producción, recursos humanos y tecnologías de la información.

(155) El plan de reestructuración conjunto contempla la creación de un Centro de planificación que sería responsable de planificar la producción de modo eficaz a todos los niveles organizativos de los astilleros fusionados. Con la creación de este Centro se pretende colmar todas las carencias en el proceso de planificación, programación, presupuesto y verificación del proceso productivo.

(156) Por lo que atañe, en cambio, a la contratación, la empresa ISD Polska tiene la intención de introducir cláusulas de indización para proteger al astillero frente a los incrementos de los precios de los materiales y los salarios transfiriendo el riesgo al armador. El astillero también debe introducir un nuevo modelo de contrato. Al plan de reestructuración conjunto de septiembre se adjuntaron extractos de algunos contratos de construcción naval en vigor con el fin de demostrar que el astillero estaba en condiciones de negociar cláusulas de indización para protegerse frente a las fluctuaciones en los precios del acero.

(157) Para protegerse frente al riesgo de fluctuaciones en los tipos de cambio, el astillero pretende introducir la infraestructura necesaria tras identificar los costes e ingresos que generan el riesgo cambiario y definir niveles tolerables de exposición a dicho riesgo. El sistema de gestión del riesgo establecido en el plan de reestructuración conjunto se basa en cuatro elementos principales: tener en cuenta el riesgo a la hora de definir la estrategia del astillero (definición de tolerancia al riesgo y control del mismo); modificar la estructura organizativa; usar las tecnologías de la información; y adoptar diversas fórmulas para minimizar el riesgo (cobertura natural, cláusulas de indización en los contratos y adquisiciones de productos financieros tales como opciones y futuros de divisas). El plan de reestructuración conjunto de septiembre describe más detalladamente la estrategia propuesta de cobertura del riesgo cambiario. El plan identifica tres instrumentos de cobertura de que debería valerse el astillero; cuantifica la exposición de la cartera de pedidos a los riesgos cambiarios hasta 2010; y calcula los costes de estos instrumentos de cobertura partiendo de esa base. De acuerdo con el plan, ISD Polska se puso en contacto con algunos bancos que, con objeto de preparar ofertas de cobertura, le pidieron que les presentara una estrategia adecuada. Según el plan, esta estrategia debería elaborarse en los seis primeros meses de reestructuración.

(158) En el ámbito de la producción, el objetivo es tratar de resolver el problema de la logística ineficiente en el Astillero Gdańsk y los estrangulamientos del Astillero Gdynia. El plan propone dividir la plantilla entre las dos instalaciones y un nuevo esquema de flujo de materiales.

(159) Por lo que respecta a las compras y a la gestión de materiales, el principal objetivo es reducir costes. Entre las medidas de reestructuración se incluyen, por ejemplo, la compra de materiales sobre la base de tres ofertas, como mínimo, la cooperación en materia de compras con Huta Częstochowa, la gestión de existencias, etc.

(160) En el ámbito de las tecnologías de la información, el astillero tiene la intención de contratar y formar trabajadores cualificados y ampliar el uso de las tecnologías de la información ya existentes y modernizarlas.

(161) En el ámbito del empleo, se trata de resolver el problema de la elevada rotación y el absentismo. La empresa ISD Polska tiene la intención de cooperar con una empresa de contratación local. A nivel interno, el plan pretende ampliar los sistemas de desarrollo de carrera, introducir programas de remuneración con incentivos (gestión de horas extraordinarias, evaluación de los empleados, controles de absentismo y remuneración basada en la productividad, la puntualidad y la calidad de la ejecución) y desarrollar la identidad corporativa. El plan invoca la necesidad de reducir la plantilla de 8 137 trabajadores (2 651 en el Astillero Gdańsk, 4 238 en el Astillero Gdynia y 1 248 en filiales de este último) a 5 395 empleados. Con arreglo al plan de reestructuración conjunto de septiembre, los despidos se llevarán a cabo gradualmente entre 2009 y 2012. El plan actualizado incluye un cálculo de los costes y resultados de la reestructuración de la plantilla de trabajadores.

(162) Por lo que se refiere a las actividades de diseño, el plan prevé que se racionalice el trabajo de la Oficina de diseño y se vincule más estrechamente al proceso productivo.

(163) En el plan se incluye una breve descripción general de los efectos que se persiguen con estas medidas de reestructuración organizativa, que cuantifica asegurando que la mejora de la productividad será de unas 12 horas-hombre/CGT ([23]).

c) ***Reestructuración financiera***

(164) Por lo que atañe a la reestructuración financiera, el plan prevé que se ejecute la ayuda estatal que se notificó a la Comisión en el transcurso de su procedimiento de investigación formal (véase el capítulo 9 a continuación). Asimismo, el plan contempla una inyección de capital por parte del Estado por importe de 385 millones PLN destinada a cubrir las deudas contraídas con entidades públicas y anticipa que algunas deudas públicas (especialmente las cotizaciones sociales adeudadas a la Seguridad Social) se reembolsarán a plazos antes de 2018 (deudas contraídas con entidades públicas de un valor nominal de

([23]) Gráfico número 38, p. 141, del plan de reestructuración conjunto de la empresa ISD.

418,8 millones PLN ([24]), que el Estado inyectará capital por importe de 250 millones PLN para cubrir las pérdidas previstas en 2008, y, a través de la Agencia de Desarrollo Industrial, por importe de 200 millones PLN para financiar capital de explotación y, por último, que se hará cargo de una deuda potencial de 308 millones PLN relacionados con el litigio en curso relativo a las deudas fiscales del Astillero Gdańsk.

(165) El plan prevé financiar unos 712 millones PLN de costes de reestructuración a partir de los futuros flujos de tesorería de la empresa.

d) ***Costes de reestructuración y contribución propia***

(166) El plan de reestructuración conjunto cuantifica los costes de reestructuración incurridos por el Astillero Gdynia hasta la fecha en 936 702 419 PLN, incluidos unos costes de inversión por importe de 98 millones PLN y la reestructuración de deudas de 365 millones PLN ([25]). Con arreglo al plan de reestructuración conjunto, la reestructuración del Astillero Gdańsk ha costado 311 533 500 PLN, incluidos, por ejemplo, unos costes de inversión de 23 millones PLN y la reestructuración de deudas por importe de 48 millones PLN ([26]). El plan de reestructuración conjunto de septiembre no introduce cambios en los costes incurridos en el pasado, sino que modifica la previsión de los costes de reestructuración para los astilleros fusionados. Se pueden identificar los siguientes: costes de inversión de 552 millones PLN; reembolso de deudas contraídas con entidades públicas por importe de 892 millones PLN ([27]); reembolso de deudas contraídas con entidades comerciales por importe de 889 millones PLN; cobertura de las pérdidas previstas para 2008 por importe de 250 millones PLN ([28]); reembolso de deudas potenciales por importe de 308 millones PLN en relación con el litigio relativo a las deudas fiscales pendientes del Astillero Gdańsk; costes de eliminación de los activos productivos redundantes (gradas) por importe de 42,8 millones PLN; y costes de reestructuración de la plantilla de 69 millones PLN. En total, los costes previstos ascienden a 3 000 millones PLN.

(167) En la reunión de 30 de septiembre, las autoridades polacas propusieron que se ignorase la ayuda de funcionamiento concedida en el pasado al astillero, que tenía carácter de funcionamiento *de facto*, a la hora de analizar la contribución propia destinada a cubrir los costes de reestructuración. Las autoridades polacas propusieron que, en su evaluación, la Comisión considerase que se incurrió en costes de reestructuración a partir del momento en que el inversor se hizo con el control del astillero. ISD Polska pasó a ser el accionista mayoritario del Astillero Gdańsk el 28 de noviembre de 2008 y las autoridades polacas alegan que los costes de reestructuración incurridos en el astillero desde entonces ascienden a 62,5 millones PLN. Habida cuenta de que ISD Polska aún no posee una participación en el Astillero Gdynia, se deberán ignorar cualesquiera costes de reestructuración en que se incurriera en relación con este astillero anteriormente. Como consecuencia de ello, los costes de reestructuración propuestos por las autoridades polacas en la reunión de 30 de septiembre ascenderían a 3 065 millones PLN.

(168) La empresa ISD Polska cree que la contribución propia del astillero y sus accionistas a los costes de reestructuración es la que se recoge en el cuadro 1b, que figura a continuación, y refleja las propuestas presentadas en el plan de reestructuración conjunto de septiembre.

Cuadro 1b

Contribución propia a los costes de reestructuración con arreglo al plan de reestructuración conjunto de septiembre

(PLN)

	Presunta contribución propia aportada anteriormente	
1.	Cesión de activos por parte del Astillero Gdynia	3 783 515
2.	Permuta de deuda por capital social llevada a cabo por los trabajadores y acreedores privados	70 740 000
3.	Cesión de activos financieros por parte del Astillero Gdynia entre el 1 de mayo de 2004 y el 24 de junio de 2008	72 797 423
4.	Arrendamiento de activos productivos — Gdynia	8 335 000

([24]) Cuadro 109 adjunto al plan de reestructuración conjunto de septiembre.
([25]) Cuadro 13, p. 243, del plan de reestructuración conjunto.
([26]) Cuadro 12, p. 242, del plan de reestructuración conjunto.
([27]) Incluidas deudas contraídas con entidades públicas que se han de aplazar y reembolsar a plazos.
([28]) El plan de reestructuración conjunto de septiembre prevé que en 2008 aumente el valor neto de los activos, que se cubrirá mediante una inyección de capital por parte del Estado.

5.	Gasto en inversiones en el período 2004-2007 — Gdynia	98 044 000
6.	Compra de acciones por parte de ISD	35 875 059
7.	Gasto en inversiones en el período 2004-2007 — Gdańsk	22 238 900
8.	Arrendamiento de los activos productivos — Gdańsk	14 700 000
9.	Crédito destinado a la reestructuración de Bank Nord/LB	20 000 000
10.	Crédito concedido por ISD	2 000 000
	Presunta contribución propia en el futuro	
11.	Ampliación de capital por parte de ISD	305 000 000
12.	Ampliación de capital por parte de ISD	100 000 000
13.	Cesión de activos	240 000 000
14.	Crédito de capital de explotación	280 000 000
15.	Crédito de inversión para actividades distintas de la construcción naval	185 000 000
16.	Crédito de capital de explotación para actividades distintas de la construcción naval	45 000 000
17.	Adquisición de acciones del astillero a ARP [1]	69 560 400

[1] De conformidad con un acuerdo celebrado entre ARP e ISD Polska el 31 de octubre de 2007, modificado el 8 de julio de 2008, la Agencia de Desarrollo Industrial goza de una opción de venta por la que está autorizada a vender las acciones que aún tiene en el Astillero Gdańsk , aunque no antes del 31 de octubre de 2011.

(169) Según las explicaciones relativas al plan de reestructuración conjunto ofrecidas por las autoridades polacas el 7 de julio de 2008 y el plan de reestructuración conjunto de septiembre, en la actualidad no se conocen las fuentes externas de financiación enumeradas en los apartados 14 a 16.

(170) ISD Polska prevé que se le conceda un crédito de capital de explotación por importe de 280 millones PLN en 2012 y estima que esta hipótesis es realista a la vista de la ratio favorable deuda/EBITDA que se espera en 2012.

(171) Por lo que respecta a los créditos destinados a actividades distintas de la construcción naval (producción de aerogeneradores; partidas 15-16), la empresa ISD Polska tiene la intención de crear una filial de los astilleros fusionados con el objetivo específico de producir energía eólica y espera que el negocio atraiga capital externo. El plan de reestructuración conjunto de septiembre ofrecía información adicional sobre el crédito de inversión para el proyecto de aerogeneradores (partida 15). En él se incluye un resumen del proyecto de aerogeneradores que iba a ser presentado a la consideración de varios bancos. Al plan de reestructuración se adjuntaban dos cartas de interés en relación con este proyecto, de Kredyt Bank (KBC) y Fortis Bank, de 4 de agosto y 4 de septiembre de 2008, respectivamente. Fortis Bank asegura que su interés por proyectos de energías renovables es de sobra conocido. Fortis Bank afirma que el proyecto de energía eólica de ISD parece ser muy interesante y que estaría interesado en mantener conversaciones sobre cuestiones específicas. Kredyt Bank confirma que está interesado en financiar proyectos de energías renovables. El banco enumera los análisis que tendrán que realizarse antes de plantearse una solicitud de crédito. Se trata de los siguientes: una evaluación del plan de negocio y del modelo financiero basándose en hipótesis reales que reflejen las leyes del mercado; una evaluación de la rentabilidad del proyecto y de su sensibilidad a factores tales como los precios de los materiales y el tipo de cambio; una evaluación de los contratos de suministro en vigor y el resultado de los procedimientos administrativos en curso en relación con la situación legal de los terrenos en los que el proyecto se ha de llevar a cabo.

(172) Mediante carta de 8 de julio de 2008, las autoridades polacas facilitaron una lista de activos financieros y productivos que ISD Polska pretendía ceder con objeto de obtener unos ingresos de 189 millones PLN. El plan de reestructuración conjunto de septiembre corrige la cifra de 240 millones PLN. La diferencia consiste esencialmente en la evaluación del componente principal de estas

cesiones: la venta del terreno que ocupan en la actualidad las tres gradas del Astillero Gdańsk. Mientras que el plan de reestructuración de junio indicaba los ingresos netos que se preveía obtener de la cesión (precio de venta menos el coste de preparar el terreno para la venta), el plan de septiembre refleja el valor nominal de los ingresos obtenidos de la venta e incluye los costes de preparación del terreno en su estimación de los costes de reestructuración. Por otra parte, al plan de septiembre se adjuntó una tasación independiente del terreno. Si bien esta tasación no indica el precio de mercado actual del terreno, calcula, sin embargo, su valor para un inversor que lo adquiera para su promoción (construcción de apartamentos, edificios de oficinas, etc.)

(173) Las autoridades polacas explicaron que las gradas del Astillero Gdańsk y los terrenos adyacentes son propiedad actualmente de la empresa Synergia 99. El Astillero Gdynia es uno de los accionistas de Synergia 99 y, en el marco de un acuerdo de accionistas, está facultado para adquirir las gradas y los terrenos adyacentes, si Synergia solicitase el concurso de acreedores. Según la información facilitada por las autoridades polacas, la división de los activos de Synergia 99 entre sus accionistas depende de que se avance en los procedimientos administrativos en curso para definir los límites del puerto de Gdańsk.

(174) El plan de reestructuración conjunto de septiembre explica que los procedimientos administrativos en curso no afectan a la parcela contigua a las gradas e incluye información facilitada por Synergia 99, de fecha 28 de agosto de 2008, según la cual la empresa presentará una solicitud a las autoridades competentes para que el terreno en que están situadas las gradas quede excluido del área del puerto.

(175) El plan de reestructuración conjunto de septiembre explicaba también los acuerdos alcanzados por los accionistas de Synergia 99 para su liquidación, que se llevará a cabo en dos etapas: en primer lugar, Synergia 99 se dividirá en dos empresas, cada una de las cuales heredará determinados activos de la empresa, y, en segundo lugar, el Astillero Gdynia pasará a ser único propietario de la empresa que había adquirido los terrenos en los que estaban situados las gradas. Según el plan, la primera etapa del proceso de liquidación debería desarrollarse en una reunión de los accionistas de Synergia 99 el 15 de octubre de 2008. No obstante, la división prevista está supeditada a que se modifiquen los límites del puerto. El acuerdo de accionistas sobre las medidas para la liquidación de Synergia 99 está limitado en el tiempo.

(176) Según el balance del Astillero Gdynia, la participación del astillero en Synergia 99 asciende a 40 millones PLN. Según el plan de reestructuración conjunto de septiembre ([29]), en agosto de 2007 el Consejo de Administración de Synergia 99 confirmó, con vistas a celebrar un acuerdo de accionistas sobre la división de los activos de la empresa en caso de que se liquidase, que el valor nominal de sus activos era de [...] (*) millones PLN, cifra que, según el Consejo, reflejaba el valor de mercado. Una valoración independiente remitida por el Consejo de Administración a los accionistas en ese momento confirmó que el valor de mercado del terreno en el que se asentaban las gradas era de [...] millones PLN.

e) ***Previsiones financieras***

(177) El plan de reestructuración conjunto de septiembre incluye previsiones financieras modificadas que se basan en determinadas hipótesis de inflación, tipo WIBOR a tres meses, tipo de cambio USD/PLN y coste de los materiales, que a su vez se basan en estimaciones de expertos externos. El tipo de cambio USD/PLN aprobado en junio fue de 2,254 para 2008 y 2,32 para 2009, mientras que el plan de septiembre adoptó un tipo de cambio PLN/USD de 2,32 para todo el período de reestructuración, sobre la base de un informe externo ([30]). El precio del acero para 2008 adoptado en junio fue de 1 381 USD/t, disminuyendo a 1 211 USD/t en 2011 y aumentando de nuevo a 1 319 USD/t en 2014. El plan de reestructuración de septiembre se basa en precios del acero más elevados (1 539 USD/t en 2009, 1 350 USD/t en 2011 y 1 516 USD/t en 2014). El plan de reestructuración conjunto de junio preveía las siguientes tendencias de crecimiento de los salarios: 7,6 % en 2009, 7 % en 2010, 6 % en 2011, y en torno al 5 % a partir de 2012. El plan de reestructuración de septiembre prevé un ritmo de crecimiento más lento: 5,8 % en 2009, 5 % en 2010, 4 % en 2011 y 2012, y 3 % a partir de de 2012 ([31]). El plan de junio preveía una inflación de en torno al 2,2 %. El plan de septiembre prevé una inflación más elevada, que empieza en el 3,4 % en 2009 ([32]) y desciende gradualmente (al 2,5-2,6 % a partir de 2012) ([33]).

(178) La diferencia más importante en las previsiones financieras entre el plan de septiembre y el de junio radica en los ingresos procedentes de las ventas de buques y de las actividades distintas de la construcción naval. El plan de septiembre prevé especialmente unos precios sustancialmente más elevados para los buques para transporte de vehículos, uno de los dos productos más importantes; una hipótesis modificada que influye notablemente en las previsiones de la cuenta de pérdidas y ganancias.

([29]) Anexo 56 del plan de reestructuración conjunto de septiembre.
(*) Se han suprimido determinadas partes de este texto para no divulgar información confidencial. Se han indicado con una línea de puntos entre corchetes.
([30]) Sobre la base del análisis mensual global FX de Goldman Sachs de junio de 2008.
([31]) Global Insight.
([32]) Comisión Europea, previsiones económicas, primavera de 2008.
([33]) Global Insight.

(179) La previsión de la cuenta consolidada de pérdidas y ganancias para las actividades de construcción naval y otras en el plan de septiembre arroja márgenes de beneficio positivos a partir de 2009: 4,1 % en 2009, 3,1 % en 2010, 7,4 % en 2011 y 6,4 % al término del período de reestructuración en 2012. Los márgenes de beneficio descenderán al 4,3 % en 2014 (empeoramiento de la coyuntura del mercado), y posteriormente aumentarán gradualmente hasta el 7,7 % en 2017.

(180) El plan de reestructuración conjunto de junio incluía una versión reducida de un análisis de sensibilidad en el que se analizaban las consecuencias de determinados cambios introducidos en las principales hipótesis de base sobre el EBITDA al cabo de 10 años y los beneficios acumulados en 10 años. Entre otras cosas, analiza los efectos de una nueva apreciación de 5 groszy en el valor del zloty y un nuevo incremento del 5 % de los precios del acero y los salarios. El plan de reestructuración conjunto de septiembre incluye un nuevo análisis de sensibilidad más detallado que muestra especialmente el impacto de una apreciación del 5 % del zloty frente al dólar. El plan de reestructuración conjunto de septiembre parte de la base de que Polonia adoptará el euro en 2013 y de que, a partir de ese momento, las actividades del astillero ya no se verán afectadas por las fluctuaciones del tipo de cambio PLN/USD. El nuevo análisis de sensibilidad muestra el impacto de una depreciación del 5 % del dólar frente al euro en el período 2013-2017 (es decir, después de que Polonia adopte presumiblemente el euro).

(181) Con arreglo a las previsiones financieras incluidas en el plan de junio, el período de reembolso no descontado (sin tener en cuenta el valor cambiante del dinero a lo largo del tiempo) no se alcanzará hasta el undécimo año de operaciones, es decir, hasta 2019. En este cálculo solo se tuvo en cuenta el riesgo financiero del inversor (440 millones PLN), lo que significa que los flujos de tesorería acumulados para el período en cuestión solo se comparan con inyecciones de capital efectuadas por el inversor e ignoran que se espera que sea el Estado el primero que aporte una contribución sustancial. El plan parte de la hipótesis de que los costes de reestructuración por importe de unos 712 millones PLN se financiarán a partir de los futuros flujos de tesorería de la empresa.

(182) El plan de reestructuración conjunto de septiembre consta de un cálculo descontado del período de reembolso, que es de 10 años. El plan también parte de la base de que una gran parte de los costes de reestructuración (712 millones PLN) ([34]) se cubrirá con flujos de tesorería futuros.

([34]) Por ejemplo, 400 millones PLN de deudas contraídas con entidades públicas acumuladas hasta 2008 se reembolsarán a partir de los flujos de tesorería que se generen en el período 2012-2018.

7. *PLAN DE REESTRUCTURACIÓN ELABORADO POR PSC*

(183) La empresa PSC fue fundada en Polonia en 2007 con el fin de adquirir el Astillero Gdynia y es propiedad de dos empresas: Marine Co y Maritime Shipyard, controladas por el hombre de negocios polaco, Janusz Baran. Las dos empresas han operado desde 1990 en Gdynia, Gdańsk y Szczecin, construyendo buques y barcos, y colaborando en calidad de subcontratista para astilleros más grandes, especialmente en Alemania, Noruega, los Países Bajos y Francia, fabricando bloques y perfiles y prestando servicios. Todo el grupo emplea a 1 500 personas.

a) ***Estrategia de ventas***

(184) En cuanto a la estrategia de mercado, el plan parte de la base de que la empresa se concentrará en la construcción de buques portacontenedores, para transporte de vehículos y gaseros y de que cada año se construirán diez buques de suministro de plataformas. Asimismo, se parte de la base de que en el futuro el astillero construirá doce buques al año, ya que esta es la capacidad de producción del astillero tras el cierre del dique pequeño. Por otro lado, en el capítulo consagrado a la producción futura se parte de la base de que se producirá un mayor número de buques (pasando de seis en 2008 a doce en 2009, a diecisiete en 2010 y a veintiuno en 2012). Además de eso, el modelo financiero presentado, sobre cuya base se elaboraron al parecer las previsiones financieras, también supone que la producción aumentará a 21 buques en 2012.

(185) Por otra parte, el plan prevé la diversificación de actividades y la creación de una terminal de contenedores en los terrenos actuales del astillero. Con arreglo al plan, a raíz de la reducción de la capacidad de producción el astillero contará con una franja costera redundante en la que se podría construir una terminal de contenedores con una capacidad de 150 000 TEU al año.

b) ***Reestructuración industrial y operativa***

(186) Las principales medidas de reestructuración propuestas se refieren a la reestructuración industrial mediante la ejecución de un programa de inversiones concebido para aumentar la productividad, reducir costes y acortar el ciclo productivo. Los costes del plan de inversiones para la construcción naval se estiman en 80 625 000 EUR. Además, se prevén inversiones por importe de 50 millones PLN (unos 15 millones EUR) para la construcción de una terminal de contenedores. Ello implicaría, por tanto, unos costes de inversión totales de 95,6 millones EUR. No obstante, en otra parte del plan de reestructuración se estiman unas inversiones totales de 131 millones EUR (443 millones PLN). En el plan no se aclara la diferencia entre estas dos cifras. Según el plan, la ejecución de estas medidas debería reducir los costes por buque en un 25 % a lo largo del período de cinco años.

(187) El plan prevé también la creación de un sistema informático integrado que gestione todos los ámbitos de actividad del astillero: del diseño a los suministros, pasando por las existencias, la producción de acero, la planificación, la supervisión de la producción y la contabilidad.

(188) Por lo que respecta a la plantilla, el plan prevé mantener la mano de obra actual o reducirla en 650 efectivos. No está claro qué factores influirán a la hora de decantarse por una u otra opción. El plan prevé poner en práctica un sistema de remuneración basado en incentivos.

(189) Por lo que respecta a uno de los principales problemas del astillero, a saber, la cuestión de su exposición al riesgo de las fluctuaciones del tipo de cambio y del aumento de los precios del acero, el plan propone que se incluyan cláusulas de indización y cobertura natural (asunción de costes en la moneda de los ingresos).

(190) El plan parte también de la base de que se garantizará la financiación de buques mediante anticipos garantizados por la KUKE mediante el pago de una prima preferencial en comparación con su práctica habitual en relación con empresas saneadas, y créditos puente garantizados por el Tesoro Público.

c) ***Reestructuración financiera***

(191) En cuanto a la reestructuración financiera, el plan parte de la base de que se renegociarán los contratos vigentes para reducir las pérdidas previstas. Con arreglo al plan, la reestructuración incrementará los precios en un 30 % (al nivel que prevalece en el mercado) y generará unos ingresos adicionales de 100 millones USD.

(192) La ejecución del plan depende de que el Estado conceda ayuda adicional en forma de una inyección de capital de 515 millones PLN, la condonación y el aplazamiento del reembolso de las deudas contraídas con entidades públicas por un importe total de 497 millones PLN y la cobertura de cualesquiera otras deudas acumuladas y potenciales del astillero (como pérdidas futuras de contratos en vigor o litigios). Por último, el inversor exige al Estado que vele por que la KUKE garantice la producción durante el período de reestructuración a cambio de una prima preferencial comparada con la aplicada habitualmente a las empresas saneadas y por que el Tesoro Público constituya garantías de capital de explotación por importe de 297 millones PLN.

d) ***Contribución propia***

(193) En cuanto a la contribución propia, el plan prevé una inyección de capital por parte del inversor de 500 millones PLN para financiar las inversiones y cubrir las pérdidas previstas en los contratos en vigor. Asimismo, el plan sugiere que la contribución propia al proceso de reestructuración incluya también los ingresos por importe de 50 millones PLN procedentes de la venta de activos prevista y los ingresos de la venta de activos que tuvo lugar después de la adhesión (124,5 millones PLN). Sobre esta base, se podría alegar que ello aumenta la contribución propia hasta los 675 millones PLN. No obstante, en el plan de reestructuración el inversor solo declara una contribución propia de 475 millones PLN.

e) ***Previsiones financieras***

(194) Las previsiones financieras se basan en un tipo de cambio estable de 3,46 PLN por euro y de 2,2 PLN por USD. Las previsiones se basan en la hipótesis de que el número de buques construidos se incremente a veintiuno en 2012 y ponen de manifiesto que el inversor tiene realmente la intención de construir más buques en el astillero. Se espera que en 2008 las ventas aumenten hasta 1 200 millones PLN y se supone que aumentarán de forma constante hasta alcanzar la cifra de 2 600 millones PLN en 2012 (incremento del 116 % en relación con las ventas de 2008).

8. *MEDIDAS COMPENSATORIAS*

(195) En cooperación con su consultor externo y el astillero, la Comisión adoptó el siguiente método para evaluar la reducción de la capacidad de producción, que las autoridades polacas propusieron en calidad de medida compensatoria.

(196) Para que las medidas compensatorias sean eficaces, la reducción de la capacidad ha de ser suficiente para garantizar que la capacidad de producción futura del astillero tras la reestructuración sea inferior a la actual.

(197) En primer lugar, la Comisión evaluó la capacidad técnica de producción del astillero en la actualidad y afirmó que el ensamblado de buques en las gradas constituye uno de los estrangulamientos del proceso productivo del astillero, que no puede ser superado con facilidad recurriendo a la externalización. Con arreglo al método empleado por la Comisión, que ni las autoridades polacas ni el astillero ponen en tela de juicio, la capacidad de producción se calcula en función de la duración del tiempo de ensamblado en el dique seco y de una cartera de pedidos normal (habida cuenta de que el ensamblado de buques de diversos niveles de CGT puede llevar el mismo tiempo).

(198) La capacidad de producción actual tiene en cuenta el tiempo que se necesita para ensamblar un (determinado tipo de) buque en el dique seco. Este espacio de tiempo debería reflejar todas las deficiencias que caracterizan actualmente el proceso de producción, es decir, baja productividad, estrangulamientos, activos obsoletos, flujos de producción ineficaces y problemas con los trabajadores. El único factor por el que se puede ajustar el tiempo de ensamblado lo constituyen los obstáculos financieros que afectan al astillero como consecuencia de su difícil situación financiera. El acceso irregular o la ausencia de acceso

a capital de explotación puede perturbar notablemente el proceso productivo. Puesto que se trata de un factor externo inherente a todas las empresas que atraviesan dificultades financieras y no se debe a la ineficiencia de la empresa en sí misma, la Comisión consideró que se podría ajustar el *rendimiento real* del astillero suponiendo que se cuenta con fácil acceso al capital de explotación.

(199) La capacidad de producción futura estimada tiene en consideración el tiempo que probablemente se necesite para el ensamblado de un (determinado tipo de) buque en el dique, partiendo de la base de que la productividad del astillero es comparable a unos parámetros fijados por otros astilleros europeos competidores. Dicho de otro modo, se deberían tener en cuenta los efectos de la necesaria modernización de las instalaciones y la introducción de unas condiciones laborales óptimas (organización, suministros, mano de obra).

(200) Esta modernización es inevitable, si el astillero quiere restablecer su rentabilidad a largo plazo. El consiguiente aumento de la productividad implicará que el astillero reduce insumos y acelera la producción. A medida que mejoren varios aspectos de la producción, se incrementará la capacidad, entendida como potencial para construir un determinado número de buques. Por ello, merece la pena señalar que el cierre de algunas instalaciones, como el propuesto del dique seco SDI del Astillero Gdynia, puede resultar plenamente compensado por el incremento de la capacidad productiva de los restantes diques. Para que las medidas compensatorias sean eficaces, la capacidad de producción ha de limitarse de tal manera que su nivel al término del proceso de reestructuración, es decir, tras las inversiones y el aumento de la productividad, sea inferior al actual. Solo de esta forma es posible alcanzar los dos objetivos de restablecer la rentabilidad a largo plazo, que exige un aumento de la productividad, y limitar todo falseamiento de la competencia al mínimo.

(201) Con el fin de garantizar la coherencia del método de cálculo, se debe utilizar la misma combinación de productos, es decir, el mismo tipo de buques. Llegado el caso, se podría emplear un «buque tipo» (es decir, con un valor medio de CGT, sobre la base de la cartera de pedidos del astillero).

(202) En un principio, el Astillero Gdynia indicó que su capacidad técnica ascendía a 540 000 CGT. Una vez que se hubo aclarado y pactado el método de cálculo anterior entre la Comisión y el Astillero Gdynia, este afirmó que las hipótesis técnicas en que se basa el cálculo de su capacidad actual, en la medida en que estaban libres de limitaciones financieras, eran un ciclo de estancia en dique seco de 3 meses con el ensamblado paralelo de hasta tres buques en varias fases de acabado (uso parcial del método semi-tándem en el gran dique seco SD II), lo que implica la construcción de hasta catorce buques al año. La hipotética cartera de pedidos era típica del astillero, lo que fue confirmado por la cartera de pedidos existente y por la estrategia de ventas presentada en el plan de reestructuración de 2006. Con una media de 27 000 CGT por buque, se calculó que la capacidad actual sin limitaciones financieras era de 378 000 CGT.

(203) Con objeto de analizar la repercusión de las limitaciones financieras existentes en el proceso productivo (es decir, en cuántas semanas/meses se amplía el ciclo de producción como resultado de los retrasos registrados en los suministros exclusivamente como consecuencia de la ausencia de capital de explotación) y de determinar si se sobreestima o se subestima la gravedad de tales limitaciones, la Comisión comparó esta cifra con el mejor resultado de los últimos años (doce buques con un total de 272 000 CGT en 2002). En primer lugar, la Comisión señaló que la diferencia entre el mejor resultado de 2002 y la capacidad técnica actual se debía en parte a diferencias en las carteras de pedidos. El astillero construía ahora buques con mayor CGT. Si el astillero hubiera construido buques con una media de 27 000 CGT en 2002, su producción total habría sido de 324 000 CGT. La diferencia restante puede atribuirse a la repercusión de las limitaciones financieras sobre el proceso productivo y corresponde a unos dos buques con CGT medio, es decir, el 14 %, lo que la Comisión consideraba una hipótesis razonable.

(204) En cuanto a la capacidad futura, partiendo de la hipótesis de que los dos diques se utilizaron, el astillero explicó que el gran dique SD II podía utilizarse para construcción paralela y en semi-tándem, de modo que se podían construir simultáneamente cuatro cascos en diversos estadios de acabado. De esta forma, el astillero podría construir dieciocho buques, sobre la base de un ciclo de estancia en dique seco de tres meses ([35]). Partiendo de la hipótesis de una media de 27 000 CGT por buque, la capacidad de producción futura del astillero con ambos diques sería de 486 000 CGT. La capacidad de producción futura del astillero después del cierre del pequeño dique seco SD I sería de doce buques o de 324 000 CGT, partiendo de la base de una media de 27 000 CGT por buque.

([35]) El astillero confirmó que la duración del ciclo de estancia en dique seco no cambiaría sustancialmente, ya que lo más probable es que las inversiones reduzcan los costes en lugar de reducir el ciclo productivo.

(205) Con estas cifras, la Comisión llegó a la conclusión de que la reducción de la capacidad tras el cierre de SD I correspondería a un 14 %. Habida cuenta de que el astillero se quedaría con una única rampa de botadura, el dique seco SD II, y de que había demostrado mediante un análisis detallado y creíble del punto de equilibrio que toda reducción de la capacidad de producción del dique seco SD II, además del cierre de SD I, pondría en peligro la rentabilidad a largo plazo del astillero, la Comisión concluyó con carácter preliminar que el cierre del dique seco SD I propuesto por las autoridades polacas sería una medida compensatoria suficiente.

(206) El plan de reestructuración conjunto de ISD Polska proponía un paquete alternativo de medidas compensatorias en relación con la estrategia comercial adoptada. En el contexto de la investigación en materia de ayuda estatal del Astillero Gdańsk y el Astillero Gdynia, el plan contempla las siguientes medidas compensatorias: el cierre de tres gradas del Astillero Gdańsk antes del 31 de diciembre de 2008 en la medida en que sea posible transferir la producción actual del Astillero Gdańsk al pequeño dique seco de Gdynia a la luz de los obstáculos de índole técnica, organizativa y jurídica. En la reunión de 8 de julio de 2008, ISD Polska afirmó que suponía que las obras de acondicionamiento del pequeño dique seco del Astillero Gdynia no permitiría que se cerrasen las gradas antes de la segunda mitad de 2009. El plan de reestructuración conjunto de septiembre propone aplazar el cierre de dos gradas hasta junio de 2009 y de una tercera grada hasta octubre de 2009 ([36]). Además, la capacidad de producción del astillero se limitará a 400 000 CGT al año durante diez años a partir de la fecha de la adhesión de Polonia a la Unión Europea, es decir, hasta 2014.

(207) En la reunión de 30 de septiembre, ISD Polska informó a la Comisión de que, como medida compensatoria adicional, podría volver a reducir su producción a 360 000 CGT al año durante un período de diez años a partir del momento en que se cierren las gradas. Por otra parte, ISD Polska indicó que podía cerrar las gradas antes de lo previsto en el plan de reestructuración de 12 de septiembre, es decir, cerrar las gradas B3 y B5 antes de finales de abril de 2009 y la grada B1 antes de finales de agosto de 2009.

(208) El plan de reestructuración elaborado por la empresa PSC prevé la venta del dique seco más pequeño a principios de 2009. Los ingresos que se prevé obtener, que ascienden a 170 millones PLN, deberían aumentar el capital de explotación del astillero.

9. *AYUDA ESTATAL CONCEDIDA AL ASTILLERO GDYNIA (SITUACIÓN A JUNIO DE 2008)*

(209) Con arreglo a la información facilitada por las autoridades polacas, el Astillero Gdynia ha recibido desde el 1 de mayo de 2004 la ayuda estatal que figura en los cuadros 1 a 4.

([36]) Anexo 32 del plan de reestructuración conjunto de septiembre.

(210) En el cuadro 1 figuran las medidas de ayuda concedidas entre el 1 de mayo de 2004, fecha de la adhesión de Polonia a la UE, y el 30 de junio de 2007. Las autoridades polacas notificaron estas medidas mediante carta de 13 de julio de 2007. En la lista se incluyen algunas de las medidas descritas en el anexo I, parte B, de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

(211) Las autoridades polacas ofrecieron explicaciones adicionales con relación a la reestructuración de las deudas con arreglo al procedimiento del capítulo 5a. Las autoridades polacas aclararon que el astillero cedió a Operador ([37]) activos por valor de al menos el 45 % del valor de las deudas cedidas ([38]). En opinión de las autoridades polacas, el elemento de ayuda es, por tanto, equivalente al 55 % del valor nominal de las deudas cedidas a Operator. En el cuadro 1 que figura más adelante se indica este valor nominal.

(212) Los créditos garantizados por el Tesoro Público enumerados en el cuadro 1 se concedieron a un tipo de interés equivalente al LIBOR 1M + 100 puntos básicos, mientras que las autoridades polacas estimaron que el riesgo de impago cuando se constituyeron las garantías era del 60-70 %. Las garantías ofrecidas por el Tesoro Público se concedieron a cambio de un aval en forma de pagaré en blanco emitido por el astillero y un acta notarial en la que el astillero accedía a la ejecución de sus activos hasta el 120 % del valor de la garantía. El Tesoro Público aplicó una prima equivalente al 0,4 % de la cuantía garantizada.

(213) En el cuadro 1 también se incluyen los créditos concedidos por Korporacja Polskie Stocznie («KPS») empleados para financiar las necesidades de capital de explotación del astillero. En sus cartas de 11 de julio de 2007 y 9 de enero de 2008, las autoridades polacas alegaron que estos créditos no constituyen ayuda estatal porque el interés aplicado correspondía a la evaluación de riesgo del proyecto específico al que se destinaban los créditos.

(214) En relación con los créditos concedidos en 2005-2007, KPS aplicó intereses que oscilaban entre el 9,6 % y el 13,46 %, con un tipo de interés fijo medio del 10,64 %. Por otra parte, KPS aplicaba una tasa única de entre el 0,1 % y el 0,4 %. Según las autoridades polacas, KPS exigía avales en forma de conformidad de ejecución, un acuerdo sobre la cesión de deudas, una orden de pago incondicional, un pagaré en blanco o activos gravados mediante aval ([39]).

([37]) Empresa pública que lleva a cabo la reestructuración de las deudas contraídas con entidades públicas de conformidad con el capítulo 5a.

([38]) Si desean información detallada sobre el procedimiento de reestructuración con arreglo al capítulo 5a, vean la parte 3.2 de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

([39]) Carta de 9 de febrero de 2008, p. 15.

(215) KPS fue creada en 2004 como filial al 100 % de ARP y funcionaba como fondo de capital riesgo de su matriz. En un primer momento, su función era servir de instrumento para la consolidación de los tres astilleros principales de Polonia, proyecto que se abandonó en 2006 ([40]). Según la información facilitada por las autoridades polacas en 2006, KPS tenía que ser financiada mediante una inyección de capital procedente de ARP, una contribución en especie (acciones de otras empresas) ofrecida por la Agencia y un crédito bancario renovable garantizado por la Agencia, que estaba destinado específicamente en calidad de ayuda financiera para los astilleros. Según la información facilitada en el sitio web del Gobierno polaco, KPS también tenía que contribuir a las operaciones de construcción naval de Polonia mediante la emisión de obligaciones plenamente garantizadas por ARP. En realidad, el documento «Estrategia para el sector de la construcción naval en Polonia 2006-2010 ([41])» confirma que KPS debería generar recursos a partir de una emisión de instrumentos de deuda por un importe de unos 100 millones USD, garantizados con los activos destinados a la reestructuración del sector de la construcción naval en forma de fondos transferidos por el Tesoro Público a ARP.

(216) En el cuadro 2 figuran las medidas de las que se informó a la Comisión después del 13 de julio de 2007 por cartas de 6 de diciembre de 2007 y 12 de febrero de 2008: dos créditos concedidos por ARP para financiar capital de explotación (salarios y deudas comerciales). En el cuadro 2 también se incluye un crédito otorgado por KPS a raíz de su Decisión nº 02/11/2007, del que se informó a la Comisión por carta de 9 de enero de 2008 ([42]); no obstante, la Comisión no dispone de información detallada sobre el importe y el plazo de este crédito. KPS aplicó unos intereses del 10,5 % y una tasa única del 0,1 %.

(217) Dada la inestable situación financiera del astillero, la Comisión no puede descartar que no se haya concedido al Astillero Gdynia ayuda estatal adicional de naturaleza similar.

(218) En el cuadro 3 figuran las deudas contraídas con entidades públicas pendientes a 30 de septiembre de 2007. Esta información fue facilitada por las autoridades polacas por carta de 9 de enero de 2008. En ese escrito confirmaron que el astillero no había ido saldando con regularidad sus deudas con entidades públicas. Las autoridades polacas informaron de que el astillero había ido reembolsando sus deudas con la Seguridad Social (ZUS) en la medida en que se lo permitía su situación financiera, a su vencimiento.

(219) Con arreglo al anexo 1 de la carta enviada por las autoridades polacas el 9 de enero de 2008, las deudas pendientes de pago a 1 de mayo de 2004 contraídas con las entidades públicas ascendían a unos 254 millones PLN. Entre el 1 de mayo de 2005 y el 30 de septiembre de 2007, se acumularon nuevas deudas por importe de 362 millones PLN. En ese período, el Astillero Gdynia reembolsó de forma efectiva una cifra cercana a 194 millones PLN ([43]). De ello se desprende que, a 30 de septiembre de 2007, las deudas pendientes ascendían a unos 423 millones PLN.

(220) El Astillero Gdynia tenía la intención de reembolsar al menos parte de las deudas pendientes a partir de los ingresos procedentes de la inyección de capital del Tesoro Público por importe de 515 millones PLN, que a su vez estaba supeditada a la realización de una inyección de capital de un inversor privado seleccionado a través del proceso de privatización antes descrito.

(221) Por último, tras la adhesión de Polonia a la UE, el Astillero Gdynia recibió ciertas medidas de ayuda que la Comisión considera le fueron «concedidas con fines distintos de la reestructuración» (véase el cuadro 4 más adelante). Se trata concretamente de ayuda estatal de I+D y formación por un total de 412 000 PLN.

(222) Amén de la ayuda que figura en los cuadros 1 a 4, el Astillero Gdynia ha recibido otras ayudas.

(223) En primer lugar, por carta de 11 de julio de 2007 ([44]), las autoridades polacas notificaron un conjunto de medidas denominadas «medidas que han de ser concedidas [...] entre el 1 de julio de 2007 y el final del proceso de reestructuración».

(224) Ante todo, la Comisión señala que estas medidas incluyen una posible condonación de los intereses devengados entre el 1 de julio de 2003 y el 15 de marzo de 2005 sobre las deudas contraídas con entidades públicas, reestructuradas con arreglo al capítulo 5a, por un importe total de 6 905 304 PLN. En opinión de las autoridades polacas, si se ha de condonar o no el pago de estos intereses es objeto de litigio entre el Astillero Gdynia y las autoridades polacas competentes ante los órganos

([40]) Carta de 17 de febrero de 2006, registrada el 22 de febrero de 2006.

([41]) Una estrategia para el sector de la construcción naval (astilleros de construcción naval) en Polonia 2006-2010, aprobada en agosto de 2006, p. 30.

([42]) Cuadro 3, página 14 de la carta.

([43]) Del escrito de las autoridades polacas no quedaba claro si todos los pagos realmente efectuados incluían atrasos. No obstante, la Comisión señala la situación general del astillero, la confirmación de las autoridades polacas de que el astillero no había reembolsado sus deudas con entidades públicas y el hecho de que, en la mayoría de los casos en que se efectuaron pagos, las deudas no se saldaron en su totalidad.

([44]) Anexo 1, cuadro 3.

jurisdiccionales nacionales. Puesto que estos intereses son accesorios a las principales deudas reestructuradas con arreglo al capítulo 5a y enumeradas en el cuadro 1, la Comisión considera que la condonación de los intereses también constituye ayuda estatal en su totalidad ([45]) y entra en el ámbito de aplicación de la presente Decisión.

(225) La Comisión señala también que este cuadro incluye varias medidas consistentes en el aplazamiento de pago o la condonación de las deudas contraídas con entidades públicas. No está claro hasta qué punto estas medidas se solapan con las deudas contraídas con entidades públicas enumeradas en el anexo 1 de la carta de las autoridades polacas de fecha 9 de enero de 2008 (resumida en el cuadro 3).

(226) Lo más importantes es que el Astillero Gdynia se benefició de garantías de producción de la KUKE (en lo sucesivo, «garantías de anticipos» o «garantías de la KUKE»). Prácticamente todas las actividades de construcción naval desde el 1 de mayo de 2004 se financiaron gracias a estas garantías. En total, entre el 1 de mayo de 2004 y el 12 de junio de 2008, el Astillero Gdynia recibió 108 garantías por un valor total de 3 095 529 638 PLN para buques construidos en Gdynia (no en el Astillero Gdańsk, que era anteriormente una filial del Astillero Gdynia) ([46]). En su escrito de 11 de julio de 2007, las autoridades polacas informaron a la Comisión de que la KUKE seguiría facilitando garantías para el Astillero Gdynia hasta finales de 2008.

(227) Una característica común de este sector es que los astilleros no suelen estar en condiciones de lograr internamente el capital de explotación suficiente para la construcción de buques y dependen de financiación externa, ya sea mediante créditos (los denominados préstamos de producción), ya sea mediante anticipos de los armadores para prefinanciar la producción. Por lo general, los armadores anticipan el 80 % del precio a plazos y el 20 % restante lo abonan en el momento de la entrega. Por tanto, la participación de los armadores en la financiación de la construcción naval es esencial. Las garantías de la KUKE se concedieron al Astillero Gdynia para garantizar los anticipos de los armadores frente al riesgo de que el astillero no cumpliese su obligación de entregar el buque.

(228) Varios escritos de las autoridades polacas sobre el funcionamiento del sistema de garantías de la KUKE ([47]) indican que estas garantías se concedieron de la siguiente forma: en primer lugar, se firmaba un contrato con el armador, que solía estar supeditado a que el astillero demostrase en un determinado plazo que la KUKE garantizaría la financiación de la producción. La KUKE adoptó una decisión por la que se comprometía a garantizar la financiación de la totalidad del buque mediante la constitución de una garantía de los anticipos. En posteriores acuerdos individuales, la KUKE activó la garantía para cada uno de los anticipos (por lo general, cuatro). Por lo general, la exposición global de la KUKE al riesgo de que el astillero incumpliese su obligación de entregar el buque era del 80 % del precio de compra, es decir, el importe total de los anticipos abonados por el armador antes de la entrega. Esta exposición total se conoció cuando la KUKE adoptó la decisión por la que se garantizaba la financiación del buque por parte del armador. La garantía expiraba el día de la entrega del buque.

(229) Las actividades de la KUKE, en su calidad de agencia polaca de crédito a la exportación, son variadas ([48]) y esencialmente se dividen en la parte comercial del negocio y la parte ejecutada en nombre del Tesoro Público y garantizada por el Tesoro Público. A efectos de estas últimas actividades, se mantiene una cuenta bancaria separada a nombre de «Interes Narodowy». Las garantías concedidas al Astillero Gdynia forman parte de la actividad regarantizada por el Tesoro Público.

(230) Según la información facilitada por las autoridades polacas, la KUKE concedió garantías sobre los anticipos al Astillero Gdynia a cambio de una tasa que dependía del importe de la garantía. La tasa asciende al 2 % anual para las garantías que no excedan de 35 millones PLN y del 1 % anual para las garantías que superen esa cifra. Como aval, la KUKE exige la cesión de la titularidad del buque, el buque en construcción y los materiales. Estas mismas condiciones deben aplicarse a las garantías que la KUKE conceda antes de que finalice el período de reestructuración, es decir, antes de 2012.

(231) Por último, la Comisión señala que el 3 de junio de 2008 las autoridades polacas adoptaron la decisión de conceder al Astillero Gdynia una inyección de capital adicional de 515 millones PLN.

(232) De los datos que figuran en los cuadros 1 a 4 y de lo indicado anteriormente se deduce que, desde el 1 de mayo de 2004, el Astillero Gdynia se ha beneficiado de medidas por un valor nominal total de 5 018 862 443 PLN (unos 1 434 millones EUR).

([45]) Las deudas reestructuradas con arreglo al capítulo 5a fueron condonadas una vez que las reclamaciones de los acreedores habían sido al menos parcialmente satisfechas con los ingresos procedentes de la venta de los activos del astillero. Si los intereses adeudados se incluyen en el paquete de reestructuración con arreglo al capítulo 5a, probablemente solo se condonarán parcialmente.

([46]) Las autoridades polacas facilitaron una lista de estas garantías mediante carta de 26 de junio de 2008.

([47]) Respuesta de las autoridades polacas de 2 de septiembre de 2005 a la decisión de incoar un procedimiento de investigación formal.

([48]) Véase también la Decisión de la Comisión, de 18 de julio de 2007, en el asunto N 105/07, régimen de garantías para contratos de exportación, resumen en el DO C 214 de 13.9.2007, p. 3. Mediante esta Decisión, la Comisión autorizó por no constituir ayuda estatal el régimen de garantías gestionado por KUKE para empresas que no se encontrasen en crisis.

Cuadro 1

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

Partida	Entidad que concede la ayuda	Instrumento de ayuda	Base jurídica	Número de la decisión o del acuerdo	Fecha de concesión de la ayuda	Fecha de entrada en vigor	Período para el que la ayuda se ha concedido	Valor nominal de la ayuda (PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Tesoro Público	Garantía – buque nº 8276/1	Ley de 8 de mayo de 1997, de fianzas y garantías constituidas por el Tesoro Público y determinadas personas jurídicas (DO de 2003, nº 174, punto 1689, modificado)	Decreto del Consejo de Ministros nº 98/2004 de 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	hasta el 30.3.2006	75 000 000,00
2.	Tesoro Público	Garantía – buque nº 8276/2		Decreto del Consejo de Ministros nº 198/2004 de 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	hasta el 11.12.2006	75 000 000,00
3.	Tesoro Público	Garantía – buques nº 8245/1-4		Decreto del Consejo de Ministros nº 213/2004 de 7.9.2004	7.9.2004	17.9.2004	hasta el 27.2.2007	82 531 200,00
4.	Tesoro Público	Garantía - buques nº 8148/11 y 8184/14-17		Decreto del Consejo de Ministros nº 222/2004 de 21.9.2004	21.9.2004	1.10.2004	hasta el 15.1.2008	147 662 619,46
5.	Presidente de la Voivodía de Pomerania	Condonación	Ley de 30.10.2002	Decisión del Presidente de ARP nº UPP/11/3/2005 de 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Condonación única	600 568,04 (*)
6.	PFRON	Condonación		Decisión del Presidente de ARP nº UPP/11/3/2005 de 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Condonación única	5 331 071,54 (*)
7.	Voivodía de Pomerania	Condonación		Decisión del Presidente de ARP nº UPP/11/3/2005 de 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Condonación única	2 414 962,11 (*)
8.	Instituto de la Seguridad Social (ZUS)	Condonación		Decisión del Presidente de ARP nº UPP/11/3/2005 de 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Condonación única	23 048 186,93 (*)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	ARP	Inyección de capital	Artículo 56 de la Ley de Privatización (DO 2002/171, punto 1397, modificado)	Acuerdo (acta notarial ¡, rep. A nº 3255/2005)	23.6.2005	27.6.2005	Inyección de capital única	40 000 000,00
10.	Asociación de municipios	Arreglo de reembolso a plazos	Ley de 30.10.2002	nº 200364/1/ZR – Acuerdo de reestructuración de 22.11.2004	22.11.2004	Plazos mensuales abonados de 31.12.2004 a 28.2.2006	Transacción única	419 543,25
11.	Tesoro Público	Garantía de construcción de buques: 8184/21-25	Ley de 8 de mayo de 1997, de fianzas y garantías constituidas por el Tesoro Público y determinadas personas jurídicas (DO de 2003, nº 174, punto 1689, modificado)	Decreto del Consejo de Ministros nº 93/2005	12.4.2005	12.9.2007	hasta el 31.12.2007	97 098 200,00
12.	KPS	Crédito	Actividad de KPS con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 01/02/2005	10.2.2005	10.2.2005	8.3.2005	7 500 000,00
13.	KPS	Crédito	Actividad de KPS con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 02/04/2005	12.4.2005	20.4.2005	5.5.2005	7 500 000,00
14.	KPS	Crédito	Actividad de KPS con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 04/09/2005	21.9.2005	31.10.2005	4.1.2006	14 500 000,00
15.	KPS	Crédito	Actividad de KPS con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 02/07/2006	24.7.2006	3.8.2006	29.11.2006	10 000 000,00
16.	KPS	Crédito	Actividad de KPS con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 01/04/2006	21.4.2006	26.4.2006	30.7.2007	4 000 000,00
17.	KPS	Crédito	Actividad de KPS con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 01/12/2006	5.12.2006	5.12.2006	7.2.2006	5 500 000,00
						11.12.2006		2 300 000,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9
18.	KPS	Crédito	Actividad de KPS con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 01/03/2007	20.3.2007	20.3.2007	20.9.2007	6 200 000,00
						29.3.2007		2 000 000,00
						23.4.2007		5 800 000,00
19.	Instituto de la Seguridad Social (ZUS)	Arreglo de reembolso a plazos	Solicitud por parte del deudor	Aún no concedida oficialmente pero en fase de ejecución en la práctica		a plazos hasta finales de 2008	a plazos hasta finales de 2008	34 272 360,17
							Total	**648 678 711,50**

(*) Deudas reestructuradas con arreglo al procedimiento contemplado en el capítulo 5a. En el cuadro se indica el valor nominal de las deudas transferidas a Operator. Según las autoridades polacas, también se transfirieron a Operator activos de al menos el 45 % del valor nominal de las deudas.

Cuadro 2

Ayudas estatales adicionales concedidas al Astillero Gdynia entre el 30 de junio de 2007 y el 15 de julio de 2008, datos facilitados por las autoridades polacas

Partida	Entidad que concede la ayuda	Instrumento de ayuda	Base jurídica	Número de la decisión o del acuerdo	Fecha de concesión de la ayuda	Fecha de entrada en vigor	Período para el que la ayuda se ha concedido	Valor nominal de la ayuda (PLN)
20.	ARP	Crédito	Artículo 56 de la Ley de Comercialización y Privatización (DO 2002/171, punto 1397, modificado)	Contrato de crédito nº OPP/11/07	4.12.2007	en dos plazos: 5.12.2007 4.1.2008	no después del 31.5.2008	40 000 000
21.	ARP	Crédito			5.2.2008			54 000 000
22.	KPS	Crédito	Actividad de KPS con arreglo a la escritura de constitución	Contrato de crédito nº 2/11/2007				?

Cuadro 3

Deudas contraídas con entidades públicas pendientes de pago a 30 de septiembre de 2007, con arreglo a la información facilitada por las autoridades polacas

Partida	Entidad que aplaza el pago de las deudas	Deudas de que se trata	Saldo pendiente a 30 de septiembre de 2007 (PLN)
23.	Instituto de la Seguridad Social (ZUS)	Aplazamiento del pago de las cotizaciones, pago a plazos mayo de 2004 – septiembre de 2007	356 708 912
24.	PFRON	Aplazamiento del pago de las primas, pago a plazos mayo de 2004 – septiembre de 2007	12 192 821
25.	Ciudad de Gdańsk	Aplazamiento del pago del impuesto sobre bienes inmuebles, pago a plazos mayo de 2004 – septiembre de 2007	50 872 523
26.	Ciudad de Gdańsk	Aplazamiento del pago de la tasa de uso de la tierra, pago a plazos 2005-2007	2 859 684
27.	Presidente de la Voivodía de Pomerania	Aplazamiento del pago de la tasa medioambiental, pago a plazos mayo de 2004 – septiembre de 2007	361 781
		Total	**422 995 722**

Cuadro 4

Ayudas estatales concedidas al Astillero Gdynia con fines distintos de la reestructuración, con arreglo a los datos facilitados por las autoridades polacas

Partida	Entidad que concede la ayuda	Instru-mento de ayuda	Objetivo	Base jurídica	Número de la decisión o del acuerdo	Fecha de concesión de la ayuda	Fecha de entrada en vigor	Período para el que la ayuda se ha concedido	Valor nominal de la ayuda (PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28.	ARP	Subvención	Investigación científica y desarrollo	Proyecto en el marco de INTERREG IIIC – Ley Presupuestaria de 2005 de 22.12.2004, DO nº 278 de 29.12.2004, punto 2755	Nota de adeudo nº 05/ERR/2006	30.5.2006	30.5.2006	Subvención única	1 322,19

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29.	Ministerio de Educación y Ciencia	Subvención		Decreto del Presidente del Comité de Investigación Científica de 30.11.2001 (Diario Oficial nº 146, punto 1642, modificado)	Proyecto UE G3RD-CT-2002-00822-FASTPOD	26.6.2006	26.6.2006	Subvención única	49 571,98
30.	Ministerio de Educación y Ciencia	Subvención			Decisión nº 03797/C.ZR6-6/2005	12.12.2005	20.11.2006	Proyecto que se ha de ejecutar antes del 31.1.2009	279 825,51
31.	Ministerio de Ciencia y Educación Superior	Subvención		Ley de Financiación Científica de 8.10.2004 (Diario Oficial nº 238, punto 2390 modificado)	Decisión nº 03858/C.ZR8-6/2006	1.9.2006	20.11.2006	Proyecto que se ha de ejecutar antes del 31.3.2009	36 509,45
32.	Ministerio de Ciencia y Educación Superior	Subvención	Investigación y desarrollo	Ley del Comité Estatal para la Investigación Científica (Diario Oficial nº 33 de 2001, punto 3899)	Decisión nº 960/E-594/SPB/5.PR UE/DZ 29/2003-2005	31.1.2003	30.6.2005	30.6.2005	37 906,00
33.	Agencia polaca para el Desarrollo de las Empresas	Subvención		Decreto del Ministro de Economía y Trabajo de 16.9.2004 relativo a la concesión por Polonia (Agencia para el Desarrollo de las Empresas) de ayuda financiera formando parte del Programa Operativo Sectorial de Recursos Humanos 2004-2006 (Diario Oficial 2007, punto 2115)	Acuerdo nº 30/2006/efs/gdy formación financiada por FSE de 20.1.2006	2.2.2006	25.5.2006	Subvención única	4 253,02
34.	Agencia polaca para el Desarrollo de las Empresas	Subvención		Decreto del Ministro de Economía y Trabajo de 16.9.2004 relativo a la concesión por Polonia (Agencia para el Desarrollo de las Empresas) de ayuda financiera formando parte del Programa Operativo Sectorial de Recursos Humanos 2004-2006 (Diario Oficial 2007, punto 2115)	Acuerdo nº WSAiB/039	1.2.2007	13.3.2007	Subvención única	2 209,94
								Total	**411 598,09**

III. **EVALUACIÓN**

1. *COMPETENCIAS DE LA COMISIÓN*

(233) El anexo IV, punto 3, del Tratado de Adhesión describe el procedimiento de medidas transitorias que constituye un marco jurídico para la evaluación de los regímenes de ayuda y de las medidas individuales de ayuda que hayan entrado en vigor en un nuevo Estado miembro antes de la fecha de su adhesión a la UE y aún sean aplicables después de la misma.

(234) La Comisión no puede examinar las medidas que hayan entrado en vigor antes de la adhesión y no sean aplicables después de la misma con arreglo al procedimiento de medidas transitorias o al procedimiento fijado en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE.

(235) Sin embargo, las medidas que no hayan entrado en vigor antes de la adhesión serán evaluadas por la Comisión como ayuda notificada o ayuda ilegal de conformidad con el procedimiento fijado en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE.

(236) El criterio utilizado para determinar el momento de la entrada en vigor de una medida concreta es el del acto jurídicamente vinculante por el cual la autoridad nacional competente se compromete a conceder la ayuda ([49]). El carácter jurídicamente vinculante de un acto administrativo es una cuestión de derecho nacional. La Comisión, sin embargo, debe poder revisar, especialmente en casos dudosos, estos actos administrativos y evaluar, considerando su forma y su contenido, si podían haber dado lugar a expectativas legítimas de los beneficiarios exigibles ante un tribunal polaco. Esta capacidad de revisar los actos administrativos nacionales es imprescindible para el ejercicio de la competencia exclusiva de la Comisión de autorizar excepciones a la prohibición general de conceder ayuda estatal por lo que se refiere a las medidas entradas en vigor en Polonia después del 1 de mayo de 2004.

(237) Una medida que haya entrado en vigor antes de la adhesión es aplicable después de esta si aún puede dar lugar a la concesión de ayuda adicional o a un aumento de la cantidad de ayuda ya concedida, es decir, si no se conocía la exposición económica exacta del Estado cuando entró en vigor la medida y seguía sin conocerse en la fecha de la adhesión.

([49]) Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 14 de enero de 2004 en el asunto T-109/01, *Fleuren Compost/Comisión*, Rec. 2004, p. II-00127, apartado 74.

(238) En su decisión de incoar la investigación formal, la Comisión concluyó, sobre la base de la información proporcionada por las autoridades polacas, que una serie de medidas que se le habían notificado el 29 de abril de 2004 constituían realmente nueva ayuda, ya fuera ilegal o notificada, al haberse concedido después del 1 de mayo de 2004, fecha de la adhesión de Polonia a la UE. Los comentarios enviados por las autoridades polacas y por terceros tras el inicio de la investigación no llevaron a la Comisión a modificar su conclusión. En especial, la Comisión sostiene que es competente para evaluar si las medidas indicadas en el anexo I, parte B, de la decisión de incoar la investigación formal son compatibles con el mercado común. Sin embargo, la Comisión observa que algunas de estas medidas se han abandonado (medidas 33 y 34 del anexo I, parte B, de la decisión de incoar la investigación formal).

(239) A continuación la Comisión explica por qué no puede aceptar los argumentos presentados por las autoridades polacas y las partes interesadas.

a) ***Reestructuración de la deuda contraída con entidades públicas contemplada en el capítulo 5a***

(240) La Comisión está de acuerdo con el beneficiario en que el acontecimiento que dio lugar a la condonación parcial de las deudas contraídas con entidades públicas contemplada en el capítulo 5a fue la adopción de la decisión de reestructuración del Presidente de la Agencia de Desarrollo Industrial. La Comisión, sin embargo, no puede aceptar la afirmación de que dicha decisión se adoptó el 19 de abril de 2004, es decir, antes de la adhesión. La Comisión ya explicó las razones de su postura en la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal y ni las autoridades polacas ni el beneficiario han presentado ningún argumento nuevo. La Comisión reitera que la decisión de 19 de abril se limitaba a aprobar el plan de reestructuración de 2004, pero no reestructuraba las deudas contraídas con entidades públicas contempladas en el capítulo 5a. El Presidente de la Agencia de Desarrollo Industrial no podía dictar la decisión de reestructuración antes de la adhesión porque, de conformidad con el capítulo 5a, no tenía el acuerdo de todos los acreedores públicos implicados en la reestructuración ni de Operator, la empresa que gestionaba la operación de reestructuración ([50]). La Comisión observa que el Presidente de la Agencia de Desarrollo Industrial reconoció este hecho cuando mencionó en su decisión de 19 de abril de 2004 que se necesitaría otra decisión para culminar la reestructuración conforme al capítulo 5a y cuando dictó finalmente las decisiones de reestructuración el 4 de enero de 2005, es decir, después de la adhesión.

([50]) Para una descripción detallada del procedimiento del capítulo 5a, véase la parte 3.2 de la decisión de incoar la investigación formal.

(241) La Comisión no puede aceptar el argumento del beneficiario de que el acuerdo de todos los acreedores públicos implicados de reestructurar sus títulos de crédito frente al Astillero Gdynia conforme al capítulo 5a constituyó el acto jurídicamente vinculante requerido en la sentencia Fleuren Compost. El beneficiario sostuvo básicamente que el capítulo 5a no era una *lex specialis* en relación con otras leyes que permitían la reestructuración de las deudas contraídas con entidades públicas y que la función del Presidente de la Agencia de Desarrollo Industrial no consistía en sustituir a las autoridades implicadas y competentes de determinadas responsabilidades sino en administrar y facilitar el proceso de reestructuración. La Comisión observa que esta interpretación de la legislación polaca se contradice con todas las observaciones presentadas por las autoridades polacas hasta la fecha y con el texto y la lógica del propio capítulo 5a. Obviamente, tal y como alegó el beneficiario, la ley de 30 de octubre de 2002 «no prohíbe a las autoridades encargadas de la reestructuración dictar cualquier decisión de condonación siempre que las disposiciones generales les permitan hacerlo». Sin embargo, en caso de que lo hicieran, esas responsabilidades ya no estarían incluidas en el capítulo 5a con todas las ventajas que ello conlleva y que el propio beneficiario ha enumerado del siguiente modo: posibilidad de obtener un préstamo de la Agencia de Desarrollo Industrial, suspensión de cualquier procedimiento ejecutivo en curso, exención de la quiebra y no devengo de interés correspondientes a cantidades adeudadas.

(242) La Comisión no puede aceptar el argumento del beneficiario de que no se devengó ningún interés después del 30 de junio de 2006 correspondiente a las deudas reestructuradas contempladas en el capítulo 5a. Las autoridades polacas han rechazado esta interpretación de la legislación polaca. Además, las autoridades polacas notificaron como nueva ayuda la condonación (parcial) prevista de los intereses devengados después del 30 de junio de 2006, por lo que resulta obvio que este interés se había devengado realmente.

b) ***Medidas 28 a 34 del anexo I, parte B, de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal***

(243) La Comisión no puede aceptar el argumento de las autoridades polacas de que la ayuda se concedió de hecho a raíz de que todas las autoridades pertinentes encargadas de conceder la ayuda hicieran declaraciones verbales durante una reunión del grupo de trabajo del Gobierno sobre la reestructuración de los astilleros en Polonia (el equipo del sector de la construcción naval). Esas declaraciones, en su caso, eran puramente verbales y evidentemente se necesitaban otras medidas de aplicación para crear expectativas legítimas conforme a la legislación polaca.

c) ***Inyección de capital de la Agencia de Desarrollo Industrial***

(244) El argumento del beneficiario de que la ayuda se concedió antes de la adhesión porque la exposición económica exacta se conoció antes de esa fecha proviene de una comprensión errónea del anexo IV, punto 3, del Tratado de Adhesión. Para poder ser considerada ayuda anterior, una medida debe cumplir dos requisitos: concederse antes de la adhesión (lo que equivale a una decisión jurídicamente vinculante de la autoridad competente que concede la ayuda) y «no ser aplicable después de la adhesión». Estas dos condiciones son independientes y acumulativas. El argumento del beneficiario de que la exposición económica del Estado se conoció antes de la adhesión hace referencia a la segunda condición y no al momento en que se concedió la ayuda.

(245) La Comisión no puede aceptar el argumento de las autoridades polacas de que el requisito de registrar la suscripción de nuevas acciones en el plazo de 6 meses era meramente formal. La Comisión observa que, en realidad, eran necesarias dos nuevas decisiones diferentes una vez expirado el período de seis meses: una nueva resolución de la Asamblea General sobre la ampliación de capital y la decisión de suscripción propiamente dicha. Parece que, conforme al Derecho mercantil polaco, el derecho de una empresa a una aportación de capital se hace efectivo en la fecha en que se adopta la resolución de ampliar el capital (es decir, la primera resolución de 17 de febrero de 2004). El registro es importante para los contactos exteriores de la empresa, no para las relaciones con sus accionistas. Sin embargo, la falta de registro también tiene efectos jurídicos en la relación entre la empresa y sus accionistas: si no se efectúa en el plazo de seis meses, la resolución de ampliar el capital de la empresa expira y la aportación de capital no puede realizarse. En estas circunstancias, se necesita una nueva resolución de los accionistas para aumentar el capital de la empresa. Esta nueva resolución fue efectivamente adoptada por la Asamblea General el 4 de marzo de 2005. Sin embargo, el hecho de que la resolución no se adoptara unánimemente (se opusieron tres accionistas importantes) demuestra que esta resolución no puede considerarse un mero requisito formal. La Comisión también observa que el capital fue suscrito finalmente por la Agencia de Desarrollo Industrial y no por el Tesoro Público. Así pues, no puede considerarse que la resolución de 17 de febrero de 2004 sea una decisión vinculante final de conceder la ayuda en forma de inyección de capital, según se consigna como medida 32 del anexo I, parte B, de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal.

(246) Finalmente, la Comisión observa que ni las autoridades polacas ni el beneficiario han impugnado su conclusión de que las medidas 19 a 27 del anexo I, parte B, de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal constituyen nueva ayuda y por lo tanto están incluidas en el mandato de la Comisión de conformidad con el artículo 88 del Tratado CE.

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

2.1. EXISTENCIA DE AYUDA ESTATAL

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

(248) La Comisión considera que toda la ayuda descrita en los considerandos 209 a 232 fue concedida por el Estado o a través de recursos del Estado y, al estar destinada a una empresa determinada, era selectiva.

(249) El Astillero Gdynia es uno de los mayores astilleros europeos y compite activamente con astilleros, en especial de Alemania y Dinamarca, en el mercado de los portacontenedores, tal como han reconocido las autoridades polacas y el beneficiario y tal como indicaron Dinamarca y la asociación danesa de construcción naval en sus comentarios sobre la decisión de la Comisión de incoar el procedimiento de investigación formal. Los portacontenedores representaban un 26 % de la cartera de pedidos de los astilleros europeos a finales de 2006 ([51]).

(250) Parece que el Astillero Gdynia es el único astillero de la UE que construía cierto tipo de buques de carga rodada: grandes buques para transporte de automóviles. Esta especialización, sin embargo, no significa que el Astillero Gdynia no compita, por lo menos potencialmente, con otros astilleros de la UE. La Comisión observa que existe un nivel significativo de sustitución de la oferta, por lo menos en el segmento de los buques de carga ([52]), aunque, considerando la estructura de la demanda de diversas categorías de buques de carga, estos buques no pertenecen a un mercado único.

(251) Esto significa que otros astilleros de la UE pueden no encontrar obstáculos significativos para poner en marcha la producción de buques para transporte de automóviles, por lo menos no de naturaleza tecnológica (instalaciones de producción, conocimientos técnicos etc.). Sin embargo, la permanente concesión de subvenciones al Astillero Gdynia, que le permitió concluir contratos sin una asunción y remuneración plenas de todos los riesgos implicados, podía haber constituido un obstáculo significativo para que otros astilleros se introdujesen en el mercado de los buques para transporte de automóviles.

(252) La Comisión observa que el Astillero Gdynia también opera en otros segmentos de buques de carga ofertando productos tales como buques polivalentes, gaseros para el transporte de LPG, buques cisterna para productos químicos y graneleros. Por ejemplo, los buques cisterna para productos químicos constituían alrededor del 8 % de la cartera de pedidos de los astilleros europeos a finales de 2006 ([53]). Los astilleros de Alemania y Rumanía son particularmente activos en estos segmentos.

(253) Habida cuenta de todo lo anterior, la Comisión concluye que la ayuda estatal concedida al Astillero Gdynia afectó al comercio entre los Estados miembros.

(254) Finalmente, la Comisión debe determinar si las medidas concedidas al Astillero Gdynia le confirieron una ventaja indebida y con ello falsearon o amenazaron falsear la competencia. La Comisión observa que las autoridades polacas no han impugnado la consideración de las medidas cubiertas por la presente decisión como ayuda estatal, con excepción de los préstamos concedidos por KPS y de las garantías proporcionadas por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación que, según la opinión de las autoridades polacas, se ajustan al principio del inversor en una economía de mercado.

(255) A continuación la Comisión explica primero por qué consideró que el impago sistemático de la deuda contraída con entidades públicas no superaba la prueba del acreedor en una economía de mercado. Posteriormente, la Comisión evalúa las medidas impugnadas por las autoridades polacas. Finalmente, la Comisión considera las circunstancias en que se concedió la ayuda cubierta por la presente decisión y su impacto en la competencia.

a) ***Impago sistemático de la deuda contraída con entidades públicas***

(256) El principio de que el impago sistemático de la deuda contraída con entidades públicas puede constituir en sí mismo ayuda estatal se establece en la jurisprudencia ([54]). La información proporcionada por las autoridades

([51]) Informe anual 2006-2007 de CESA, Comunidad de Asociaciones de Astilleros Europeos.

([52]) Para los barcos de transporte de pasajeros, incluidos los cruceros, existen importantes barreras a la entrada en el lado de la oferta.

([53]) Informe anual 2006-2007 de CESA, Comunidad de Asociaciones de Astilleros Europeos.

([54]) Opinión del Abogado General Jacobs, asunto C-256/97, *DM Transport*, Rec. 1999, p. I-3915, asunto C-480/98, *España/Comisión*, Rec. 2000, p. I-8717.

polacas ([55]) indica claramente que el Astillero Gdynia tiene importantes deudas atrasadas con entidades públicas ya desde 2004. El astillero solo ha pagado las deudas contraídas con entidades públicas de forma esporádica y su deuda pendiente de pago se ha aplazado reiteradamente, muy probablemente sin ninguna decisión formal de los acreedores públicos pertinentes, o ha sido objeto de un escalonamiento de los pagos. Las autoridades polacas explicaron que el beneficiario pretendía reembolsar las deudas pendientes de pago con organismos públicos a partir del 30 de septiembre de 2007 (443 millones PLN en total) utilizando la aportación de capital del Tesoro Público tras la privatización del astillero. Dado que se trata de un acontecimiento incierto con un calendario incierto, la intención del astillero sugiere que en la práctica las deudas con entidades públicas se aplazaron durante un período de tiempo ilimitado o indefinido y solo se reembolsaron esporádicamente a medida que lo permitía el flujo de tesorería del astillero. La Comisión considera que ningún acreedor en una economía de mercado aceptaría tal aplazamiento ilimitado de sus deudas, que dependerían del acontecimiento incierto de la privatización y la recapitalización por el Estado (lo que constituye ayuda estatal de dudosa legalidad y compatibilidad con el mercado único). Además, nada indica que los acreedores públicos pertinentes hayan tomado medida alguna para ejecutar sus títulos de crédito frente al Astillero Gdynia, en especial al amparo del Derecho en materia de quiebra o de ejecución forzosa. La Comisión por lo tanto concluye que el impago sistemático de la deuda contraída con entidades públicas constituye una ventaja que el beneficiario no hubiera obtenido de un acreedor en una economía de mercado y por lo tanto constituye ayuda estatal similar a un préstamo (sin intereses).

b) ***Medidas que, según las autoridades polacas, satisfacen el criterio del inversor privado***

Créditos concedidos por KPS

(257) La Comisión no puede aceptar el argumento de las autoridades polacas de que la ayuda en forma de préstamos de capital de explotación no constituía ayuda estatal. La Comisión observa que el tipo de interés aplicado por KPS se situaba cerca de 400 puntos básicos por encima del tipo de referencia. La Comisión también observa que el Astillero Gdynia ha estado en una situación financiera muy precaria durante varios años, con un pasivo considerablemente superior a su activo. El Astillero Gdynia no ha podido obtener financiación para su producción de ninguna otra fuente externa. Su capital de explotación fue financiado mediante anticipos cubiertos en su totalidad por las garantías de la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación, por préstamos cubiertos íntegramente por las garantías del Tesoro Público y por créditos de KPS. Así pues, el tipo de interés aplicado por KPS no parece reflejar correctamente el riesgo contraído. Aunque KPS exigiera una garantía, su valor sigue siendo cuestionable; cabe recordar que la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación y el Tesoro Público exigieron una garantía similar y, considerando el coeficiente entre el pasivo y el activo del Astillero Gdynia, parece probable que KPS no pudiese obtener una garantía de primer orden sobre el activo de astillero. En cualquier caso, las autoridades polacas no han proporcionado una información detallada que permita a la Comisión determinar el valor real de la garantía exigida.

(258) Además, no hay ninguna diferencia entre los préstamos concedidos por KPS y los concedidos por la Agencia de Desarrollo Industrial, que es la propietaria de KPS. Es difícil afirmar simultáneamente, como hacen las autoridades polacas, que los préstamos concedidos por la Agencia de Desarrollo Industrial constituyen ayuda estatal mientras que los concedidos por su filial, KPS, cumplen los requisitos del principio del inversor en una economía de mercado.

(259) Finalmente, la Comisión observa que KPS se creó como fondo controlado por el Gobierno con objetivos de interés público y que su financiación corría íntegramente a cargo del Estado o estaba garantizada por este a través de la Agencia de Desarrollo Industrial. Según el documento «Una estrategia para el sector de la construcción naval (astilleros de construcción naval) en Polonia 2006-2010», KPS «se fundó para organizar la financiación de la producción del astillero hasta que los inversores privados tomaran el control». La estrategia, concebida para alcanzar objetivos no solo económicos sino también sociales y macroeconómicos ([56]), otorga diversos poderes a KPS, junto con la Agencia de Desarrollo Industrial, el Tesoro Público y otros organismos públicos competentes. Las relaciones financieras de KPS con la Agencia de Desarrollo Industrial y el Tesoro Público son bastante claras y KPS actúa más bien como vehículo para la transferencia de activos destinados por el presupuesto del Estado para los astilleros de Polonia, entre los que se incluye Gdynia.

(260) Por ello, la Comisión concluye que KPS no actuó como inversor en una economía de mercado cuando concedió préstamos de capital de explotación al Astillero Gdynia. Así pues, estos préstamos, enumerados en los cuadros 1 y 2 del considerando 158, constituyen ayuda estatal.

([55]) En particular, el anexo 3 a la carta de 9 de enero de 2008.

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

Garantías de la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación (KUKE)

(261) En sus comentarios tras la adopción de la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, las autoridades polacas sostuvieron que las garantías concedidas por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación al Astillero Gdynia no constituían ayuda estatal. La Comisión no puede aceptar esta afirmación.

(262) En primer lugar, la Comisión desea señalar que las garantías de los pagos anticipados concedidas por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación están garantizadas por el Tesoro y que las transacciones relacionadas se incorporan a una cuenta bancaria separada a nombre de «Interes Narodowy». Si dicha cuenta no dispone de fondos suficientes, la KUKE puede recurrir a préstamos del Tesoro o beneficiarse de las garantías crediticias del Tesoro.

(263) En segundo lugar, la Comisión recuerda su Decisión de 18 de julio de 2007 en el asunto N 105/07 ([57]) por la que aprobaba como carente de ayuda estatal el régimen del programa de funcionamiento del seguro de exportación garantizado por el Tesoro de la KUKE. Este régimen cubre actualmente el tipo de garantías de producción que el Astillero Gdynia ha recibido durante los últimos años. La Comisión observa que el régimen excluye explícitamente ([58]) las empresas en crisis financiera en el sentido de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis. La principal característica del régimen es que las primas de la garantía se determinan sobre la base de una evaluación del riesgo. Por ejemplo la prima de la garantía para una empresa que pertenece a la categoría del riesgo más elevado equivale a un […] % anual para garantías inferiores a 2 años y a un […] % anual para garantías superiores a dos años. La prima básica equivale a un […] % anual. A efectos de comparación, la KUKE concedió garantías al Astillero Gdynia contra una prima del 2 % anual si la garantía no excedía de 35 millones PLN y del 1 % anual si la garantía superaba dicha cantidad.

(264) Así pues, es evidente que el Astillero Gdynia no podía obtener las garantías cubiertas por el régimen antes descrito y aprobado por la Comisión como carente de ayuda. Por consiguiente, las garantías concedidas al Astillero Gdynia no están carentes de ayuda.

(265) Además, es obvio que la prima de garantía aplicada al Astillero Gdynia es muy inferior a la prima básica aplicada a las garantías para empresas saneadas y varias veces menor que la prima aplicada a las empresas de riesgo elevado que, sin embargo, aún pueden acogerse al régimen antes descrito. La Comisión concluye que la prima de la garantía aplicada al Astillero Gdynia no corresponde a una prima de mercado y que por lo tanto estas garantías constituyen ayuda estatal.

(266) En tercer lugar, de conformidad con la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía ([59]), para que una garantía individual del Estado no constituya ayuda estatal, el prestatario no debe estar en una situación financiera difícil. Es evidente que esta condición no se cumple en el presente caso. De conformidad con la citada Comunicación, cuando el prestatario está en situación de dificultad financiera el elemento de ayuda de la garantía podrá alcanzar el importe cubierto por ella.

(267) Finalmente, la Comisión observa que el Astillero Gdynia solo contó con las garantías proporcionadas por la KUKE y por el Tesoro y no consiguió obtener ninguna otra garantía en el mercado.

(268) Por ello, la Comisión concluye que la KUKE no actuó como un inversor en una economía de mercado al conceder las garantías al Astillero Gdynia.

c) ***Falseamiento de la competencia causado por la ayuda estatal al Astillero Gdynia***

(269) La Comisión considera que la dependencia completa de la ayuda estatal permitió que el Astillero Gdynia incurriera en prácticas contrarias a la competencia tales como la aplicación de precios por debajo del coste de producción sin sufrir las consecuencias que tales prácticas implican normalmente, a saber, la eliminación del mercado.

(270) Además, la Comisión observa que uno de los principales problemas a largo plazo del Astillero Gdynia era la conclusión de contratos que resultaron deficitarios ya que el zloty se revalorizó frente al dólar, la moneda dominante en el sector de la construcción naval, y el precio de las chapas de acero subió en todo el mundo. Estos factores externos ya se habían señalado como las principales amenazas para el funcionamiento continuo del astillero en el plan de reestructuración de 2002, y también posteriormente en la versión modificada de 2004, en el nuevo plan de reestructuración de 2006 y, finalmente, durante la privatización de 2008.

([57]) Decisión de la Comisión de 18 de julio de 2007 en el asunto N 105/07, Régimen de garantía para contratos de exportación, resumen en DO C 214 de 13.9.2007.

([58]) Artículo 3, apartado 1, punto 1), de la resolución 111/2006 del Comité de política de seguros de exportación, de 20 de diciembre de 2006.

([59]) DO C 71 de 11.3.2000, p. 14.

(271) A pesar de que la dirección del astillero era consciente de estas amenazas, continuó concluyendo contratos sin tomar ninguna medida para reducir el riesgo. Esta práctica comercial continuó durante el auge sin precedentes que se registró en el mercado de la construcción naval entre 2004 y 2008, cuando los precios de la construcción naval subieron hasta niveles récord. A consecuencia de esta práctica, el astillero consiguió mantener la actividad y el empleo, pero a cambio de fuertes pérdidas en la construcción naval básica. Según el análisis de diligencia debida elaborado por Amber en la primera mitad de 2008, la cartera de pedidos actual, con entregas previstas durante 2008 y 2009, también adolece de un riesgo de pérdidas significativas debidas a contratos deficitarios concluidos sin ninguna medida que mitigue el riesgo; esto ha sido confirmado por las autoridades polacas.

(272) Basándose en lo anterior, la Comisión concluye que toda la ayuda concedida al Astillero Gdynia descrita en la parte II, punto 7, podía falsear o amenazar falsear la competencia en el mercado de la construcción naval.

Conclusión

(273) En conclusión, la Comisión considera que todas las medidas concedidas al Astillero Gdynia son ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

2.2. **Posibilidad de que las autoridades polacas y los terceros presenten comentarios**

(274) Mediante su decisión de 1 de junio de 2005, la Comisión incoó un procedimiento de investigación formal sobre una serie de medidas, incluida la reestructuración de la deuda (condonaciones, aplazamientos, cambios en el calendario de pago), basada en varios motivos jurídicos y referente a un cierto número de acreedores públicos, inyecciones de capital, garantías de producción del Tesoro y medidas de obtención de capital (la emisión de obligaciones y la permuta de deuda por acciones).

(275) La Comisión también declaró claramente que no se podía aceptar el argumento de las autoridades polacas de que los anticipos de los armadores debían considerarse contribución propia. En este sentido, la Comisión expresó dudas de que las garantías de anticipos proporcionadas por la KUKE constituyeran ayuda estatal y anunció que investigaría la naturaleza de estos anticipos.

(276) Tanto las autoridades polacas como el beneficiario presentaron comentarios; sin embargo, aunque discutían la competencia de la Comisión para evaluar la compatibilidad de parte de las medidas afectadas, no impugnaban la conclusión de la Comisión de que, siempre que estas medidas se hubieran concedido después de la adhesión de Polonia a la UE, constituían nueva ayuda en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. La única excepción era la naturaleza de las garantías proporcionadas por la KUKE, que, según los comentarios, no constituían ayuda estatal. Las autoridades polacas sostuvieron también posteriormente que los créditos concedidos por KPS no constituían ayuda estatal. La Comisión ha examinado los argumentos expuestos por las autoridades polacas y por el beneficiario.

(277) Durante la investigación de la Comisión se registraron en varias ocasiones cambios significativos en la estrategia del Gobierno polaco en su condición de accionista mayoritario del Astillero Gdynia, tal y como muestra la anterior descripción de los acontecimientos. La estrategia de consolidar el sector de la construcción naval cambió a una estrategia de separar los Astilleros Gdynia y Gdańsk y a una decisión de privatizar parcialmente el Astillero Gdynia, y posteriormente cambió a una estrategia de privatización completa. Esta orientación de la estrategia también es cuestionable dada la evidente falta de interés de los operadores del mercado en comprar el astillero.

(278) Según se ha indicado anteriormente, la Comisión mantuvo contactos regulares con las autoridades polacas en su condición de propietarias del Astillero Gdynia y con el propio Astillero Gdynia. La Comisión indicó reiteradamente tanto a las autoridades polacas como al astillero que todas las medidas concedidas al astillero mediante recursos del Estado constituían probablemente ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, habida cuenta de la precaria situación financiera del astillero y de la ausencia de cualquier financiación externa carente de ayuda estatal. La Comisión también advirtió de que esta ayuda estatal se había concedido conculcando el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE y era incompatible con el mercado común. La Comisión también señaló en varias ocasiones que las garantías proporcionadas al Astillero Gdynia por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación constituían ayuda estatal.

(279) Durante su investigación, la Comisión también cotejó los detalles de las operaciones de KPS y la naturaleza de los préstamos de capital de explotación que concedió al astillero. La Comisión indicó a las autoridades polacas que con toda probabilidad estos préstamos constituían ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

(280) Finalmente, la Comisión observó durante su investigación que el Astillero Gdynia segía acumulando deudas con entidades públicas. La Comisión cotejó la información al respecto e informó a Polonia (en su condición de dueño y acreedor del astillero) de que la no ejecución de la deuda con entidades públicas o su reestructuración podían constituir ayuda estatal en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

3. *COMPATIBILIDAD DE LA AYUDA CON EL MERCADO ÚNICO —EXCEPCIÓN DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 87, APARTADO 3, DEL TRATADO CE*

(281) El objetivo principal de las medidas es ayudar a una empresa en dificultades financieras y mantenerla en activo. En estos casos puede aplicarse, siempre que se cumplan las condiciones correspondientes, la exención del artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado CE, que permite autorizar las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común.

(282) La ayuda de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis se rige actualmente por las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ([60]) (en lo sucesivo, «las Directrices»), que sustituyen al texto adoptado en 1999 ([61]) (en lo sucesivo, «las Directrices de 1999»).

(283) Las disposiciones transitorias de las Directrices establecen que notificaciones registradas antes del 10 de octubre de 2004 se examinarán a la luz de los criterios vigentes en el momento de la notificación (punto 103). En el presente caso, algunas medidas se notificaron a la Comisión de conformidad con el procedimiento de medidas transitorias contemplado en el anexo IV, punto 3, del Tratado de Adhesión el 29 de abril de 2004, fecha en la que estaban en vigor las Directrices de 1999. Sin embargo, las Directrices también establecen que se aplicarán a la evaluación de toda ayuda de salvamento o de reestructuración que se conceda sin la autorización de la Comisión (ayuda ilegal) cuando la ayuda, o una parte de ella, se haya concedido después del 1 de octubre de 2004 (punto 104, primer párrafo). Dado que casi todas las medidas descritas en los considerandos 209 a 232 se concedieron ilegalmente después de esa fecha, la Comisión concluye que se aplican las Directrices de 2004.

(284) Las Directrices se aplican a las empresas de todos los sectores, con las excepciones enumeradas en su punto 18. El Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval ([62]), que es el marco jurídico para la evaluación de la ayuda estatal para este sector, remite al punto 12 de las Directrices como fundamento jurídico pertinente para evaluar la ayuda de salvamento o de reestructuración.

A. AYUDA DE SALVAMENTO

(285) Las Directrices establecen que la ayuda de salvamento se concede como ayuda temporal para las empresas en crisis financiera durante el tiempo necesario para elaborar un plan de reestructuración o de liquidación o con objeto de resolver una grave crisis de liquidez.

(286) La Comisión observa que la ayuda estatal concedida al Astillero Gdynia no cumple ni la condición de temporalidad, ya que todas las medidas de ayuda se concedieron por períodos muy superiores a los 6 meses establecidos, ni la condición de reversibilidad, pues se autorizaron medidas irreversibles como, por ejemplo, inyecciones de capital y condonaciones de deuda comparables a subvenciones.

(287) La Comisión concluye, por lo tanto, que las medidas enumeradas en los considerandos 209 a 232 no son compatibles con el mercado común ya que constituyen ayuda de salvamento.

B. AYUDA DE REESTRUCTURACIÓN

(288) La definición contenida en el punto 17 de las Directrices indica que la ayuda de reestructuración forma parte de un plan realista, coherente y de amplio alcance destinado a restablecer la viabilidad a largo plazo de una empresa en un plazo de tiempo razonable. La reestructuración suele constar de los siguientes elementos: reestructuración de todos los aspectos de las actividades de la empresa, reorganización y racionalización de su negocio, incluida la supresión de las actividades que generen pérdidas, y reestructuración financiera. Sin embargo, si las operaciones de reestructuración se benefician de ayuda estatal no pueden limitarse exclusivamente a cubrir las pérdidas anteriores sin abordar las causas que las originan, es decir, sin empreder una verdadera reestructuración. Además, la reestructuración debe financiarse por lo menos en parte mediante los recursos propios de la empresa o de fuentes externas libres de ayuda estatal y la ayuda estatal debe limitarse al mínimo necesario para restablecer la viabilidad. Finalmente, deben existir contrapartidas que mitiguen el efecto de falseamiento de la ayuda.

(289) Teniendo en cuenta que la ayuda de reestructuración produce, por su naturaleza, graves falseamientos, la Comisión considera que la ayuda a empresas en crisis puede contribuir al desarrollo de actividades económicas sin alterar las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común solamente si se cumplen todas las condiciones establecidas en las Directrices.

(290) A continuación la Comisión analiza el cumplimiento de estas condiciones.

([60]) DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.
([61]) DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.
([62]) DO L 317 de 30.12.2003, p. 11.

a) ***Criterios de subvencionabilidad***

(291) Para poder acogerse a una ayuda de salvamento o reestructuración, la empresa debe poder ser considerada una empresa en crisis en el sentido de las Directrices. La Comisión cree que la situación financiera del Astillero Gdynia, por lo menos desde 2002, se ha caracterizado por su continua falta de liquidez y su insolvencia, unas pérdidas cada vez mayores y el valor negativo de su activo. El Astillero Gdynia es por lo tanto una empresa en crisis en el sentido de las Directrices.

b) ***Restablecimiento de la viabilidad a largo plazo***

(292) De conformidad con el punto 34 de las Directrices, la concesión de la ayuda debe estar supeditada a la ejecución del plan de reestructuración, que debe permitir a la empresa restablecer la viabilidad en un plazo razonable. El restablecimiento de la viabilidad significa que la empresa, al término de la reestructuración, puede cubrir todos sus costes y lograr una rentabilidad de los fondos propios que le permita afrontar la competencia con sus propias fuerzas. La reestructuración debe llevarse a cabo tan rápidamente como sea posible.

(293) La Comisión observa que, durante esta investigación, revisó dos planes de reestructuración (2004 y 2006) elaborados por la dirección del astillero y aprobados por su accionista mayoritario, el Estado. La Comisión concluyó que sus serias preocupaciones en cuanto a si los dos planes restablecerían la viabilidad del astillero no se habían disipado. Dado que el plan de reestructuración de 2006 ha sustituido al plan de reestructuración de 2004, la Comisión explica a continuación en qué se basan sus dudas fundadas referentes al plan de reestructuración de 2006. No obstante, la Comisión observa que este plan se asemeja en muchos aspectos al plan de reestructuración de 2004 y las dudas expresadas por la Comisión en su decisión de incoar el procedimiento de investigación formal del plan de reestructuración de 2004 también se aplican íntegramente al plan de reestructuración de 2006.

(294) La Comisión recuerda la afirmación de las autoridades polacas, después de haber adoptado la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, de que el plan de reestructuración de 2004 constituía una base económica saneada para la reestructuración del astillero. La realidad mostró que el plan de 2004 no era suficiente para restablecer la viabilidad del astillero y ya en 2006 fue necesario modificarlo.

(295) La Comisión observa que el plan de reestructuración de 2006 se centraba principalmente en la reestructuración financiera y que no se abordaban de manera convincente los aspectos industriales. El plan no contemplaba ninguna estrategia industrial convincente de gran alcance.

(296) Esto se ilustra en especial mediante la estrategia de inversión propuesta, que podía definirse como una colección de pequeños proyectos de modernización sin la visión global que parecería necesaria para modernizar las instalaciones, muchas de las cuales databan de la década de los años 70. El plan no analizaba detalladamente el estado actual de las instalaciones de producción ni sus deficiencias y no identificaba los estrangulamientos del astillero. Según el consultor externo de la Comisión, las cantidades destinadas a inversiones (240 millones PLN; 69 millones EUR) son demasiado escasas para garantizar una verdadera modernización.

(297) Para situar las inversiones previstas en su contexto, también es digno de interés tener en cuenta los pronósticos de la depreciación anual de los activos del astillero y las tendencias del valor de los activos fijos, según se estiman en el plan de reestructuración de 2006. La depreciación durante 2007-2009, es decir, el período de inversión, se calcula en 100 millones PLN. De ello se desprende que por lo menos el 40 % de las inversiones de 240 millones PLN previstas es necesario simplemente para mantener los activos a su nivel técnico actual y el 60 % restante sería el máximo disponible para la modernización real. La estimación del balance de resultados apunta a un aumento constante de los activos fijos de 246 millones PLN en 2006 a 361 millones PLN en 2010; sin embargo, esta tendencia debería invertirse en 2010, y el valor de los activos fijos disminuiría de nuevo a 284 millones PLN en 2012 (último año incluido en las previsiones).

(298) Por ello, la Comisión no considera que el alcance de la estrategia de inversión sea suficientemente amplio para asegurar a largo plazo la verdadera modernización y viabilidad.

(299) La Comisión también observa que el objetivo de productividad para 2012 de 37 horas-hombre/CGT, aunque sea mejor que la situación actual, es aún modesta en comparación con los astilleros europeos eficaces que logran una productividad de aproximadamente 20 horas-hombre/CGT.

(300) El plan afirma que uno de los principales problemas del astillero es el alto absentismo y la escasez de trabajadores cualificados, que se van a otros astilleros europeos en busca de mejores sueldos. La Comisión considera que el aumento salarial del 10 % previsto en 2006 y del 4 % anual de 2008 en adelante, no bastará para resolver este problema.

(301) Basándose en lo anterior, la Comisión no considera que la reestructuración industrial y organizativa prevista sea suficiente para restablecer la viabilidad a largo plazo de los astilleros.

(302) Además, la Comisión observa que los resultados financieros previstos por el astillero no se corresponden con su análisis de sensibilidad, basado en una situación que implicaba la depreciación del dólar americano, el descenso de los precios de los buques y la subida de precios de los materiales y salarios. El análisis de sensibilidad muestra que con una depreciación anual del dólar americano de 0,10 PLN el plan de reestructuración de 2006 no permitiría restablecer la viabilidad. Así pues, la Comisión concluye que el plan de reestructuración de 2006 no es suficientemente sólido ([63]).

(303) Finalmente, la Comisión observa que las medidas de reestructuración previstas en el plan no podían ejecutarse sin un inversor y que el nuevo capital necesario para ejecutar lo que parecía ser una reestructuración bastante modesta era considerable, principalmente debido a la necesidad de emprender una costosa reestructuración financiera (1 015 millones PLN) ([64]). La Comisión duda de que el plan se basara en hipótesis realistas en cuanto a la capacidad del astillero para atraer capital nuevo.

(304) Estas dudas fueron confirmadas por la evolución de hecho del proceso de privatización del Astillero Gdynia. Según se ha indicado anteriormente, el Estado, como dueño del Astillero Gdynia, ha intentado dos veces encontrar un inversor privado dispuesto a hacerse cargo del astillero. Ninguna de las tentativas de privatización (ya sea la privatización parcial en 2006 o la venta de todas las acciones de propiedad estatal en 2007) tuvo éxito. La Comisión observa que las tentativas de privatización tuvieron lugar en un momento en que el mercado de la construcción naval se caracterizaba por un auge sin precedentes y por lo tanto presentaba unas condiciones óptimas para la venta del astillero. El resultado negativo del proceso de privatización solo puede interpretarse como una falta de confianza de los operadores del mercado en la capacidad del astillero para restablecer la viabilidad a largo plazo. La retirada de Amber del proceso de privatización después de un detallado análisis de diligencia debida no hace sino confirmar esto ([65]).

(305) La Comisión ha tomado nota de los esfuerzos reiterados de las autoridades polacas para encontrar un inversor privado para el Astillero Gdynia tras la retirada de Amber. Sin embargo, hasta la adopción de la decisión, ninguna prueba convenció a la Comisión de que el esfuerzo renovado de privatización pudiera concluir positivamente en un período corto de tiempo y conforme a las Directrices. Según lo explicado a continuación, el plan de reestructuración conjunto de ISD Polska y el plan de reestructuración de PSC se basan en la expectativa de que se concederán cantidades significativas de ayuda estatal adicional al astillero y que será posible que el astillero recupere la viabilidad si se libera de las deudas pendientes y de las pérdidas anticipadas en contratos existentes.

Plan de reestructuración conjunto elaborado por ISD

(306) La Comisión concluye que el plan de reestructuración conjunto no ha demostrado que la viabilidad del Astillero Gdynia se vaya a restablecer después de la fusión con el astillero Gdańsk. En especial, la Comisión no está convencida de las previsiones financieras ni de la solidez del plan. Considera que las medidas de reestructuración previstas en el plan no son suficientemente amplias. Aunque el plan de reestructuración conjunto revisado haya logrado algunas mejoras, la Comisión concluye que no restablecerá la viabilidad de los astilleros fusionados. A continuación la Comisión evalúa el plan de reestructuración de septiembre que sustituyó al proyecto de plan de junio y resalta las diferencias solamente cuando son pertinentes para su evaluación.

(307) Las previsiones del plan de junio contemplan que no se logrará la rentabilidad de los recursos propios hasta el año 2020 y la de las inversiones hasta 2016, lo que tiende a llevar a la Comisión a la conclusión de que el proyecto no es viable. Además, estos resultados se basan en importes no descontados; si estos se descontaran, la rentabilidad de los recursos propios y del capital invertido se alcanzaría más tarde incluso. El plan de septiembre introduce una mejora a ese respeto porque refleja las previsiones descontadas. Sin embargo, el plan contempla que la rentabilidad descontada de los recursos propios se lograría en 2018, es decir, 10 años después de la entrada del nuevo inversor en 2009, plazo que sigue siendo demasiado largo y demuestra el riesgo del proyecto. La

([63]) La Comisión observa que la hipótesis de base contemplaba un tipo de cambio de 3,0 PLN/USD, pero que el tipo de cambio actual es 2,2 PLN/USD.

([64]) El capital propio del astillero en 2006 registraba un valor negativo de 576 millones PLN.

([65]) Amber indicó que su análisis mostró que el astillero no llegaría a ser rentable después de la reestructuración que Amber planeaba efectuar.

Comisión mantiene, por lo tanto, que el plan no demuestra que el proyecto sea viable. Además, la Comisión observa que la mejora de las previsiones financieras no se basa en la adopción de nuevas medidas de reestructuración de gran envergadura (tales como mejoras de la productividad o reducción de los costes) sino en modificaciones de las principales hipótesis financieras subyacentes que no se han justificado suficientemente, como se explicará más adelante.

(308) Las previsiones financieras asumen que una gran parte de los costes de reestructuración pueden cubrirse mediante los futuros flujos de tesorería de la empresa. La Comisión considera que esto es poco realista para una empresa que ha generado pérdidas enormes en el pasado y necesita una reestructuración sustancial. Según el plan de septiembre, la tesorería se verá afectada por las deudas anteriores, que han aumentado de 592 millones PLN a 712 millones PLN. Por otra parte, hay que reembolsar una gran parte de las deudas con entidades públicas (más de 400 millones PLN) entre 2012 y 2018, es decir, mucho después del período de reestructuración previsto ([66]). La Comisión observa que el inversor ha admitido que el nivel de resultados esperados está en los límites de la rentabilidad, pero también afirma que existe una razón adicional por la que ISD Polska está interesada en este proyecto. El inversor sostiene que el astillero creará una demanda importante para otra empresa de grupo, la acería Huta Częstochowa, y que por lo tanto la inversión en el Astillero Gdynia tiene sentido para el conjunto del grupo ISD Polska.

(309) La Comisión observa que el plan de reestructuración conjunto está basado en la presunción de que la ayuda estatal se concedió en el contexto de la privatización para saldar la deuda del astillero y cubrir las pérdidas previstas. El plan también se basa en una presunción de que las actividades del astillero continuarán siendo financiadas por garantías de la KUKE en condiciones ventajosas en comparación con su práctica normal para las empresas saneadas. Las previsiones financieras tienen en cuenta esta ayuda estatal esperada. El plan de reestructuración conjunto de septiembre no redujo esta dependencia de la ayuda estatal adicional. Al contrario, el inversor identificó una deuda potencial adicional de 308 millones PLN relacionada con un litigio fiscal entre el Astillero Gdańsk y el Estado. El inversor espera que el Tesoro garantice el pago de esta deuda si llega a materializarse.

(310) La Comisión observa que ni el plan de junio ni la actualización de septiembre contienen un plan de actividad completo para la producción de estructuras de acero. Esta deficiencia es grave, pues este negocio debe generar un volumen de negocios de 300 millones PLN al término del período de reestructuración, debe beneficiarse de la considerable capacidad de transformación de acero del nuevo astillero (que aumentará de 4 % en 2009 hasta un 20 % en 2012) y debe representar alrededor del 10 % de las ventas del nuevo astillero.

(311) El plan de septiembre se remite a un estudio de mercado independiente que parece demostrar que la demanda de estructuras de acero en Polonia y en toda Europa crecerá durante los años venideros. Sin embargo, el estudio no analiza cómo podría aprovecharse de este crecimiento el astillero fusionado. El plan de septiembre, aunque más detallado en lo que respecta al negocio de estructuras de acero, no analiza si la previsión del volumen de producción para el nuevo astillero es realista. Al contrario, contiene otras indicaciones de que estas previsiones pueden ser poco realistas.

(312) La producción actual de estructuras de acero es de 2 000 toneladas, mientras que el objetivo de producción asciende a 56 000 toneladas. Comparado con el plan de junio, el plan de septiembre prevé duplicar la producción ya desde 2010 (24 000 toneladas en comparación con 12 000 toneladas en el plan de junio) y cuadruplicar la producción a partir de 2012 (56 000 toneladas en comparación con 13 000 toneladas en el plan de junio). Huta Częstochowa, uno de los mayores productores de acero de Polonia, tiene una producción de estructuras de acero de 100 000 toneladas.

(313) ISD Polska enumera los contratos del astillero Gdańsk para estructuras de acero, incluido un contrato para instalaciones de almacenamiento de aceite de alrededor de 5 000 toneladas al año en 2008 y 2009. Conforme al plan, la fabricación de este producto concreto sería de 16 000 toneladas antes de 2010, incrementándose hasta 36 000 toneladas en 2012.

([66]) Por ejemplo, en 2014, el beneficio neto previsto asciende a 93 millones PLN, de los cuales 55 millones PLN se tendrán que utilizar para pagar antiguas deudas con entidades públicas. El último año durante el que habrá que soportar costes de reestructuración relativos a operaciones anteriores (deudas acumuladas con entidades públicas) es 2018, en el que habrá que generar 45 millones PLN de flujo de tesorería adicional con este fin.

(314) No se ha presentado análisis de mercado ni informe de previsiones alguno que expliquen las previsiones de beneficios en el negocio de estructuras de acero (9,5 % en 2010 y alrededor del 8 % a partir de ese año). La Comisión observa que, según la Oficina Estadística polaca, la rentabilidad del sector de las estructuras de acero en Polonia se incrementó hasta un 6 % en 2006 y se mantuvo en ese nivel en 2007.

(315) Sobre la base de la información disponible, la Comisión concluye que el negocio de construcción de acero, que debe formar parte integral y significativa del funcionamiento del nuevo astillero, no se basa en un análisis verosímil de la competitividad del nuevo astillero. El análisis de mercado no demuestra que sea probable que la demanda del mercado absorba las previsiones de producción del nuevo astillero. El plan no ha demostrado que esté basado en suposiciones realistas para el segmento de las estructuras de acero.

(316) Por lo que respecta a la reestructuración de la contratación, el plan aborda dos de las causas externas más importantes de las dificultades actuales del astillero (costes materiales cada vez mayores y apreciación del zloty) mediante la serie de medidas descritas anteriormente. El plan se basa principalmente en la suposición de que será posible introducir cláusulas de indización en los contratos de construcción naval, por lo menos parcialmente, transfiriendo al armador los riesgos asociados con las fluctuaciones monetarias y los costes de materiales. Sin embargo, el plan no ha mostrado que los armadores hayan aceptado o vayan a aceptar estas cláusulas de indización. El plan de septiembre proporcionaba cierta información adicional al respecto, concretamente, unos extractos de contratos existentes de los dos astilleros que incluyen cláusulas de indización de esa índole.

(317) La Comisión ha examinado estas pruebas y observa que los contratos presentados en el plan incluían inicialmente cláusulas de indización por las que el comprador asumiría cualquier aumento de los precios del acero, pero estas cláusulas fueron canceladas por una adenda posterior y reemplazadas por un acuerdo por el que el astillero y el comprador compraban conjuntamente los materiales y, una vez realizada esta compra, acordaban un ajuste del precio. Los acuerdos sobre este ajuste de precios se pactarán en una adenda posterior. Sin embargo, esta adenda no se ha presentado a la Comisión.

(318) La Comisión también observa que estos contratos se concluyeron y renegociaron en un período de demanda máxima (de 2005 en adelante) en el que la flexibilidad de los armadores era una respuesta a las limitaciones del suministro. Si bien la Comisión es consciente de que la práctica de la indización de precios del acero ha aparecido recientemente en el sector de la construcción naval, cabe tener en cuenta que anteriormente estas cláusulas no se aceptaban, particularmente en tiempos difíciles.

(319) Sobre la base de la información disponible, la Comisión no considera que el plan demuestre que el astillero pueda concluir contratos con cláusulas de indización. En opinión de la Comisión, la experiencia del Astillero Gdynia a este respecto, según lo descrito en el plan, no es concluyente.

(320) El plan de septiembre, en comparación con el proyecto de junio, contiene información más detallada sobre la estrategia de cobertura prevista para aminorar los riesgos de orden monetario. Sin embargo, el plan no demuestra que alguno de los dos astilleros haya utilizado estos instrumentos (incluida la cobertura natural sin coste), por lo menos en estos últimos años ([67]). Aunque el plan de septiembre cuantifique los costes y efectos de la política de cobertura propuesta, no muestra que el nuevo astillero pudiera obtener esta protección en el mercado. Está claro, por otra parte, que los bancos exigen a los inversores que elaboren una estrategia completa de cobertura antes de decidir si ofrecen cobertura.

(321) Considerando la importancia de este elemento para las actividades del astillero, el plan no aborda este problema de manera convincente. Efectivamente, el análisis de sensibilidad sugiere que, a pesar de la introducción de estas medidas atenuantes del riesgo, supuestamente incorporadas en las previsiones financieras, estas últimas siguen siendo sensibles a variaciones menores en el tipo de cambio, como se describirá más adelante. Por lo tanto, la Comisión no ha quedado convencida de que la política de cobertura prevista sea suficientemente amplia para asegurar la viabilidad a largo plazo del astillero.

(322) En cuanto a la reestructuración del empleo, el plan no contiene ningún análisis de las necesidades de racionalización sino que se limita a afirmar que se reducirá la mano de obra. El plan indica, pero de nuevo sin más justificación, que esta reducción afectará a unos costes de aproximadamente 69 millones PLN. El plan de septiembre cuantifica los costes y los efectos de la reestructuración del empleo pero no explica ni justifica la base de cálculo de estos costes y efectos. Habida cuenta de lo anterior, la Comisión no puede concluir que el plan identifique detalladamente las justificaciones y los efectos de los despidos y que la cuantificación de costes y efectos se base en suposiciones fiables.

(323) Por lo que se refiere a las previsiones financieras, la Comisión oberva en especial los siguientes puntos débiles de la hipótesis en la que se basa el modelo financiero elaborado por ISD Polska, y cuestiona la credibilidad de estas previsiones.

([67]) El plan indica que en dos contratos se incluyeron cláusulas monetarias, pero estas no se han presentado.

(324) Primeramente, el plan de septiembre, en comparación con el proyecto de junio, presupone unos precios de venta perceptiblemente mayores para los buques de transporte de automóviles, uno de los dos productos principales del nuevo astillero. El plan basa las previsiones para los primeros años en contratos existentes concluidos por el Astillero Gdynia. Sin embargo, no justifica las previsiones de los años siguientes y no presenta ninguna previsión externa al respecto ([68]).

(325) En segundo lugar, la presunción de que los salarios aumentarán un 4-6 % al año durante el período de reestructuración parece infravalorada teniendo en cuenta la importante falta de personal cualificado, la rotación, el absentismo y la competencia salarial, tanto de astilleros del extranjero como de Polonia, que afectan a ambos astilleros. El plan de septiembre prevé unos niveles de crecimiento salarial menores incluso que el plan de junio. La Comisión observa que, de enero de 2007 a enero de 2008, el sueldo bruto medio en Polonia creció un 11,5 % ([69]) y se espera que siga aumentando. Diversas fuentes, entre ellas las mencionadas en el plan de reestructuración de septiembre (tales como el Banco Nacional de Polonia, la OCDE, las previsiones económicas de la primavera 2008 de la CE y Goldman Sachs), prevén un crecimiento significativo a medio plazo de los salarios en Polonia y una escasez de mano de obra cada vez mayor. En cualquier caso, este factor debe tenerse en cuenta en el análisis de sensibilidad.

(326) En tercer lugar, la hipótesis de base asume unos costes de las garantías de capital de explotación del 1,5 %. Este cálculo se basa en la suposición de que la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación concederá unas garantías totales para los pagos anticipados y que estas garantías se concederán en condiciones más favorables que las que ofrece dicha Agencia a otras empresas (saneadas). Si los astilleros fusionados tuvieran que obtener unas garantías similares en el mercado, tal como afirman las autoridades polacas en sus aclaraciones de 7 de julio de 2008, el coste del capital sería considerablemente superior al asumido en la hipótesis de base ([70]), lo que tendría consecuencias negativas directas para las previsiones financieras.

(327) Teniendo en cuenta estas suposiciones, el plan no ofrece suficientes garantías de que la hipótesis de base de las previsiones financieras sea realista y factible.

([68]) El plan hace referencia a varios informes externos que, según se dice, contienen previsiones de precios para este tipo de buques. La Comisión observa que los informes que se le han presentado no contienen tales previsiones.

([69]) Dato publicado por la Oficina Estadística Central polaca el 15 de febrero de 2008.

([70]) La KUKE cobra un 4,2 % de la cantidad garantizada a las empresas con un mayor riesgo de impago para el tipo de garantías al astillero fusionado con una prima del 1-2 %. El plan no demuestra que el astillero podría obtener en el mercado garantías de magnitud similar y en condiciones similares.

(328) Además, el análisis de sensibilidad no muestra que el plan sea suficientemente sólido para soportar una parte de los principales factores de riesgo asociados con el funcionamiento del astillero. La revisión del plan de septiembre tampoco refleja una mejora convincente.

(329) El análisis de sensibilidad indica que una depreciación del 5 % del dólar americano frente al zloty causaría un descenso del 35 % en el beneficio neto acumulado a diez años incluso aunque la hipótesis de base tuviera en cuenta las medidas de reestructuración para aminorar el riesgo de tipo de cambio.

(330) Un análisis separado adjunto al plan de septiembre apunta a que una apreciación del 5 % del euro frente al dólar americano entre 2013 y 2017 (es decir, después de la fecha prevista para que Polonia se incorpore al euro) causaría una reducción del 44 % en el beneficio neto acumulado a diez años en comparación con la hipótesis de base.

(331) La Comisión observa que si estas dos monedas se apreciaran (una apreciación única del zloty en 2009 y una apreciación única del euro en 2013) frente al dólar americano un 5 % en comparación con la situación de base, el beneficio acumulado a diez años se reduciría un 80 % con respecto a la hipótesis de base.

(332) La Comisión concluye que el análisis de sensibilidad demuestra que las previsiones financieras son sensibles a cambios de poca importancia en las suposiciones subyacentes, en especial por lo que se refiere al tipo de cambio, lo cual, según el propio plan, es uno de los factores principales que han llevado a las actuales dificultades financieras del astillero. La Comisión no puede concluir sobre esa base que el plan de reestructuración conjunto sea suficientemente sólido para garantizar el restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de los astilleros fusionados.

Plan de reestructuración de PSC

(333) En muchos aspectos el plan contiene deficiencias importantes que llevan a la Comisión a concluir que no demuestra que la viabilidad se restablecerá en un período de tiempo razonable. Las graves incoherencias del plan de reestructuración plantean dudas significativas en cuanto a su viabilidad y solidez. El plan contiene presunciones contradictorias por lo que se refiere a la estrategia de mercado y a la producción y capacidad futuras del astillero. Además, no hay ningún análisis de mercado que justifique la estrategia elegida y demuestre que la cartera hipotética produciría beneficios.

(334) Por lo que se refiere a la reestructuración financiera, las suposiciones referentes al coste del capital, a los acuerdos para financiar la producción y al tipo de cambio presentan las siguientes deficiencias graves. El plan asume que los tipos de cambio serán estables durante el período de reestructuración a un nivel más optimista que el actual (3,46 PLN/EUR y 2,23 PLN/USD, en comparación con los tipos actuales de 3,32 PLN/EUR y 2,12 PLN/USD). Además, la suposición de que el astillero conseguiría incrementar los ingresos un 30 %, obteniendo 100 millones USD adicionales mediante una renegociación de los contratos existentes, debe considerarse teniendo en cuenta que el astillero ya ha realizado esfuerzos significativos para renegociar los contratos existentes y que, de resultas de ello, se han cancelado muchos de estos contratos. El plan no justifica la suposición de que se podría seguir renegociando y, por lo tanto, la Comisión la considera poco realista.

(335) En cuanto a la reestructuración del empleo, el mismo hecho de que el inversor proponga dos opciones (mantener el empleo al nivel actual o eliminar 650 puestos de trabajo) puede sugerir que no existe una estrategia clara para restablecer la viabilidad del astillero. Estas suposiciones alternativas también ponen en duda las previsiones financieras, pues no se explica qué nivel de empleo sirvió de base para los pronósticos.

(336) El plan no explica detalladamente cómo influirán en las previsiones financieras las diversas medidas de reestructuración, incluidas las inversiones y otras medidas de reducción de costes. Es decir, no está claro cuál es vínculo entre las medidas de reestructuración previstas y las previsiones financieras, en especial las relativas a la producción y a los gastos generales. Por ejemplo, el plan no indica cómo podría lograrse la reducción del 25 % prevista para los precios de coste de los buques durante un período quinquenal. La credibilidad de la previsión también se ve afectada por las contradicciones referentes al nivel de inversiones previsto. Así pues, la Comisión no está convencida que la situación de base para las previsiones financieras sea creíble y se base en suposiciones realistas.

(337) No hay ningún análisis que pruebe la sensibilidad de estas proyecciones a factores de riesgo tales como las tendencias del mercado y los cambios de precios, los costes de materiales, los tipos de cambio, los salarios, etc. A falta de una descripción y de una justificación detalladas de las suposiciones que sirven de base a las previsiones financieras, de un modelo financiero utilizado para estas previsiones y de un análisis de sensibilidad, la Comisión considera que no se ha demostrado la credibilidad de estas previsiones y la solidez del plan.

(338) Finalmente, la Comisión observa que el inversor condiciona el éxito de la aplicación del plan de reestructuración a la concesión de ayuda estatal adicional.

(339) Por ello, la Comisión considera que no se ha demostrado la capacidad del plan de reestructuración de junio de 2008 elaborado por PSC para restablecer la viabilidad del astillero.

Conclusión

(340) A falta de un plan de reestructuración realista y de gran alcance, la Comisión concluye que la ayuda concedida al Astillero Gdynia descrita en los considerandos 209 a 232 es una ayuda puramente de funcionamiento que es incompatible con el mercado común como ayuda de reestructuración.

c) ***Ayuda circunscrita a lo estrictamente necesario***

(341) De conformidad con el punto 43 de las Directrices, la ayuda debe limitarse a lo estrictamente necesario, es decir, a los costes necesarios para llevar a cabo la reestructuración. Se espera que el beneficiario haga una contribución significativa a la financiación de la reestructuración con cargo a sus propios recursos o mediante financiación externa obtenida en condiciones de mercado. Esta contribución demuestra que el mercado cree que se puede restablecer la viabilidad de la empresa y garantiza que la ayuda estatal se limita al mínimo necesario. En el caso de grandes empresas, tales como el Astillero Gdynia, esta contribución debe ascender por lo menos al 50 % de los costes de reestructuración. La contribución propia debe ser real, sin incluir ningún beneficio previsto en el futuro como puede ser el flujo de tesorería (punto 43 de las Directrices).

(342) La Comisión ha examinado si el plan de reestructuración de 2006 cumplía este criterio y ha concluido que no, por dos razones. Primero, el plan se basaba en la financiación continua del Estado en forma de garantías, inyecciones de capital y condonaciones de deuda y no demostraba que este nivel de ayuda estatal fuera necesario para restablecer la viabilidad del astillero (en especial que no se pudieran aplicar unas estrategias de reestructuración alternativas que exigieran un menor nivel de intervención del Estado). En segundo lugar, la contribución propia era muy limitada y la entrada de un inversor que pudiera proporcionar financiación externa a tipos de mercado era simplemente un acontecimiento futuro potencial. La contribución propia podía haber incluido medidas tales como la

participación de la dirección en un aumento del capital social, la permuta de deuda por capital por parte de los acreedores privados y la venta de activos. La contribución de todas estas medidas a la reestructuración de la empresa ascendía a cerca de 127 millones PLN. Sin embargo, considerando la implicación sustancial del Estado, incluso aunque estas medidas se consideraran contribución propia en el sentido de las Directrices, esta contribución no habría sido significativa.

(343) La Comisión también examinó la situación del astillero durante los últimos años sin tener en cuenta el plan de reestructuración de 2006 que, finalmente, no se había aplicado.

(344) En primer lugar, la descripción anterior de la situación en el Astillero Gdynia muestra que el astillero no ha podido atraer prácticamente ninguna financiación externa para su reestructuración. Hay pocas indicaciones de participación externa en condiciones de mercado en las actividades del astillero.

(345) El astillero ha conseguido negociar una cierta reestructuración de sus deudas comerciales, en especial mediante el acuerdo de reestructuración celebrado en julio de 2003 ([71]), relativo a las deudas de cerca de 424 millones PLN y a la permuta de deuda por capital por parte los acreedores comerciales en torno a 70 millones PLN. No obstante, simultáneamente, el Astillero Gdynia se enfrenta a numerosos procedimientos y litigios de ejecución de la deuda. La Comisión también observa que el valor de las deudas con entidades públicas acumuladas a 30 de septiembre de 2007 era de 423 millones PLN. La Comisión considera que el acuerdo de reestructuración de 2003 solo podría considerarse contribución propia si los acreedores implicados aceptaran un plazo de reembolso mayor de lo habitual; en ese caso la empresa podría disponer de recursos adicionales para la reestructuración y la ampliación del plazo para el reembolso constituiría una indicación de que el mercado consideraba que era posible que se restableciera la viabilidad del astillero. Lo mismo cabe decir de la permuta de deuda por capital. Sin embargo, incluso aunque se considerara que el acuerdo de reestructuración constituye una contribución propia, la Comisión observa que esta contribución no sería claramente suficiente en el sentido de las Directrices. El nivel de las deudas comerciales reestructuradas es igual al de las deudas impagadas con entidades públicas. Obviamente, el astillero tendría que sopotar otros costes de reestructuración además de los de la reestructuración de la deuda.

([71]) Unos 470 acreedores comerciales, entre los que probablemente se incluyen empresas de servicios públicos, aceptaron condonar los intereses y otros costes y reprogramar sus deudas durante un período que abarcaba de 2 a 4 años. El acuerdo afectaba a deudas por un importe de aproximadamente 424 millones PLN.

(346) Después del inicio de la investigación formal, las autoridades polacas y el beneficiario alegaron que los pagos anticipados de los armadores debían considerarse contribución propia. La Comisión no puede aceptar esta alegación. Las Directrices establecen que la contribución propia no debe contener ninguna ayuda, lo que no ocurre en el presente caso, por ejemplo, cuando un préstamo está respaldado por garantías públicas que contienen elementos de ayuda (nota a pie de página 1 en el punto 44 de las Directrices). Los anticipos estaban respaldados íntegramente por garantías de la KUKE que, según lo explicado anteriormente, la Comisión considera que constituyen ayuda estatal. Así pues, los anticipos de navieros no pueden considerarse financiación externa a tipos de mercado. De ello se desprende que no se puede aceptar la afirmación inicial de las autoridades polacas de que la intensidad de la ayuda equivalía al 31 %, basándose en la suposición de que los anticipos cubiertos por las garantías de la KUKE constituían contribución propia.

(347) La Comisión también observa que Ray Car Carriers se sumó a la estructura del accionariado del Astillero Gdynia a través de una permuta de deuda por capital y por lo tanto no contribuyó a los costes de reestructuración.

Plan de reestructuración conjunto elaborado por ISD

(348) Habida cuenta de los costes de reestructuración previstos de 3 000 millones PLN y comparándolos con las fuentes de financiación esperadas, la Comisión observa que el plan presenta un déficit de financiación según se indica más adelante en el cuadro 5. Como es natural, los préstamos de capital de explotación de 280 PLN (partida 14 del cuadro 1b) y de 45 millones PLN (partida 16 del cuadro 1b), así como los préstamos de capital de explotación del Estado de 250-350 millones PLN no están incluidos en este cuadro porque están destinados a financiar el capital de explotación, que no se incluía en los costes de reestructuración. Lo mismo ocurre con la inyección de capital de la ARP (200 millones PLN). El pago pendiente correspondiente a las acciones de la ARP en el astillero Gdańsk (partida 17 del cuadro 1b) no puede considerarse fuente de financiación para la reestructuración del nuevo astillero pues es un pago a dicha Agencia y no al astillero.

Cuadro 5

Fuentes de financiación previstas para los costes de reestructuración estimados (millones PLN)

(PLN million)

Inyección de capital de ISD Polska	405
Crédito de inversión	185
Venta de activos	240
Inyección de capital por el Estado	515
Inyección de capital por el Estado	385
Inyección de capital por el Estado	250
Condonación de deudas fiscales	308
Total	2 288
Costes de reestructuración previstos totales	3 000
Déficit de financiación	712

(349) Habida cuenta de este déficit de financiación, la Comisión concluye que el plan de reestructuración conjunto no garantiza la financiación de la reestructuración. Es decir, el plan no muestra cómo se podría ejecutar realmente la reestructuración prevista, incluso si se concediera una sustancial ayuda estatal adicional al astillero.

(350) El plan de reestructuración conjunto de septiembre identifica ciertas partidas de ingresos en el pasado como contribuciones propias del Astillero Gdynia y del Astillero Gdańsk a su reestructuración (cuadro 1b «Presunta contribución propia aportada anteriormente»). Aunque algunos de estos ingresos (por ejemplo parte de las ventas de los activos) pudieran cualificarse como contribución propia en el sentido de las Directrices (real, auténtica y exenta de ayuda estatal), la Comisión considera, teniendo en cuenta la precaria situación financiera de los dos astilleros, que estos ingresos adicionales se utilizaron para reducir pérdidas y no se podían haber utilizado para una verdadera reestructuración. Incluso aunque el astillero pudiera ejecutar algunas medidas de reestructuración (tales como inversiones menores), por ejemplo, gracias a la venta de activos, la Comisión considera que tales ingresos no se considerarían exentos de ayuda estatal, porque la reestructuración y el funcionamiento de los astilleros solo fueron posibles gracias a la acumulación continua de deudas con entidades públicas, a la posibilidad de continuar las actividades económicas deficitarias y al apoyo permanente del Estado.

(351) En todo caso, considerando la situación financiera del astillero está claro que cualquier ingreso anterior procedente de los recursos propios del astillero o de fuentes externas se ha utilizado para financiar las operaciones del astillero en el pasado.

(352) Además, la Comisión no puede aceptar los siguientes elementos de la presunta contribución propia prevista.

(353) En primer lugar, según lo mencionado anteriormente, los préstamos de capital de explotación de 280 millones PLN (partida 14 del cuadro 1b) no estaban destinados a cubrir ninguno de los costes de reestructuración previstos antes descritos sino que en principio debían financiar específicamente el capital de explotación para la producción en curso. Además, estos préstamos no pueden considerarse reales y auténticos, sino más bien potenciales y remotos. Lo mismo cabe decir del préstamo de capital de explotación de 45 millones PLN para la producción distinta de la construcción naval (partida 16 del cuadro 1b).

(354) En segundo lugar, el préstamo de inversión de 185 millones PLN para la producción distinta de la construcción naval (partida 15 del cuadro 1b) no puede considerarse actualmente real y accesible. Las autoridades polacas explicaron en sus aclaraciones de 7 de julio de 2008 que ISD Polska estaba en negociaciones con varios bancos para obtener este préstamo. La Comisión examinó dos manifestaciones de interés presentadas con el plan de reestructuración de septiembre.

(355) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión no puede concluir que el plan haya demostrado que el préstamo de inversión sea real y auténtico. El plan solo demuestra que ISD Polska llevaba a cabo negociaciones con dos bancos, uno de los cuales parecía interesado en analizar el proyecto. El hecho de que ISD Polska empezase a trabajar en este proyecto a comienzos de 2007, cuando adquirió una participación en el Astillero Gdańsk, y no haya podido hasta ahora garantizar la financiación al efecto, es una indicación significativa.

(356) En tercer lugar, la Comisión observa que el plan de septiembre indica los componentes individuales de la venta de activos con objeto de generar una contribución propia de 240 millones PLN (partida 13 del cuadro 1b).

(357) Además, ni ISD Polska ni el Astillero Gdynia tienen actualmente derecho a disponer del componente principal de estos activos (los terrenos en los que están situadas las gradas del Astillero Gdańsk). Actualmente existen obstáculos manifiestos de naturaleza jurídica (la necesidad de que el Astillero Gdynia adquiera los derechos de propiedad de estos terrenos, que está vinculada fundamentalmente a la disolución de Synergia 99, en la que el Astillero Gdynia no es más que uno de los accionistas; procedimientos administrativos relativos a las lindes del puerto de Gdańsk) y de naturaleza práctica (los terrenos solo se pueden vender cuando se desmonten las tres gradas y probablemente solo cuando se haya saneado el emplazamiento) que evitan que el Astillero Gdynia e ISD Polska vendan estos activos. Además, según ha explicado el inversor, los elevados ingresos esperados de resultas de la venta de los terrenos solo se podrán obtener una vez que se haya logrado cambiar las condiciones del permiso de urbanismo ([72]). El plan de septiembre muestra que Synergia 99, en su condición de propietario actual de esta parcela, todavía no ha tomado ninguna medida administrativa para excluir estos terrenos de la zona portuaria. Aunque el plan de septiembre explica detalladamente los elementos del proyecto de Synergia 99, su aplicación real sigue dependiendo de diversos acontecimientos que se escapan al control del astillero de Gdynia o de ISD Polska, consistentes, en especial, en cambios de las lindes de la zona portuaria. La Comisión por lo tanto no puede considerar que esta presunta contribución propia sea real y auténtica.

(358) ISD ha presentado una tasación independiente de los terrenos en los que están situadas las tres gradas ([…] millones PLN).

(359) La Comisión observa que el Consejo de Administración de Synergia 99 ha valorado los activos de la empresa en […] millones PLN. Puesto que dicho Consejo publicó una declaración en ese sentido con el fin de celebrar un acuerdo de accionistas sobre los arreglos para dividir los activos en caso de disolución de Synergia 99, cabe asumir que el Consejo no subestimó el valor de dichos activos. Una tasación independiente encargada por el Consejo en aquel momento estimó que el valor de mercado de los terrenos en cuestión ascendía a […] millones PLN.

(360) Teniendo en cuenta las amplias diferencias existentes entre las dos evaluaciones, que reflejan supuestos diferentes en cuanto al uso futuro de los terrenos, la Comisión considera que la suposición de que los terrenos se utilizarán para la construcción de inmuebles de lujo es optimista y, a falta de una oferta concreta de compra de los terrenos o de una indicación más tangible de la existencia de planes de regenerar la zona, bastante poco realista. La Comisión considera que también hay que calcular los posibles ingresos resultantes de la venta de los terrenos para uso industrial o de promoción, en la medida en que cualquiera de estos supuestos es realista.

(361) La Comisión también observa que el valor de inversión estimado de los terrenos en los que están situadas las gradas ([…] millones PLN) no se reflejaba en el precio que ISD pagó por las acciones del Astillero Gdynia. Según el plan de reestructuración de septiembre, a finales de 2007 el valor neto de los activos del Astillero Gdynia ascendía a ([…] valor negativo considerable) millones PLN. Desde entonces, el Tesoro ha efectuado inyecciones de capital por importe de 515 millones y 385 millones PLN; está prevista una nueva capitalización de 200 millones PLN. Si ninguna de las demás partidas del balance cambia ([73]), el valor neto de los activos del astillero tras estas inyecciones de capital ascenderá a ([…] valor positivo) millones PLN, mientras que ISD Polska pagará un precio simbólico por las acciones del Astillero Gdynia. Si el valor de mercado de los terrenos en los que están situadas las gradas se reflejara correctamente en el balance, el valor neto de los activos sería incluso mayor. Es decir, ISD Polska compraría las acciones del Astillero Gdynia a un precio inferior a su valor de mercado y por lo tanto estaría recibiendo ayuda estatal. Así pues, la Comisión considera que estos activos están «contaminados» por la ayuda estatal concedida durante el proceso de privatización y su venta no puede considerarse contribución propia carente de ayuda estatal.

(362) Por lo que se refiere a los otros activos destinados a la venta inscritos actualmente en el balance del Astillero Gdynia o del Astillero Gdańsk, la Comisión acepta, sobre la base de la información disponible, que la venta o el alquiler de algunos activos es una contribución propia real y auténtica, siempre que se haya presentado y justificado una evaluación y que la venta o alquiler se basen

([72]) Reunión con ISD Polska de 8 de julio de 2008.

([73]) Si se produjese una nueva reducción del valor neto del patrimonio en 2008 debida a pérdidas (con respecto a 927 millones PLN a finales de 2007), el plan prevé que estará cubierta por el Tesoro (inyección de capital de hasta 250 millones PLN).

en acuerdos existentes (venta de acciones de Euromedicus y de Polskie Linie Lotnicze, acuerdos de alquiler con Eurocynk y CRIST). Estos acuerdos representan una cantidad de alrededor de […] millones PLN.

(363) Finalmente, conforme a la práctica establecida ([74]), la Comisión considera que el flujo de tesorería futuro no puede considerarse contribución propia en el sentido de las Directrices porque no representa una contribución real y auténtica de la empresa o de sus accionistas a los costes de reestructuración.

(364) De ello se desprende que las únicas partidas que pueden considerarse contribuciones propias son las inyecciones de capital que debe efectuar ISD Polska de 405 millones PLN en total y los ingresos de la venta y alquiler de algunos activos (14 millones PLN). Esta contribución propia corresponde a un 14 % ([75]) de los costes de reestructuración previstos de 3 000 millones PLN. Si la Comisión aceptara la propuesta de las autoridades polacas presentada en la reunión de 30 de septiembre de 2008 de evaluar el nivel de la contribución propia comparándolo con los costes de reestructuración realizados en los astilleros a partir del momento en que los inversores asumieron su control, el resultado sería igual (costes de reestructuración de 3 065 millones PLN con una contribución propia real y auténtica de 419 millones PLN, es decir, un 14 %).

(365) Estas cifras deben considerarse teniendo en cuenta que se esperaba una concesión de ayuda estatal adicional, que es la presunción básica del plan: inyección de capital adicional por el Estado de 1 600 millones PLN (1 140 millones PLN concedidos en junio de 2008 y 418 millones PLN pendientes de pago) y un nuevo calendario de reembolso de las deudas acumuladas con entidades públicas por un valor nominal de 496,6 millones PLN durante 2009-2017. Hay que tener en cuenta que el plan presupone que las operaciones de construcción naval continuarán dependiendo de la financiación mediante garantías de pagos a cuenta proporcionadas por la KUKE en condiciones ventajosas, lo que ha sido incorporado al modelo financiero de los astilleros fusionados. Los astilleros fusionados esperan recibir nuevas garantías a finales de 2008. En los próximos años, por lo menos hasta el final del período de reestructuración en 2012, las garantías de la KUKE también deben cubrir prácticamente la totalidad del proceso de construcción naval.

([74]) Véase el punto 43 de las Directrices.

([75]) La Comisión observa que incluso si debiera tener en cuenta la contribución propia anterior (que podría considerarse contribución propia en el sentido de las Directrices) y los respectivos costes de reestructuración anteriores, el nivel de la contribución propia solo sería equivalente al 16,5 %.

(366) Además, la Comisión tiene que tener en cuenta todo el período de reestructuración, empezando a partir de 2002. Considerando la sustancial ayuda estatal de la que se ha beneficiado el astillero en este período, la contribución propia como porcentaje de los costes de reestructuración es incluso menor. Es obvio por lo tanto que la contribución propia no llega, ni siquiera remotamente, al umbral del 50 % de los costes reestructuración establecido en las Directrices.

Plan de reestructuración de PSC

(367) Aunque el inversor prevea una inyección de capital de 500 millones PLN para financiar parcialmente el plan de inversión, también ha pedido una aportación de capital adicional del Estado de 515 millones PLN en total, la reprogramación de la deuda con entidades públicas por un importe de 560 millones PLN y la cobertura de cualquier potencial futura deuda del astillero, estimada en 555 millones PLN (pérdidas futuras, penalizaciones por cancelación de contratos, litigios). Además, el plan enumera todas las demás deudas del astillero por un importe total de 948 millones PLN (deudas comerciales con proveedores, armadores, etc.) y asume que estarán cubiertas por el Estado. Finalmente, el inversor solicita garantías adicionales de la KUKE, con una prima ventajosa en comparación con su práctica habitual para las empresas saneadas, para financiar capital de explotación y garantías del Tesoro Público para créditos puente por un importe de 397 millones PLN.

(368) Los costes de reestructuración que pueden identificarse sobre la base de la escasa información contenida en el plan cubren, por lo menos, las deudas acumuladas (deudas acumuladas y préstamos por un total de 1 508 millones PLN), las pérdidas previstas correspondientes a contratos de construcción naval existentes y pleitos (555 millones PLN) y las necesidades de inversión previstas para el período 2008-2018 (443 millones PLN).

(369) La mayoría de estos costes deben cubrirse mediante ayuda estatal. La contribución propia propuesta es una inyección de capital de 500 millones PLN por parte del inversor. La Comisión observa que no se presentó ninguna información sobre la capacidad del inversor de proporcionar tal aportación de capital. Según la oferta preliminar de PSC, los fondos para financiar la inyección de capital debían en principio obtenerse de un tercero,

un inversor financiero. A falta de cualquier prueba de que el inversor puede proporcionar el capital de 500 millones PLN, la Comisión considera que esta medida no puede considerarse como real y auténtica. Además, el plan asume que los ingresos de la venta de activos generados durante el período posterior a la adhesión y los ingresos de la venta de activos prevista por una cantidad total de 174,5 millones PLN también deben considerarse contribución propia en el sentido de las Directrices. Tampoco en este caso se ha demostrado que las últimas transacciones estuvieran exentas de ayuda estatal y que las presunciones relativas a los ingresos previstos sean realistas. Esta contradicción en cuanto a la contribución propia declarada por el inversor plantea nuevas dudas sobre la credibilidad de las presunciones a este respecto. Por consiguiente, la Comisión concluye que el plan no muestra que la contribución propia propuesta sea significativa, real, auténtica y exenta de ayuda estatal.

(370) La Comisión observa que incluso si se consideraran que las medidas propuestas (inyección de capital de 500 millones PLN y ventas pasadas y futuras de activos) son contribuciones propias, solo corresponderían a un 27 % de los costes de reestructuración según se ha indicado anteriormente. Además, la Comisión tiene que tener en cuenta todo el período de reestructuración, empezando a partir de 2002. Considerando la sustancial ayuda estatal que ha recibido el astillero durante este período, la contribución propia como porcentaje de los costes totales de reestructuración es incluso más baja. Por lo tanto, es obvio que la contribución propia ni siquiera se aproxima remotamente al umbral del 50 % de los costes de reestructuración establecido en las Directrices.

(371) Considerando lo anterior, la Comisión estima que el astillero no ha registrado en el pasado prácticamente ninguna contribución propia en el sentido de las Directrices y, cuando lo ha hecho, no ha sido significativa. Por otra parte, el plan de reestructuración presentado por PSC no garantiza un nivel suficiente de contribución propia. Como la finalidad de una contribución propia es limitar la ayuda estatal al mínimo, a falta de una contribución propia la Comisión debe concluir que no se ha cumplido el requisito de limitar la ayuda a lo estrictamente necesario. Al contrario, el plan de reestructuración de PSC se basa en la presunción de que se concede ayuda estatal adicional y concluye que su aplicación depende de dicha ayuda.

Conclusión

(372) Basándose en lo anterior, la Comisión concluye que en el pasado el astillero no ha obtenido prácticamente ninguna contribución propia en el sentido de las Directrices, es decir, que sea real, auténtica y exenta de ayuda estatal. Tampoco el plan de reestructuración conjunto y el plan presentado por PSC garantizan un nivel suficiente de contribución propia. Como la finalidad de una contribución propia es limitar la ayuda estatal al mínimo, al no haber una contribución propia la Comisión debe concluir que no se ha cumplido el requisito de limitar la ayuda a lo estrictamente necesario. Sin embargo, ambos planes de reestructuración se basan en la presunción de que se concederá ayuda estatal adicional. En conjunto, hay una financiación desproporcionada de la reestructuración mediante ayuda estatal, lo que da lugar a falseamientos indebidos de la competencia.

(373) Con arreglo a las Directrices, la ayuda no debe llevar a la empresa a disponer de una liquidez excedentaria que pudiera dedicar a actividades agresivas susceptibles de provocar falseamientos del mercado, que no estuvieran relacionadas con el proceso de reestructuración. Si bien no se ha concedido al astillero una liquidez excedentaria, gracias a las garantías se ha beneficiado de un acceso a capital de explotación del que no disponía en el mercado. Como consecuencia, el astillero no solo pudo continuar funcionando y recibiendo pedidos sino que también pudo concluir contratos sin tener que soportar los costes de mitigar los riesgos asociados con los cambios de precios de los materiales y las fluctuaciones del tipo de cambio. Es decir, el astillero pudo utilizar la ayuda estatal para actividades que provocaban falseamientos del mercado y que no estaban relacionadas con el proceso de reestructuración, al aceptar pedidos a precios que no cubrían los costes contraídos. Esto refuerza la opinión de la Comisión de que la ayuda estatal no se limitaba a lo estrictamente necesario para la supervivencia del astillero.

(374) Finalmente, la Comisión recuerda que la ayuda estatal a empresas en crisis debe utilizarse para financiar la reestructuración. La ayuda de funcionamiento solo puede permitirse en la medida necesaria para mantener en activo a la empresa durante la ejecución de una reestructuración de gran envergadura. Sin embargo, en el presente caso las verdaderas medidas de reestructuración con efectos a largo plazo han sido escasas. La ayuda estatal garantizaba principalmente que el astillero se mantuviera en activo y por lo tanto constituía una mera ayuda de funcionamiento. Por consiguiente, no se puede considerar que esta ayuda se limitara a lo estrictamente necesario para poder llevar a cabo la reestructuración.

(375) Por ello, la Comisión concluye que no se ha cumplido el requisito de que la ayuda se circunscriba al mínimo y vaya acompañada de una contribución real y significativa exenta de ayuda estatal.

d) ***Prevención de falseamientos indebidos de la competencia***

(376) La Comisión recuerda el acuerdo preliminar con las autoridades polacas sobre el cierre del dique seco SD I. Sin embargo, teniendo en cuenta los acontecimientos acaecidos tras este acuerdo y las conclusiones anteriores sobre las dos primeras condiciones de las Directrices, no es necesario evaluar si las contrapartidas propuestas por las autoridades polacas son suficientes.

e) ***Conclusión***

(377) Puesto que no se han cumplido los criterios establecidos en las Directrices para considerar la ayuda compatible con el mercado común, la Comisión concluye que las medidas enumeradas en los considerandos 209 a 232 no son compatibles con el mercado común como ayuda de reestructuración.

C. OTROS TIPOS DE AYUDA

(378) En su presentación de 11 de julio de 2007, las autoridades polacas declararon que el Astillero Gdynia había recibido ayuda «distinta de la ayuda de reestructuración». Esta ayuda se enumera en el cuadro 4.

(379) La Comisión recuerda que, dado que está en peligro su propia existencia, una empresa en crisis no puede considerarse un instrumento adecuado para promover otros objetivos políticos hasta que su viabilidad no esté garantizada (punto 20 de las Directrices). Cualquier ayuda concedida a una empresa en crisis durante el período de reestructuración, a menos que esté amparada por algún reglamento de exención, debe notificarse como ayuda de reestructuración (punto 69 de las Directrices).

(380) Las autoridades polacas no han proporcionado ninguna prueba de que la ayuda mencionada en el cuadro 4 esté amparada por algún reglamento de exención.

(381) La Comisión concluye que la presente Decisión también incluye estas medidas, que constituyen ayuda de reestructuración ilegal e incompatible.

IV. **CONCLUSIÓN**

(382) La Comisión concluye que Polonia ha concedido ilegalmente la ayuda estatal descrita en los considerandos 209 a 232 en beneficio del Astillero Gdynia, conculcando el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE. La ayuda no es compatible con el mercado común con arreglo a ninguna de las excepciones establecidas en el Tratado CE.

(383) Para restablecer la situación anterior a este hecho debe recuperarse la ayuda.

V. **APLICACIÓN**

(384) Debe recuperarse el componente de ayuda de las medidas concedidas al Astillero Gdynia expuestas en los considerandos 209 a 232 de la Decisión. Generalmente el componente de ayuda que debe recuperarse, es decir, la ventaja recibida por el beneficiario, es igual a la diferencia entre las condiciones que los beneficiarios podían obtener en el mercado y las de la medida concedida.

(385) Los tipos de referencia y actualización se aplican en sustitución del tipo de mercado con objeto de medir el componente de ayuda, en especial cuando la ayuda se desembolsa en varios plazos, y para calcular el componente de ayuda de los regímenes de préstamos bonificados ([76]). En el caso de las empresas en crisis, tales como el Astillero Gdynia, la Comisión considera que el tipo de referencia debe incrementarse por lo menos en 400 puntos básicos para reflejar el alto riesgo implicado en la transacción y en otros 200 puntos básicos para reflejar la falta o la exigüidad de las garantías ofrecidas por el beneficiario. Según lo explicado anteriormente, el valor de la garantía proporcionada por el astillero es cuestionable teniendo en cuenta el coeficiente entre las deudas y los activos de la empresa. Cuando una empresa en crisis no puede obtener ninguna financiación en el mercado, el componente de ayuda puede ser equivalente incluso al 100 % del valor nominal de los fondos recibidos ([77]).

(386) En opinión de la Comisión, mientras el Astillero Gdynia recibió la ayuda mencionada en los considerandos 209 a 232, se encontraba en dificultades financieras graves (según lo descrito en los considerandos 62 a 66) y no estaba en condiciones de conseguir financiación alguna en el mercado. El astillero tenía un patrimonio negativo, seguía registrando pérdidas y no obtuvo virtualmente ninguna financiación del mercado durante el período examinado. En tales circunstancias un operador en una economía de mercado no estaría dispuesto a conceder al

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

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

astillero ninguna financiación teniendo en cuenta el alto riesgo inherente. Por lo tanto, la Comisión considera que ningún banco habría estado dispuesto a conceder préstamo alguno al astillero, ni siquiera a elevados tipos de interés, ni tampoco ninguna garantía, ni siquiera con una prima elevada.

Cálculo del componente de ayuda de las distintas categorías de medidas

Préstamos

(387) Puesto que el Astillero Gdynia no podía haber obtenido un préstamo o una garantía en el mercado, cualquier préstamo o garantía que se le concedió durante el período de referencia constituye automáticamente ayuda. Por consiguiente, hay que poner fin de inmediato a cualquier garantía aún pendiente y deben reembolsarse inmediatamente todos los préstamos.

(388) El reembolso de cualquier préstamo concedido al astillero no basta, sin embargo, para restablecer la situación inicial ya que hasta la fecha de reembolso el astillero ha dispuesto de una financiación que no podría haber obtenido normalmente en el mercado. Por lo tanto, para restablecer la situación inicial debería recuperarse también una cantidad equivalente al valor de esta ventaja, cuya cuantía solo puede calcularse de forma aproximada basándose en el tipo de interés aplicado a los préstamos de alto riesgo. Así pues, la Comisión debe pedir la recuperación de la diferencia entre el tipo de interés pagado realmente por el Astillero Gdynia y un tipo de interés teóricamente adecuado para un préstamo de muy alto riesgo desde el momento en que se concedió el préstamo al astillero hasta su reembolso por éste. Con respecto a la necesidad de determinar el tipo de interés para un préstamo de muy alto riesgo, la Comunicación de la Comisión relativa al método de fijación de los tipos de referencia y de actualización indica que la prima de riesgo puede exceder de 400 puntos básicos sobre el tipo de referencia «si ningún banco privado hubiere aceptado el préstamo de que se trate», como ocurre en el presente caso. En varias decisiones la Comisión ha considerado que una prima de 600 puntos básicos por encima del tipo de referencia era un mínimo adecuado para reflejar una situación de alto riesgo ([78]). La Comisión considera que este es el mínimo para los préstamos en la presente situación.

Garantías

(389) La Comisión aplicará el mismo planteamiento a las garantías: debe ordenar la recuperación del equivalente de subvención de la ayuda contenido en la garantía, desde el desembolso del préstamo garantizado hasta el vencimiento de la garantía.

(390) Según se explica en la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía ([79]), la Comisión considera que el equivalente de subvención es igual a la subvención de intereses obtenida en virtud de la garantía (cuando la garantía cubre un préstamo concedido a un tipo inferior al de mercado) o a la cantidad que resulte del factor de riesgo del importe garantizado, menos la prima pagada por la garantía.

(391) Cuando no sea posible calcular el componente de ayuda utilizando estas normas, la Comisión considerará adecuado calcular la diferencia entre la prima de garantía que se pagaría en el mercado y la prima pagada por el beneficiario. La Comisión considera que la diferencia calculada de esta manera constituye el componente de ayuda de la garantía. En opinión de la Comisión, la prima aplicada al régimen exento de ayuda que constituye la base del programa de seguro de exportación garantizado por el Tesoro, gestionado por la KUKE y aprobado mediante Decisión de la Comisión de 18 de julio de 2007, podría servir de prima de referencia para el citado cálculo. Una vez más esta prima debería incrementarse al menos en 400 puntos básicos para reflejar que el astillero no podía obtener garantías en virtud de dicho régimen. Por consiguiente, las garantías dadas al astillero implicaban un riesgo considerablemente mayor.

(392) Según lo explicado anteriormente, dado que el astillero no podría conseguir ninguna garantía en el mercado debido a su precaria situación financiera, es necesario poner fin de inmediato a las garantías pendientes con objeto de acabar con el falseamiento de la competencia creado por la ayuda.

Anticipos garantizados

(393) En el caso de las garantías de anticipos, la Comisión observa que los anticipos garantizados por la KUKE son un tipo de contrato de venta, no de préstamo, y que no se cobra ningún interés por los anticipos. Por lo tanto la Comisión considera que para calcular el componente de ayuda recibida por el beneficiario hay que comparar la prima pagada por el astillero y la que se pagaría normalmente en el mercado. También en este caso, el régimen exento de ayuda aplicado por la KUKE

([78]) Considerando 68 de la Decisión de la Comisión, de 16 de junio de 2004, relativa a las medidas ejecutadas por España en favor de Siderúrgica Añón SA (DO L 311 de 26.11.2005, p. 22); considerando 42 de la Decisión de la Comisión, de 11 de diciembre de 2002, relativa a la ayuda estatal concedida por España en favor de Sniace SA (DO L 108 de 30.4.2003, p. 35).

([79]) Ibídem.

puede servir de referencia para reflejar los honorarios aplicados en el mercado, y estos honorarios de referencia deben incrementarse para reflejar el riesgo adicional que supone la concesión de ayuda a una empresa en crisis financiera.

(394) Al igual que ocurre con las demás garantías recibidas por el astillero y por las mismas razones, la Comisión observa que hay que poner fin de inmediato a cualquier garantía existente de la KUKE.

No ejecución de deudas

(395) La no ejecución permanente de las deudas por parte de entidades públicas también constituye ayuda estatal y debe tenerse en cuenta ([80]). Es similar a un préstamo renovable concedido en condiciones preferentes y por lo tanto su componente de ayuda corresponde a la diferencia entre el interés que se aplicaría en el mercado (para una empresa con una calificación similar en una situación financiera y económica similar y con una garantía similar) y el interés aplicado por la autoridad que concede el préstamo.

(396) Teniendo en cuenta la continua precariedad de la situación financiera del astillero, la Comisión opina que un acreedor en una economía de mercado ejecutaría inmediatamente sus deudas en cuanto venciesen. Por lo tanto el hecho de que las autoridades polacas no las ejecutaran inmediatamente constituye ayuda y la fecha de vencimiento de cualquier deuda impagada sería por lo tanto la fecha en la que se concedió la ayuda. El componente de ayuda sería igual a la diferencia entre el interés que se aplicaría en el mercado (para una empresa con una calificación similar en una situación financiera y económica similar y con una garantía similar) y el interés aplicado por la autoridad que concede la ayuda.

(397) Dado que en una economía de mercado cualquier operador exigiría al astillero el reembolso inmediato de las deudas, no solo debe compensarse el componente de ayuda que resulta del insuficiente interés aplicado sino que, además, las deudas acumuladas deben reembolsarse de inmediato.

([80]) Véase, por ejemplo, la Decisión de la Comisión, de 23 de octubre de 2007, relativa a la ayuda estatal C 23/06 (ex NN 35/06) concedida por Polonia a favor del productor siderúrgico Grupo Technologie Buczek (DO L 116 de 30.4.2008, p. 26).

Condonación de la deuda

(398) Cualquier condonación de la deuda es equivalente a una subvención a fondo perdido y por lo tanto toda la parte de la deuda condonada constituye ayuda.

Deudas con entidades públicas reestructuradas conforme al capítulo 5a

(399) Conforme a la ley de 30 de octubre de 2002, las deudas con entidades públicas reestructuradas conforme al capítulo 5a se transfieren a Operator, una empresa propiedad al 100 % de la ARP, junto con elementos del activo cuyo valor debe ser por lo menos un 25 % de las deudas reestructuradas. Acto seguido, Operator debería vender estos activos y utilizar los ingresos obtenidos para reembolsar una parte de las deudas con entidades públicas. A continuación, las autoridades competentes condonarían el resto de estas deudas. La Comisión, por lo tanto, considera que el componente de ayuda estatal de esta transacción equivale al valor de las deudas con entidades públicas transferidas a Operator, menos el valor real de los activos transferidos. Según la ley de 30 de octubre de 2002, esto supone que el componente de ayuda equivale, como máximo, a un 75 % de las deudas transferidas. Sin embargo, si el valor de los activos es superior o inferior al 25 % exigido por la ley, es necesario calcular en consonancia el componente de ayuda.

Inyección de capital

(400) La Comisión observa que las aportaciones de capital a empresas en crisis realizadas por el Estado o por organismos controlados por el Estado tales como la ARP y KPS, de las que no cabe esperar rendimiento alguno, se consideran subvenciones a fondo perdido ([81]). Para remediar el falseamiento de la competencia causado por la inyección de capital, el astillero tendría que devolver la totalidad del capital aportado.

Disposiciones de aplicación

(401) Mediante carta de 3 de noviembre de 2008, las autoridades polacas se comprometieron a aplicar la presente Decisión mediante una venta de activos a precio de mercado a través de una licitación abierta, transparente, incondicional y no discriminatoria (efectuada de conformidad con las condiciones específicas establecidas por vez primera en la carta de la Comisión de 27 de octubre de 2008), y a proceder a la liquidación subsiguiente del Astillero Gdynia. Todas las demandas de recuperación resultantes de la presente Decisión deben ser registradas por Polonia sin demora en el marco de la liquidación del

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

Astillero Gdynia. Mediante carta de 6 de noviembre de 2008, la Comisión informó a las autoridades polacas de que, siempre que se cumplieran estas condiciones, la venta de activos no supondría nueva ayuda al comprador o compradores y los activos podrían transferirse al comprador o compradores libres de cualquier responsabilidad resultante del reembolso de la ayuda estatal ilegal e incompatible concedida a los astilleros en el pasado de conformidad con el requisito de evitar la continuidad económica entre la actividad de los beneficiarios de la ayuda y la de los compradores ([82]). Con objeto de determinar si esta decisión se aplicó correctamente, la Comisión controlará cuidadosamente si se cumplen las condiciones establecidas en su carta de 27 de octubre de 2008 y aceptadas por las autoridades polacas.

(402) Estas condiciones, que las autoridades polacas se han comprometido explícitamente a cumplir, se resumen del siguiente modo.

(403) Los activos (sin deudas) se privatizarán mediante una licitación abierta, transparente, no discriminatoria e incondicional. Se liquidará el Astillero Gdynia, junto con los activos y deudas restantes.

(404) Los activos deben venderse a precio de mercado (al mejor postor). Los componentes del activo deben ponerse en venta por separado o en un gran número de pequeños lotes configurados para rentabilizar al máximo la venta. Estos lotes no deben consistir en partes organizadas de una empresa o negocio. Sin embargo, esta configuración de los lotes no debería impedir que los posibles compradores presenten una oferta conjunta para varios componentes/lotes.

(405) La licitación debe ser no discriminatoria, es decir, debe asegurar que la venta esté abierta a todos los tipos de posibles compradores, sin ninguna discriminación en cuanto a la finalidad de su inversión.

(406) No se puede imponer ninguna condición a la licitación (tal como mantener el empleo o la actividad o hacerse cargo de los contratos existentes). El único criterio para seleccionar la oferta ganadora debe ser obtener el máximo de ingresos en beneficio de los acreedores del astillero.

(407) Los acreedores del astillero, públicos y privados, incluidos los clientes del astillero, deberían tener la misma preferencia y los mismos derechos que tendrían en un procedimiento de quiebra por lo que se refiere a los ingresos procedentes de la venta de activos.

(408) No se concederá ninguna nueva ayuda estatal en el contexto de la venta, ya sea en forma de condonación, pago financiado por el Estado de las deudas con entidades públicas o con acreedores privados, inyecciones de capital, créditos, garantías u otras medidas. Cualquier nueva deuda con entidades públicas acumulada durante el período necesario para finalizar el procedimiento de venta debe incluirse en la masa de la liquidación.

(409) La venta será llevada a cabo por un administrador independiente, con derechos y obligaciones similares a los de un síndico de la quiebra. Se creará una estructura que permita a los acreedores supervisar eficazmente la venta y asegurarse de que se lleve a cabo en condiciones de mercado y de que se respeta su preferencia y sus derechos por lo que se refiere a los ingresos. Además, Polonia y la Comisión designarán conjuntamente un administrador supervisor con la función específica de ayudar a la Comisión a comprobar que el proceso de venta y la recuperación de la ayuda se efectúan cumpliendo plenamente los requisitos indicados anteriormente. Con este fin, el administrador supervisor presentará a la Comisión informes periódicos y detallados sobre las diversas etapas del procedimiento.

(410) Las autoridades polacas han indicado que tendrán que tomar medidas legislativas para aplicar la presente Decisión. Así pues, la Comisión admite que se debe autorizar un período de aplicación superior a lo habitual, también teniendo en cuenta el número de medidas individuales de ayuda afectadas por esta decisión y su variedad en cuanto a su forma y duración. Por lo tanto, la Comisión invita a Polonia a aplicar la presente Decisión en un plazo de siete meses a partir de su recepción,

([82]) Véase el asunto C-277/00, *Alemania/Comisión*, Rec. 2004, p. I-3925; y asunto C-328/99 y C-399/00, *Italia y SMI 2 Multimedia Spa/Comisión*, Rec. 2003, p. I-4035.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal descrita en los considerandos 209 a 232 de la presente Decisión y concedida por Polonia en infracción del artículo 88, apartado 3, del Tratado CE a favor del Astillero Gdynia es incompatible con el mercado común.

Adicionalmente, cualquier garantía de anticipos concedida por Polonia en infracción del artículo 88, apartado 3, del Tratado CE a favor del Astillero Gdynia a partir del 1 de julio de 2007 hasta la fecha de la presente Decisión es incompatible con el mercado común.

Artículo 2

Por lo que se refiere a los préstamos obtenidos de diversas entidades públicas mencionadas en los considerandos 209 a 232 de la presente Decisión, Polonia recuperará la ayuda por un importe equivalente a la diferencia entre el tipo de interés pagado realmente por el Astillero Gdynia y el tipo de interés que el beneficiario podría haber obtenido en el mercado durante el período transcurrido desde la concesión del préstamo hasta el momento de su reembolso. Además, en caso de que exista algún préstamo pendiente de reembolso en la fecha de la presente Decisión, se procederá a su reembolso inmediato.

Artículo 3

Por lo que se refiere a las garantías del Tesoro Público descritas en los considerandos 209 a 232 de la presente Decisión, Polonia recuperará la ayuda equivalente a la diferencia, durante el período transcurrido entre la concesión de la ayuda y el vencimiento de la garantía, entre el tipo de interés pagado realmente por el Astillero Gdynia para el préstamo garantizado por el Estado y el tipo de interés al que el beneficiario podría haber obtenido el préstamo en el mercado, igual al importe garantizado multiplicado por el factor de riesgo (probabilidad de impago), menos la prima de garantía pagada, o igual a la diferencia entre la prima de garantía pagada por el beneficiario y la prima de garantía que este podría haber obtenido en el mercado. Además, si alguna de estas garantías está en vigor en el momento de la adopción de la presente Decisión, se le pondrá fin inmediatamente.

Artículo 4

Por lo que se refiere a las garantías de anticipos concedidas por la Agencia de Seguro de Crédito a la Exportación (KUKE) descritas en los considerandos 209 a 232 de la presente Decisión, Polonia recuperará la ayuda equivalente a la diferencia, durante el período transcurrido entre la concesión de la ayuda y el vencimiento de la garantía, entre la prima de la garantía pagada por el beneficiario y la prima de garantía que este podría haber obtenido en el mercado. Además, si alguna de estas garantías está en vigor en el momento de la adopción de la presente Decisión, se le pondrá fin inmediatamente.

Artículo 5

Los artículos 3 y 4 se aplicarán también *mutatis mutandis* a cualquier garantía de anticipos concedida por Polonia en infracción del artículo 88, apartado 3, del Tratado CE a favor del Astillero Gdynia desde el 1 de julio de 2007 hasta la fecha de la presente Decisión.

Artículo 6

Por lo que se refiere a las deudas no ejecutadas contraídas con diferentes entidades públicas descritas en los considerandos 209 a 232 de la presente Decisión, Polonia recuperará la ayuda equivalente a la diferencia, durante el período transcurrido entre la concesión de la ayuda y el pago de la deuda, entre el tipo de interés realmente pagado por el Astillero Gdynia y el tipo de interés al que el beneficiario podría haber obtenido un aplazamiento del vencimiento de sus deudas de un acreedor en una economía de mercado. Además, se pagarán de inmediato cualesquiera deudas pendientes con entidades públicas.

Artículo 7

Por lo que se refiere a las condonaciones de deudas contraídas con entidades públicas descritas en los considerandos 209 a 232 de la presente Decisión, Polonia deberá recuperar la ayuda por un importe equivalente a la cantidad condonada.

Artículo 8

Por lo que se refiere a las deudas contraídas con entidades públicas reestructuradas conforme a la Ley de 30 de octubre de 2002, de ayudas estatales a empresas de especial importancia para el mercado laboral, modificada, descritas en los considerandos 209 a 232 de la presente Decisión, Polonia recuperará la ayuda equivalente al importe de la deuda contraída con entidades públicas transferida a Operator, menos el valor real de los activos del beneficiario transferidos a Operator.

Artículo 9

Por lo que se refiere a las inyecciones de capital de diferentes entidades públicas descritas en los considerandos 209 a 232 de la presente Decisión, Polonia recuperará la ayuda equivalente al importe total del capital aportado.

Artículo 10

Por lo que se refiere a las subvenciones directas descritas en el cuadro 4, considerandos 209 a 232 de la presente Decisión, Polonia recuperará la ayuda equivalente al importe total de las subvenciones.

Artículo 11

1. Polonia recuperará del beneficiario la ayuda definida en los anteriores artículos. La recuperación tendrá lugar de conformidad con las directrices establecidas en los considerandos 384 a 401 de la presente Decisión.

2. Los importes que deben recuperarse devengarán intereses a partir del día en que se pusieron a disposición del Astillero Gdynia hasta su recuperación efectiva.

3. El interés se calculará como interés compuesto de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) nº 794/2004 de la Comisión ([83]) y del Reglamento (CE) nº 271/2008 de la Comisión ([84]) que modifica el Reglamento (CE) nº 794/2004 de la Comisión.

4. Polonia cancelará todos los pagos pendientes de la ayuda mencionada en el artículo 1 con efectos a partir de la fecha de adopción de la presente Decisión.

Artículo 12

1. La recuperación de la ayuda mencionada en el artículo 1 será inmediata y efectiva.

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

Artículo 13

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

a) el importe total (principal e intereses) que debe recuperarse del beneficiario;

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

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

d) documentos que demuestren que se ha puesto fin a todas las garantías de anticipos.

2. Polonia mantendrá informada a la Comisión del avance de las medidas nacionales adoptadas en aplicación de la presente Decisión hasta que la recuperación de la ayuda mencionada en el artículo 1 haya concluido. Presentará inmediatamente, a petición de la Comisión, información sobre las medidas ya adoptadas y previstas para el cumplimiento de la presente Decisión. También proporcionará información detallada sobre los importes de ayuda y los intereses ya recuperados del beneficiario.

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

Hecho en Bruselas, el 6 de noviembre de 2008.

Por la Comisión

Neelie KROES

Miembro de la Comisión

([83]) DO L 140 de 30.4.2004, p. 1.
([84]) DO L 82 de 25.3.2008, p. 1.

ANEXO

INFORMACIÓN RELATIVA A LA APLICACIÓN DE LA PRESENTE DECISIÓN

1. **Cálculo del importe por recuperar**

1.1 Por favor, proporcione los siguientes detalles sobre el importe de ayuda estatal ilegal que se ha puesto a disposición del beneficiario:

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

(*) Fecha(s) en que (los distintos tramos de) la ayuda se ha(n) puesto a disposición del beneficiario.
(**) Importe de ayuda puesto a disposición del beneficiario (equivalente bruto de ayuda).

Observaciones:

1.2. Explique detalladamente cómo se calcularán los intereses aplicables a la ayuda que debe recuperarse.

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

2.1. Por favor, describa detalladamente qué medidas se prevén y qué medidas se han tomado ya para garantizar la recuperación inmediata y efectiva de la ayuda. En su caso, indique también la base jurídica de las medidas adoptadas o previstas.

2.2. Cuál es el calendario del procedimiento de recuperación? ¿Cuándo finalizará la recuperación de la ayuda?

3. **Ayuda ya recuperada**

3.1. Detállense los importes de ayuda recuperados del beneficiario:

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

(*) Fecha(s) de reembolso de la ayuda.

3.2. Por favor, adjunte prueba del reembolso de los importes de ayuda especificados anteriormente en el cuadro del punto 3.1.