IV

(EÜ asutamislepingu, ELi lepingu ja Euratomi asutamislepingu kohaselt enne 1. detsembrit 2009 vastu võetud õigusaktid)

KOMISJONI OTSUS,

6. november 2008,

riigiabi C 17/05 (ex N 194/05 ja PL 34/04) kohta, mida Poola andis äriühingule Stocznia Gdynia

(teatavaks tehtud numbri K(2008) 6771 all)

(Ainult poolakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2010/47/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi [1] vastavalt eespool osutatud sätetele ja võttes neid märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

I. MENETLUS

(1) Ühinemislepingu ajutist korda reguleeriva IV lisa punkti 3 sätete kohaselt teatas Poola 29. aprillil 2004 ettevõtja Stocznia Gdynia S.A. (edaspidi „Gdynia laevatehas") suhtes võetud ümberkorraldamismeetmetest. Juhtum registreeriti numbri all PL 34/2004.

(2) Oma 19. mai 2004. aasta kirjas palus komisjon Poolal esitada mõned puuduvad dokumendid. Need esitati 16. juunil 2004. Komisjon palus lisateavet 30. juuli 2004. aasta, 8. oktoobri 2004. aasta, 23. novembri 2004. aasta ja 4. märtsi 2005. aasta kirjades, millele Poola vastas vastavalt 3. septembri 2004. aasta (registreeritud 7. septembril 2004), 10. novembri 2004. aasta (registreeritud 15. novembril 2004), 17. veebruari 2005. aasta (registreeritud 21. veebruaril 2005), 30. märtsi 2005. aasta (registreeritud 1. aprillil 2005) ja 18. aprilli 2005. aasta (registreeritud 20. aprillil 2005) kirjadega. 22. aprilli 2005. aasta kirjas (registreeritud samal päeval) nõustus Poola, et kõikide meetmete puhul, mis kujutavad uut abi, käsitleb komisjon 29. aprillil 2004 registreeritud juhtumit PL 34/2004 EÜ asutamislepingu artikli 88 lõike 2 kohase teatisena. Juhtumile määrati uus number N 194/2005.

(3) 1. juunil 2005 võttis komisjon vastu ametliku uurimise algatamise otsuse, mis avaldati *Euroopa Liidu Teatajas*, [2] ning palus Poolal ja huvitatud isikutel esitada oma märkused.

(4) Pärast märkuste esitamise tähtaja pikendamist (9. augusti 2005. aasta kiri) esitas Poola oma märkused 2. septembri 2005. aasta kirjas (registreeritud 5. septembril 2005). Vastuses edastas Poola komisjonile Gdynia laevatehase 4. märtsi 2004. aasta ümberkorraldamiskava (edaspidi „2004. aasta ümberkorraldamiskava").

(5) Poola esitas lisamärkusi 3. novembri 2005. aasta kirjas (registreeritud 7. novembril 2005).

(6) Gdynia laevatehas esitas oma märkused 10. oktoobri 2005. aasta kirjas (registreeritud 14. oktoobril 2005). Märkusi esitasid ka äriühing Ray Car Carriers (7. oktoobri 2005. aasta kirjas, registreeritud 10. oktoobril 2005), Taani alaline esindus Euroopa Liidu juures (7. oktoobri 2005. aasta kirjas, registreeritud 11. oktoobril 2005), Taani laevaehitusliit Danish Maritime (7. oktoobri 2005. aasta kirjas, registreeritud samal päeval), ametiühing Solidarność (7. oktoobri 2005. aasta kirjas, registreeritud 10. oktoobril 2005) ja Poola laevaehitusliit (10. oktoobri 2005. aasta kirjas, registreeritud 11. oktoobril 2005.)

(7) Komisjon edastas need märkused Poolale 26. oktoobri 2005. aasta ja 12. detsembri 2005. aasta kirjades [3]. Poola vastas Gdynia laevatehase esitatud märkustele 16. jaanuari 2006. aasta kirjas (registreeritud 18. jaanuaril 2006). Poola ei esitanud mingeid märkusi muude kolmandate isikute seisukohtade kohta.

[1] ELT C 220, 8.9.2005, lk 7.

[2] ELT C 220, 8.9.2005, lk 7.

[3] Oma 17. novembri 2005. aasta kirjas (registreeritud 18. novembril 2005) palusid Poola ametivõimud tõlkida poola keelde mõned väljavõtted ingliskeelsetest märkustest, mille kolmandad isikud olid komisjonile esitanud. Komisjon edastas kõnealused tõlked oma 12. detsembri 2005. aasta kirjas.

(8) Komisjon palus 2004. aasta ümberkorraldamiskava hindamisel väliskonsultandi abi. Konsultant esitas oma aruande komisjonile detsembris 2005.

(9) 13. jaanuari 2006. aasta kirjas palus komisjon Poolal esitada ülevaade viimastest arengutest seoses Gdynia laevatehase ümberkorraldamisstrateegiaga. Poola vastas 20. veebruari 2006. aasta kirjaga (registreeritud 21. veebruaril 2006) ning 22. veebruaril 2006 toimus komisjoni, Poola ametiasutuste ja Gdynia laevatehase esindajate kohtumine. Poola teatas, et 2004. aasta ümberkorraldamiskava on aegunud ning Gdynia laevatehase kontserni ümberkorraldamiseks on vastu võetud uus strateegia, mis hõlmab Gdański laevatehase eraldamist kontsernist ning Gdynia laevatehase (osalist) erastamist. Samuti teatas Poola, et muudetud ümberkorraldamiskava kavatsetakse esitada komisjonile 30. juuniks 2006 ning Gdynia laevatehase erastamine algab peatselt.

(10) Kõnealuse kohtumise järelmeetmena saatis komisjon Poolale 8. märtsil 2006 kirja, millele Poola vastas 13. märtsi 2006. aasta kirjaga (registreeritud samal päeval), milles tegi teatavaks erastamise ajakava. Poola esitas lisateavet erastamisprotsessi kohta 29. märtsi 2006. aasta kirjas (registreeritud 30. märtsil 2006). Komisjon palus täiendavat teavet oma 30. märtsi 2006. aasta kirjas, millele Poola vastas 19. aprilli 2006. aasta kirjaga (registreeritud 20. aprillil 2006).

(11) Oma 6. aprilli 2006. aasta kirjas (registreeritud 10. aprillil 2006) esitas Poola dokumendi „Poola laevaehitussektori (merelaevatehaste) strateegia aastateks 2006–2010" algprojekti. Komisjon esitas oma märkused 12. aprilli 2006. aasta kirjas. Poola valitsuskabinet kiitis dokumendi lõplikult heaks 31. augustil 2006 ning see saadeti komisjonile 1. septembri 2006. aasta kirjaga (registreeritud samal päeval).

(12) Oma 15. mai 2006. aasta e-kirjas edastas Gdynia laevatehas komisjonile 2006. aasta mai teabekirja Gdynia laevatehase kohta, mis tehti potentsiaalsetele investoritele kättesaadavaks alates 10. maist 2006.

(13) 26. mai 2006. aasta kirjas (registreeritud 30. mail 2006) esitas Poola käimasoleva erastamisprotsessi kohta lisateavet, sealhulgas nende ettevõtjate loetelu, kellele Poola oli oma erastamiskonsultandi kaudu saatnud pakkumise osaleda uues kapitali suurendamises, mille Gdynia laevatehase üldkogu kiitis heaks 19. aprillil 2006. Oma 13. juuli 2006. aasta kirjas (registreeritud 17. juulil 2006) esitas Poola käimasoleva erastamisprotsessi kohta lisateavet ja teatas komisjonile, et kaks ettevõtjat esitasid esialgse pakkumise kapitali suurendamises osalemiseks, ning edastas erastamiskonsultandi võrdleva analüüsi nende pakkumiste kohta.

(14) Gdynia laevatehas esitas 9. juunil 2006 komisjonile ümberkorraldamiskava muudatuste esialgse projekti. Komisjoni esindajad külastasid laevatehast 13. juunil 2006 ning tegid muudetud ümberkorraldamiskava kohta esialgsed märkused. Komisjoni väliskonsultant esitas oma märkused 2006. aasta juuli aruandes. Lisaks esitas komisjon 17. juuli 2006. aasta kirjas märkused ümberkorraldamiskava muudatuste projekti puudujääkide kohta.

(15) Komisjoni ja Poola ametiasutuste esindajad kohtusid erastamisprotsessi ja muudetud ümberkorraldamiskava koostamise arutamiseks mitmel korral: 31. jaanuaril, 22. veebruaril ja 10. mail 2006 Brüsselis ning 13. juunil 2006 Gdynia laevatehases.

(16) Poola vastas komisjoni 17. juuli 2006. aasta kirjale 31. augusti 2006. aasta kirjaga (registreeritud 1. septembril 2006).

(17) Poola teatas 3. septembril 2006 tehtud muudatustest Gdynia laevatehase ümberkorraldamiskavas (edaspidi „2006. aasta ümberkorraldamiskava") ja uuest riigiabist, mida oli antud Gdynia laevatehasele pärast komisjoni otsust algatada ametlik uurimine.

(18) Poola esitas lisateavet Gdynia laevatehase kontserni ümberkorraldamisprotsessi kohta oma 12. septembri 2006. aasta kirjas (registreeritud 13. septembril 2006), teatades eeskätt seda, et Gdański laevatehase ning Gdynia laevatehase kontserni kapital on teineteisest eraldatud.

(19) Lisateavet Gdynia laevatehase erastamisprotsessi kohta esitati 26. septembri 2006. aasta kirjas (registreeritud 27. septembril 2006).

(20) 21. novembri 2006. aasta kirjas (registreeritud 27. novembril 2006) teatas Poola täiendavast uuest abist Gdynia laevatehasele.

(21) 7. detsembril 2006 toimus volinik Kroesi ja Poola majandusminister Piotr Woźniaki kohtumine. Minister teatas, et Poola kohustub Gdynia laevatehase erastamisprotsessi taaskäivitama avatud ja läbipaistva menetluse teel, mis kavatsetakse lõpule viia 2007. aasta juuniks. Poola kinnitas seda seisukohta oma 27. detsembri 2006. aasta kirjas (registreeritud 4. jaanuaril 2007), viidates valitsuskabineti 19. detsembri 2006. aasta otsusele kinnitada dokument pealkirjaga „Laevaehitustööstuse olukord". Poola taotles komisjonilt tasakaalustusmeetmeid käsitlevaid läbirääkimisi.

(22) Komisjoni esindajad ühes väliskonsultandiga külastasid laevatehast 19. detsembril 2006, et koguda tasakaalustusmeetmete hindamiseks vajalikke fakte ja andmeid. 16. jaanuaril 2007 esitas komisjoni väliskonsultant aruande laevatehase tootmisvõimsuse kohta.

(23) Komisjon vastas 27. detsembri 2006. aasta kirjale oma 29. jaanuari 2007. aasta kirjaga, milles kutsus Poolat üles esitama 2007. aasta veebruari lõpuks ettepanek Gdynia laevatehase tasakaalustusmeetmete kohta.

(24) 28. veebruari 2007. aasta kirjas (registreeritud samal päeval) selgitas Poola Gdynia laevatehase erastamist ning esitas ettepaneku tasakaalustusmeetmete kohta.

(25) Selle alusel toimus 15. märtsil 2007 komisjoni, Poola ametiasutuste ning laevatehase esindajate tehniline kohtumine, kus keskenduti peamiselt tasakaalustusmeetmele, aga ka käimasolevale erastamisprotsessile. Komisjon ja Poola ametiasutused leppisid kokku, et komisjon astub tehnilistesse läbirääkimistesse otse Gdynia laevatehasega eesmärgiga koguda vajalikke andmeid Poola väljapakutud tasakaalustusmeetmete hindamiseks. 12. märtsi 2007. aasta e-kirjas (registreeritud 27. aprillil 2007) esitas Gdynia laevatehas esialgset teavet laevatehase tootmisvõimsuse kohta.

(26) Komisjon palus tasakaalustusmeetmete kohta lisateavet Gdynia laevatehasele saadetud 29. märtsi 2007. aasta, 27. aprilli 2007. aasta ja 25. mai 2007. aasta kirjades, millele tehas vastas vastavalt 20. aprilli 2007. aasta (registreeritud 23. aprillil 2007), 9. mai 2007. aasta (registreeritud 10. mail 2007) ja 30. mai 2007. aasta (registreeritud 31. mail 2007) kirjadega. Gdynia laevatehas esitas lisateavet 6. juunil 2007 toimunud kohtumisel komisjoni esindajatega ning seejärel oma 18. juuni 2007. aasta kirjas (registreeritud 21. juunil 2007). Komisjon esitas täiendavaid küsimusi oma 20. juuni 2007. aasta e-kirjas, millele Gdynia laevatehas vastas 25. juuni 2007. aasta kirjaga (registreeritud samal päeval).

(27) 31. juuli 2007. aasta kirjas teatas komisjon Poolale, et esialgse analüüsi põhjal on Poola kavandatud tasakaalustusmeetmed Gdynia laevatehase suhtes teatavate tingimuste täitmisel vastuvõetavad. Poola vastas 24. augusti 2007. aasta kirjaga (registreeritud 27. augustil 2007), esitades märkused Gdynia laevatehase tasakaalustusmeetmete rakendamise tingimuste kohta. Komisjon lõpetas tasakaalustusmeetmete küsimuse arutamise 3. oktoobri 2007. aasta kirjaga.

(28) 24. mail 2007 toimunud telefonivestluses teatasid Poola ametiasutused komisjonile, et Poola kavatseb taaskäivitada Gdynia laevatehase erastamisprotsessi avaliku pakkumismenetlusega. 29. mai 2007. aasta kirjas palus komisjon põhjalikku teavet erastamisprotsessi viimaste arengute kohta ning kordas seda palvet 6. juuni 2007. aasta kirjas. Poola vastas 22. juuni 2007. aasta kirjaga (registreeritud 25. juunil 2007) ning esitas pärast 28. juunil 2007 saadetud täiendavat päringut ülejäänud teabe oma 11. juuli 2007. aasta kirjas (registreeritud samal päeval). Selles edastas Poola komisjonile ka 4. juuli 2007. aasta teabekirja Gdynia laevatehase kohta (edaspidi „teabekiri"). 31. juuli 2007. aasta kirjas viitas komisjon, et erastamisprotsessi ei saa enam edasi lükata.

(29) Komisjon edastas oma märkused teabekirja kohta 30. juuli 2007. aasta kirjas. Poola vastas 21. augusti 2007. aasta kirjaga (registreeritud 27. augustil 2007). 29. augusti 2007. aasta kirjas (registreeritud samal päeval) esitas Poola 29. augustil 2007 koostatud ning 4. juuli 2007. aasta teabekirja lisana mõeldud dokumendi „Täiendavad selgitused Gdynia laevatehase teabekirja kohta" projekti (edaspidi „teabekirja lisa"). Komisjon esitas oma märkused teabekirja lisa kohta 4. septembri 2007. aasta kirjas, millele Poola vastas 7. septembri 2007. aasta kirjaga, esitades teabekirja lisa muudetud versiooni. Komisjon esitas oma lõplikud märkused 14. septembri 2007. aasta kirjas.

(30) Poola esitas teabe erastamisprotsessi viimaste arengute kohta oma 7. septembri 2007. aasta (registreeritud samal päeval), 23. oktoobri 2007. aasta (registreeritud 24. oktoobril 2007) ja 25. oktoobri 2007. aasta (registreeritud samal päeval) kirjades.

(31) Vastusena komisjoni 30. novembri 2007. aasta kirjale esitas Poola lisateavet erastamisprotsessi kohta oma 13., 19. ja 21. detsembri 2007. aasta kirjades (registreeritud vastavalt 14., 20. ja 21. detsembril 2007). Viimases kirjas teatas Poola komisjonile, et on saanud Gdynia laevatehase ostmiseks kolm siduvat pakkumist. Kõnealused pakkumised edastati komisjonile 8. veebruari 2008. aasta kirjas (registreeritud 11. veebruaril 2008).

(32) 10. jaanuaril 2008 toimus Brüsselis komisjoni ja Poola ametiasutuste esindajate kohtumine, mille järeldusi kordas komisjon oma 17. ja 30. jaanuari 2008. aasta kirjades.

(33) 30. jaanuari 2008. aasta kirjas teatas Poola komisjonile, et kaks pakkujat on kutsutud läbirääkimistele riigivarade ministeeriumiga. 14. veebruari 2008. aasta kirjas (registreeritud 19. veebruaril 2008) teatas Poola, et Gdynia laevatehase erastamisprotsess viiakse lõpule 2008. aasta suveks. Komisjon vastas 28. veebruari 2008. aasta kirjaga.

(34) 29. veebruari 2008. aasta kirjas (registreeritud 3. märtsil 2008) esitas Poola ühe pakkuja, ettevõtja Amber Sp. z o.o. koostatud uue ümberkorraldamiskava algprojekti. 20. märtsil 2008 anti nimetatud ettevõttele ajutine ainuõigus läbirääkimiste pidamiseks ning 9. aprilli 2008. aasta e-kirjas (registreeritud 24. aprillil 2008) esitas ettevõtja ümberkorraldamiskava muudetud projekti. Kõnealune pakkuja andis lisateavet dokumendis „Ümberkorraldamise põhisuunad", mille ta esitas 10. aprillil 2008 toimunud kohtumisel (registreeritud 18. aprillil 2008). Teise pakkuja koostatud teave esitati hiljem, pärast 18. märtsi 2008. aasta meeldetuletust 7. aprillil 2008 saadetud kirjas (registreeritud 18. aprillil 2008).

(35) Poola esitas teavet ettevõtja Amber Sp. z o.o. kui ainupakkujaga peetavatel läbirääkimistel toimunud arengute kohta 28. märtsi 2008. aasta (registreeritud samal päeval), 7. aprilli 2008. aasta (registreeritud 18. aprillil 2008), 23. aprilli 2008. aasta (registreeritud samal päeval) ja 25. aprilli 2008. aasta (registreeritud samal päeval) kirjades. 10. aprillil 2008 toimus Varssavis komisjoni, Gdynia laevatehase, ettevõtja Amber Sp. z o.o. ja Poola ametiasutuste esindajate kohtumine. Poola edastas komisjonile kohtumise protokolli 7. mai 2008. aasta kirjas (registreeritud 13. mail 2008).

(36) Komisjon esitas oma märkused erastamisprotsessi edenemise kohta 21. ja 30. aprilli 2008. aasta kirjades.

(37) 12. mai 2008. aasta kirjas (registreeritud samal päeval) teatas Poola komisjonile, et ettevõtja Amber Sp. z o.o. on erastamisprotsessist taandunud. Lisaks teavitasid Poola ametiasutused 26. mai 2008. aasta kirjas (registreeritud 27. mail 2008) komisjoni, et 15. mail 2008 otsustas riigivaraminister erastamisprotsessi avaliku pakkumiskutse raames lõpetada, et alustada läbirääkimisi pakkujatega, kelle pakkumised olid 2007. aastal algatatud menetlusse vastu võetud.

(38) Samuti teatasid Poola ametiasutused komisjonile, et võtavad meetmeid erastamisprotsessi taaskäivitamiseks, eesmärgiga sõlmida erastamislepingud 2008. aasta novembris. Alates 3. juunist 2008 on Poola iga päev esitanud komisjonile aruandeid meetmete kohta, mida taaskäivitatud erastamisprotsessi eri osalejad on võtnud. 6. juuni 2008. aasta kirjas (registreeritud samal päeval) edastas Poola komisjonile 2. juuni 2008. aasta teabekirja Gdynia laevatehase kohta (edaspidi „2008. aasta teabekiri").

(39) Poola ametiasutuste taotlusel toimus 10. juunil 2008 komisjoni, Poola ametiasutuste ja ettevõtja ISD Polska (edaspidi „ISD") esindajate kohtumine; viimast tutvustati komisjonile Gdynia laevatehase potentsiaalse ostjana. Komisjon ja Poola ametiasutused kohtusid ka 13. juunil 2008.

(40) 26. juuni 2008. aasta kirjas (registreeritud samal päeval) edastas Poola (Gdański laevatehase omaniku) ISD koostatud Gdynia laevatehase ja Gdański laevatehase ümberkorraldamiskava projekti ning äriühingu Polish Shipbuilding Company (edaspidi „PSC") koostatud Gdynia laevatehase ümberkorraldamiskava projekti.

(41) Oma 4. juuli 2008. aasta kirjas palus komisjon teatavaid selgitusi seoses ISD koostatud ümberkorraldamiskava projektiga. Poola vastas 7. ja 8. juuli 2008. aasta kirjadega (kumbki registreeritud samal päeval). 8. juulil 2008 toimus Poola ametiasutuste, ISD ja komisjoni esindajate kohtumine.

(42) 14. juuli 2008. aasta kirjas kohustus Poola esitama komisjonile täieliku ümberkorraldamiskava sama aasta 12. septembriks.

(43) 16. juulil 2008 kiitis komisjon esialgu heaks ametliku uurimise lõpetamise otsuse eelnõus esitatud hinnangud ja järeldused, milles leiti, et Gdynia laevatehasele antud abi ei ole ühisturuga kokkusobiv ning see tuleb tagastada. Ent võttes arvesse Poola ametiasutuste 14. juuli 2008. aasta kirja, otsustas komisjon otsuse vastuvõtmise edasi lükata ning hinnata, kas Poola ametiasutuste poolt 12. septembril 2008 esitatav uus ümberkorraldamiskava parandab olukorda märkimisväärselt ja võimaldab käsitleda abi ühisturuga kokkusobivana.

(44) Alates sellest ajast on Poola esitanud komisjonile igal nädalal ülevaate erastamisprotsessist (28. juuli, 4. augusti, 12. augusti, 21. augusti, 25. augusti, 1. septembri, 8. septembri, 16. septembri ja 23. septembri kirjad, kõik registreeritud vastavalt samal päeval).

(45) 18. juuli kirjas (registreeritud 21. juulil) taotles Poola komisjoniga kolmevoorulisi konsultatsioone ümberkorraldamiskava projekti üle, et koostada komisjoni märkusi arvestav lõplik versioon. Komisjon nõustus selle ajakavaga oma 31. juuli kirjas.

(46) Poola ametiasutuste ja komisjoni esimene mitteametlik kohtumine toimus siiski alles 21. augustil 2008. Teine kohtumine Poola ametiasutustega, millel osales ka ISD, toimus 2. septembril 2008. 28. augustil 2008 edastas Poola mitteametlikult ISD ümberkorraldamiskava projekti ning 8. septembril 2008 selle muudetud versiooni.

(47) 12. septembri 2008. aasta kirjas (registreeritud samal päeval) edastas Poola ISD koostatud Gdynia laevatehase ja Gdański laevatehase lõpliku ümberkorraldamiskava.

(48) 16. septembri 2008. aasta kirjas (registreeritud 17. septembril 2008) edastas Poola ISD ja Poola riigivarade ministeeriumi vahelise erastamislepingu projekti.

(49) 30. septembril 2008 korraldati Poola ametiasutuste ja komisjoni kohtumine. Sellel osalesid ka ISD esindajad.

(50) 27. oktoobri 2008. aasta kirjas teavitas komisjon Poola ametiasutusi käesoleva otsuse rakendamise raamtingimustest. 3. novembri 2008. aasta kirjas (registreeritud 4. novembril 2008) kohustus Poola neid tingimusi täielikult täitma. Komisjon nõustus selle kohustusega 6. novembri 2008. aasta kirjas.

(51) 14. juuni 2007. aasta kirjas palus komisjon Poola ametiasutustel esitada ülevaade kogu riigiabi kohta, mis laevatehasele on antud alates Poola ühinemisest ELiga 1. mail 2004. Poola vastas 11. juuli 2007. aasta kirjaga (registreeritud samal päeval). Komisjon palus täiendavaid selgitusi oma 13. novembri 2007. aasta kirjas, millele Poola vastas 9. jaanuari 2008. aasta kirjaga (registreeritud samal päeval). Poola teavitas komisjoni Gdynia laevatehasele antud täiendavast abist oma 6. detsembri 2007. aasta (registreeritud samal päeval), 12. veebruari 2008. aasta (registreeritud 13. veebruaril 2008) ja 6. juuni 2008. aasta kirjades (registreeritud samal päeval).

II. **ABI ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS**

1. *ASJAOMANE ETTEVÕTJA*

(52) Abi saaja on Gdynia laevatehas. Ettevõtte asukoht on Gdański-Gdynia-Sopoti piirkond Poola põhjaosas.

(53) Komisjon märgib, et riigiabi eeskirjade kohaselt on nimetatud piirkonna ettevõtted abikõlblikud toetuse saamiseks struktuurifondidest lähenemiseesmärgi raames ([4]) ja Ühtekuuluvusfondist ([5]). Eeskätt on kõnealuse piirkonna ettevõtted potentsiaalselt abikõlblikud toetuse saamiseks piirkondliku rakenduskava nende prioriteetsete suundade alusel, mis on ette nähtud väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate ning (pikaajalisele töökohtade loomisele suunatud) innovatsiooni ja tehnosiirde meetmete toetamiseks, aga ka kutse- ja elukestvaks õppeks vajaliku haridus- ja sotsiaalse infrastruktuuri arendamiseks. Piirkonna ettevõtted on abikõlblikud ka uuendusliku majanduse ja inimressursside rakenduskavade alusel, millest viimased on kavandatud just selleks, et aidata ettevõtjatel ja tööturul tulla toime majanduslike muudatuste, sealhulgas ümberkorraldamisprotsessiga.

([4]) Nõukogu 11. juuli 2006. aasta määruse (EÜ) nr 1083/2006 (millega nähakse ette üldsätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi ja Ühtekuuluvusfondi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1260/1999) (ELT L 210, 31.7.2006, lk 25) artikli 5 lõiked 1 ja 3. Komisjoni 4. augusti 2006. aasta otsuse 2006/595/EÜ (struktuurifondidest ajavahemikul 2007–2013 lähenemiseesmärgi raames rahastamiseks abikõlblike piirkondade loetelu koostamise kohta) lisa (ELT L 243 6.9.2006, lk 44).

([5]) Nõukogu määruse (EÜ) nr 1083/2006 artikli 5 lõige 2. Komisjoni 4. augusti 2006. aasta otsus 2006/596/EÜ Ühtekuuluvusfondist ajavahemikul 2007–2013 toetust saavate abikõlblike liikmesriikide loetelu koostamise kohta (ELT L 243, 6.9.2006, lk 47).

(54) Gdynia laevatehas tegutseb laevaehituse, laevakerede tootmise, terassildade ehitamise ning laevaehitusega seotud ja muude teenuste osutamise vallas.

(55) Gdynia laevatehase suurimad aktsionärid ([6]) on riigivarade ministeerium, kellele kuulub 32 % aktsiatest, millele vastab 35 % hääleõigusest, ettevõtjad Ray Car Carriers Ltd (vastavalt 16 % ja 22 %), Korporacja Polskie Stocznie S.A. (10 % ja 6 %), tööstusarengu agentuur (Agencja Rozwoju Przemysli S.A.) (9 % ja 13 %) ning ettevõtja Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny S.A. (7 % ja 5 %). Ühelegi ülejäänud aktsionärile ei kuulu üle 4 % aktsiatest.

(56) Gdynia laevatehas on 12 tütarettevõttest koosneva Gdynia laevatehase kontserni emaettevõtja. Veel hiljuti oli üks selle tütarettevõtjatest Stocznia Gdańsk S.A., kuid vastavalt 2007. aasta oktoobris sõlmitud kokkuleppele müüs Gdynia laevatehas oma allesjäänud Gdański laevatehase aktsiad ettevõtja Stocznia Gdańsk S.A. uuele enamusomanikule. Sellest hoolimata kuulusid ettevõtja Stocznia Gdańsk S.A. (varasema nimega Stocznia Gdańsk – Grupa Stoczni Gdynia) enamusaktsiad 1998. aastast kuni 2006. aasta sügiseni Gdynia laevatehasele ning kahe laevatehase ümberkorraldamine toimus ühel ajal.

(57) Gdynia laevatehase peamised laevaehitustooted on konteinerilaevad veomahuga 1 100–5 000 TEU ning ro-ro tüüpi autolaevad kandevõimega 2 100–6 000 autot. Muud tooted hõlmavad mitmeotstarbelisi laevu, kemikaali- ja naftasaaduste tankereid, puistlastilaevu ja vedelgaasitankereid.

(58) Kuni 3 000 TEU veomahuga konteinerilaevade sektoris on peamised konkurendid Euroopa laevatehased Aker Ostsee ja Volkswerft Stralsund Saksamaal ning Korea ja Hiina laevatehased. Laevatehas toodab maailma suurimaid autolaevu (kandevõime järgi) ning selle osakaal nende toodete ülemaailmsetes tellimustes on 11 % ([7]). Ükski teine ELi laevatehas ei tooda nii suuri autolaevu ja ainus Euroopas tegutsev konkurent on Uljaniki laevatehas Horvaatias. Gdynia teised konkurendid on Korea ja Jaapani laevatehased.

(59) Aastatel 2002–2006 tootis Gdynia laevatehas 48 laeva. 2004. aastal oli Gdynia tellimuste põhjal (kompenseeritud kogumahutavuse (CGT) järgi) suuruselt 13. laevatehas maailmas. 2005. aastal langeti 21. kohale, olles siiski suurim laevatehas Euroopas.

([6]) Olukord 31. märtsi 2007. aasta seisuga. Allikas: 4. juuli 2007. aasta teabekiri.

([7]) *Allikas:* 4. juuli 2007. aasta teabekiri.

(60) Praegu (2008. aasta aprilli seisuga) ([8]) on laevatehasel 16 lepingulist tellimust (12 autolaeva ja 4 konteinerilaeva) kogumahuga 581 000 CGT, mis tuleb üle anda 2008. ja 2009. aastal.

(61) Gdynia laevatehase peamised tootmisrajatised on kaks kuivdokki, SD I ja SD II.

(62) 2007. aasta augusti seisuga oli Gdynia laevatehase töötajate arv 4 611, neist 68 % oli otseselt seotud tootmisprotsessiga ([9]). See on 26 % vähem kui detsembris 2004, mil laevatehases töötas 6 249 inimest ([10]).

(63) Gdynia laevatehase kontserni raskused ilmnesid 2002. aastal. 2004. aasta ümberkorraldamiskavas selgitatakse, et keerulise finantsolukorra tekkimist mõjutasid välised tegurid, nagu Aasia ettevõtjate konkurents, zloti kallinemine dollari suhtes, tõusvad terasehinnad ning halvenenud ligipääs rahastamisele pärast ettevõtja Stocznia Szczecin Porta Holding S.A. pankrotistumist ja pukk-kraana ümberkukkumist Gdynia laevatehases 1999. aasta suure tormi ajal. Tellimuste saamiseks tehtud jõupingutuste raames, eriti seoses suurenenud tootmispotentsiaaliga pärast Gdański laevatehase omandamist 1998. aastal, tegi Gdynia laevatehas mitmeid probleemseks osutunud juhtimisotsuseid. Laevatehas võttis projekteerimise ja tehnoloogiaga seotud ning finants- ja äririske (uued tooted ja prototüübid ning selliste laevatehasele uute toodete kahjumlik ehitamine nagu väikesed puistlastilaevad, kemikaalitankerid, ro-ro tüüpi laevad, gaasitankerid, puistlasti-konteinerilaevad ja segalastilaevad). Rahuldav ei olnud ka Gdynia laevatehase tootmiskulude vähendamise määr.

(64) Kõnealused raskused on kestnud terve ümberkorraldamisprotsessi vältel. 2006. aasta ümberkorraldamiskava kohaselt oli kestvate probleemide põhjuseks zloti kallinemine dollari suhtes ning terasehindade enneolematu tõus, mis ei kajastunud laevatehase sõlmitud lepingutes. Üks põhjus oli ka laiaulatuslikuks ümberkorraldamistegevuseks vajaliku raha puudumine.

(65) Kontserni finantsraskuste tulemuseks olid riigivõlad ning võlgnevused äripartneritele ja töötajatele, materjalinappus, tootmise aeglustumine, kulude kasv (tööjõukulu, trahvid) ning märkimisväärsed viivitused lepingute täitmisel.

(66) Gdynia laevatehase finantsolukord on järk-järgult halvenenud.

([8]) *Allikas:* Stocznia Gdynia S.A. finantsprognooside aluseks olevad eeldused, mille Amber koostas Gdynia laevatehase olukorra ostueelse analüüsi käigus ning mis esitati komisjonile 9. aprillil 2008 (registreeritud samal päeval).

([9]) *Allikas:* Gdynia laevatehase äriplaan aastateks 2008–2012, mille Amber koostas detsembris 2007 ning mis esitati komisjonile 29. veebruaril 2008 (registreeritud 3. märtsil 2008).

([10]) Samas.

Tabel 1

Gdynia laevatehase tegevus

[miljonit zlotti]

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

Allikas: 2006. aasta ümberkorraldamiskava ja teabekiri.

(67) Praeguste tellimuste põhjal eeldab laevatehas olulist kahjumit ka 2008. ja 2009. aastal ([11]).

2. *OTSUS ALGATADA EÜ ASUTAMISLEPINGU ARTIKLI 88 LÕIKE 2 KOHANE MENETLUS*

(68) Ametliku uurimise algatamise otsuses viitas komisjon, et mõned meetmed, millest ühinemislepingu IV lisa punkti 3 alusel teavitati, kujutasid endast uut abi, kuna need võeti pärast Poola ühinemist ELiga 1. mail 2004 või kuna neid ei olnud otsuse tegemise ajaks veel võetud. Komisjon loetles need meetmed otsuse I lisa B osas.

(69) Samuti otsustas komisjon, et mitu otsuse I lisa A osas nimetatud meedet oli võetud Gdynia laevatehase suhtes enne 1. maid 2004 ning ühinemislepingu IV lisa punkti 3 tähenduses ei olnud need pärast ühinemist kohaldatavad ja seega neid EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 sätestatud menetluse käigus ei uurita. Kõnealuseid meetmeid seega käesolevas otsuses ei käsitleta. Sellest hoolimata tuli need hõlmata hinnangusse, mis käsitles pärast ühinemist võetud meetmete kokkusobivust ühisturuga.

(70) Põhimõtteliselt väitis komisjon, et otsuse I lisa B osas loetletud meetmete kohta ei olnud enne ühinemist tehtud õiguslikult siduvat otsust, tunnistades siiski, et teatavad esialgsed sammud sellise õiguslikult siduva otsuse suunas olid juba astutud.

([11]) Järgnevas kirjeldatud ISD Polska koostatud ühises ümberkorraldamiskavas hinnatakse 2008. aasta kahjumi suuruseks 280 miljonit zlotti.

(71) Seoses riigivõla ümberkorraldamisega 30. oktoobri 2002. aasta riigiabi seaduse (tööturul olulised ettevõtted) (muudetud) ([12]) peatükis 5a sätestatud menetluse alusel jõudis komisjon järeldusele, et tööstusarengu agentuuri kui peatüki 5a menetluse haldamise eest vastutava valitsusasutuse juhataja väljastatud ümberkorraldamisotsus oli õiguslikult siduv. Nimetatud juhul ei olnud aga sellist ümberkorraldamisotsust enne ühinemist väljastatud ([13]). Selle põhjuseks on asjaolu, et tööstusarengu agentuuri juhataja 19. aprillil 2004. aasta otsus, millega kiideti heaks 2004. aasta ümberkorraldamiskava, ei vastanud menetluslikele ega sisulistele nõuetele, mille põhjal seda võinuks käsitleda ümberkorraldamisotsusena.

(72) Komisjon nõustus Poola selgitusega, et kõnealuste riigivõlgade intress kui lisakulu kustutatakse automaatselt koos põhisummaga, ilma et selleks oleks vaja eraldi otsust väljastada.

(73) Komisjon ei leidnud mingeid tõendeid õiguslikult siduva otsuse kohta mitme meetme puhul, sealhulgas tootmisgarantiid ja kapitalisüst, võlakirjade emissioon ja võla kapitaliseerimine, mis on loetletud otsuse I lisa B osas meetmetena 28–34. Komisjon vastas eelkõige Poola põhiargumendile, mille kohaselt sisaldusid need meetmed laevatehase nõukogu heaks kiidetud Gdynia laevatehase 2004. aasta ümberkorraldamiskavas ning kava poolt hääletades kohustasid riigivarade ministeeriumi esindajad pädevaid asutusi neid meetmeid võtma.

([12]) Õiguslikku alust kirjeldatakse üksikasjalikult ametliku uurimise algatamise otsuse jaos 3.2.

([13]) Gdynia laevatehase märkustest ametliku uurimise algatamise otsuse kohta sai komisjon teada, et ümberkorraldamisotsus väljastati tegelikult 4. jaanuaril 2005.

(74) Eeskätt leidis komisjon, et kuni aktsionärid ei olnud selleks vajalikke samme astunud, puudusid nõukogul volitused võtta vastu aktsionäre rahaliselt mõjutavaid otsuseid. Samuti leidis komisjon, et isegi kui eeldada, et nõukogul oli õigus aktsionäride nimel ja nende heaks selliseid otsuseid teha, jääb selgusetuks, kas selline otsus tekitaks riigivarade ministeeriumile kohustuse riigiabi anda, kuna tavaliselt ei saa võrdsustada riigi kui turuosalise tegevust riigi tegevusega eri avalike eesmärkide taotlemisel.

(75) Otsuse I lisa B osas sisalduva meetme 32 puhul (40 miljoni zloti suurune kapitalisüst) oli komisjonil kahtlusi, kas otsus, millega riigivarade ministeeriumi kohustati enne Poola ühinemist viima läbi kapitali suurendamist, oli õiguspärane, võttes arvesse asjaolu, et täitmata oli nõue registreerida kõik kapitali suurendamised pädevas kohtus kuue kuu jooksul.

(76) Olles leidnud, et mitu Gdynia laevatehasega seotud meedet kujutavad endast uut abi, väljendas komisjon kahtlust, kas on täidetud ükski tingimustest, mis võimaldaks käsitleda seda abi ümberkorraldamisabina.

3. *HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED*

a) ***Gdynia laevatehase märkused***

(77) Abisaaja esitas kahte liiki argumente – ühed käsitlesid komisjon pädevust seoses otsuse I lisa B osas loetletud meetmetega ning teised komisjoni kahtlusi, kas juhul, kui tegemist on uue abiga, sobib see kokku ühisturuga.

(78) Riigivõla ümberkorraldamise kohta peatüki 5a alusel väitis abisaaja, et abi andmine kujutas endast tööstusarengu agentuuri juhataja ümberkorraldamisotsust. Siiski kinnitas abisaaja, nagu komisjoni uurimise algetapis ka Poola, et tööstusarengu agentuuri juhataja võttis asjaomase otsuse vastu enne ühinemist, 19. aprillil 2004.

(79) Abisaaja väitis, et abi andmine enne ühinemist seisnes selles, et kõik avalik-õiguslikud kreeditorid nõustusid peatüki 5a alusel toimuva ümberkorraldamisega ([14]).

([14]) Vt täpsemalt komisjoni uurimise algatamise otsuse punkt 67.

(80) Vastupidiselt Poola väidetele komisjoni uurimise esimeses etapis väitis abisaaja, et peatüki 5a alusel ümberkorraldatud riigivõlalt ei olnud pärast 30. juunit 2003 viivitusintresse kogunenud.

(81) Abisaaja väitis, et riigi täpne seotus meetme 32 (kapitalisüst) puhul oli enne ühinemist teada ning seepärast tuleks seda käsitleda enne ühinemist antud abina.

(82) Abisaaja esitas märkusi ka muude otsuse tahkude kohta. Eelkõige väitis ta, et ekspordikrediidikindlustuse ühingu poolt laevatehasele antud tootmisgarantiid ei ole riigiabi. Abisaaja väitis, et ekspordikrediidikindlustuse ühingu garantiikava on omafinantseerimisel põhinev süsteem, mille puhul kogutud garantiipreemiad pikas perspektiivis ületavad kaetud riskid ja tegelikult väljamakstud summad. Abisaaja kirjeldas tingimusi, mille kohaselt ekspordikrediidikindlustuse ühing selliseid garantiisid annab (garantiipreemiad ja nõutavate tagatiste liigid).

(83) Seoses nõudega, mille kohaselt abi peab piirduma minimaalselt vajalikuga, väitis abisaaja, et abi suurus oli rangelt piiratud miinimumiga ning võimalusel oleks õigustatud täiendava abi andmine. Samuti viitas abisaaja sellele, et isegi kui komisjon määratleks ümberkorraldamiskulusid kitsalt (st need ei sisaldaks laevatehase jooksvaid kulusid), moodustaks nende kulude rahastamine muudest vahenditest kui riigiabi siiski ligikaudu 30 %, mis vastab 1999. aasta ümberkorraldamissuunistele ([15]).

(84) Samuti väitis abisaaja, et Gdynia laevatehasele antud riigiabi ei moonuta konkurentsi Euroopas, kuna tõeline konkurentsioht Euroopa laevatehastele tuleb Kaug-Idast. Abisaaja tunnistas, et konteinerilaevu ehitatakse ka muudes Euroopa laevatehastes, eriti Saksamaal, kuid tema väitel on Saksamaal ehitatavad konteinerilaevad projekti ja tehniliste näitajate poolest erinevad. Abisaaja kinnitas, et ükski teine Euroopa laevatehas ei ehita autolaevu ning seega ei konkureeri Gdynia laevatehas selles sektoris ühegi Euroopa laevatehasega.

([15]) Abisaaja kinnitab, et kohaldatavad on 1999. aasta ühenduse suunised raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta (EÜT C 288, 9.10.1999, lk 2).

(85) Lõpuks väitis abisaaja, et ümberkorraldamine viiakse kindlasti lõpule 2007. aasta lõpuks.

b) ***Teiste huvitatud isikute märkused***

(86) Taani ja laevaehitusliit Danish Maritime toetasid komisjoni jõupingutusi veendumaks, et riigiabi anti kooskõlas kohaldatavate eeskirjadega. Nad tõid esile asjaolu, et maailma laevaehitusturul valitseva konkurentsiolukorra tõttu on mitu Taani laevatehast suletud või läinud pankrotti, ilma et neile oleks mingit riigiabi antud. Ühtlasi kinnitasid nad, et Taani laevatehaste tootevalik sarnaneb Poola laevatehaste omale, millest tulenevalt võib igasugune ebaaus konkurents Taani laevatehaseid mõjutada. Samuti kutsus Taani komisjoni üles nõudma Gdynia laevatehaselt tootmisvõimsuse vähendamist, et riigiabi ei kasutataks liigse tootmisvõimsuse suurendamiseks maailmas.

(87) Gdynia laevatehase suurim klient ja ettevõtte väikeaktsionär Ray Car Carriers rõhutas Gdynia laevatehase tähtsust omaenda tegevuses, seda eriti seoses laevatehasega sõlmitud kehtivate lepingutega. Ettevõtja Ray Car Carriers oli veendunud, et tänu väga headele oskustöölistele ja juhtkonnale saab Gdyniast ümberkorraldamise järel üks Euroopa parimaid laevatehaseid, kui ta selleks otstarbeks riigiabi saab.

(88) Ametiühing Solidarność rõhutas laevatehase halvenevat olukorda, väites et on vaja kiiret ümberkorraldamist. Ametiühing kirjeldas teatavaid laevatehases juba võetud ümberkorraldamismeetmeid ning väljendas oma usku, et laevatehase kasutada olev tehnoloogia ja tööjõud võimaldaksid tal asuda Euroopa kasumlike laevatehaste hulka. Seepärast on riigiabi vaja ümberkorraldamiskava rakendamiseks.

(89) Poola laevaehitusliit Forum Okrętowe selgitas laevatehase probleemide põhjusi ning väljendas oma toetust ümberkorraldamisprotsessile ja riigiabi kasutamisele sel eesmärgil.

c) ***Poola märkused***

(90) Sarnaselt abisaajaga käsitlesid Poola märkused nii pädevust kui ka kokkusobivust ühisturuga.

(91) Seoses riigivõla ümberkorraldamisega peatüki 5a alusel ei esitanud Poola mingeid täiendavaid argumente. Vastuses abisaaja märkustele ei nõustunud Poola siiski abisaaja tõlgendusega Poola õiguse kohta.

(92) Seoses otsuse I lisa B osas sisalduvate meetmetega 28–34 ei lükanud Poola ümber komisjoni järeldusi, millele osutatakse ametliku uurimise algatamise otsuses. Poola esitas aga uue argumendi seoses sellega, et laevaehitustööstuse töörühmas osalevate eri riigiasutuste esindajate avaldusi nimetatud meetmete laiendamise kohta tuleks käsitleda ametlike kohustustena. Kõnealused avaldused tehti enne ühinemist.

(93) Meetme 32 (kapitalisüst) kohta väitis Poola, et kui riigivarade ministeerium tegutses aktsionäride koosolekul Gdynia laevatehase omanikuna, ei saa seda tegevust eristada tema tegevusest riigiabi andva asutusena.

(94) Samal ajal tunnistab Poola, et kuigi kapitalisüstidega seotud tegevus kuulub omandiküsimuse valdkonda (*dominium*) ja on reguleeritud tsiviilõigusega, peab minister (riigivaraminister) ettevõtjate aktsiakapitali suurendades järgima täiendavaid avaliku õiguse eeskirju, mida tavaliste turuosaliste suhtes ei kohaldata (*imperium*).

(95) Seejärel selgitas Poola, et kuue kuu eeskiri (tähtaeg aktsiate märkimise kohtus registreerimiseks) oli lihtsalt formaalne nõue, mis ei mõjutanud mingil viisil seda ajahetke, mil jõustus aktsionäride kohustus aktsiaid märkida. Poola kinnitas, et see kohustus jõustus 2004. aastal enne ühinemist ning et selle täitmiseks oli vaja üksnes laevatehase aktsiakapitali suurendamist käsitleva uue resolutsiooni vastuvõtmist, mis toimus 4. märtsil 2005. Riigivarade ministeerium märkis aktsiaid pärast seda, 23. juunil 2005.

(96) Uue abi kokkusobivuse suhtes ühisturuga väitis Poola, et 2004. aasta ümberkorraldamiskava kujutas endast laevatehase ümberkorraldamisprotsessi kindlat majanduslikku alust. Poola tunnistas, et ümberkorraldamisprotsess toimus piiratud rahaliste vahenditega. Seejärel kirjeldasid Poola ametiasutused lühidalt 2004. aasta ümberkorraldamiskavas kehtestatud ümberkorraldamismeetmeid, näitamaks, et ümberkorraldamine ei olnud üksnes rahaline. Nad kaitsesid 2004. aasta ümberkorraldamiskavas välja pakutud ja Gdynia laevatehase kontsernis rakendatud tasakaalustusmeetmeid. Seoses nõudega, mille kohaselt abi peab piirduma minimaalselt vajalikuga, väitis Poola, et abi ei kasutatud muudel eesmärkidel peale

ümberkorraldamise ning et selle osatähtsus, st abi osakaal kõikidest ümberkorraldamiskuludest, sealhulgas tegevuskuludest, oli 31 %. Poola väitis, et tehase omapanusena tuleks käsitleda uusi lepinguliste hindade läbirääkimisi koos laevatehase akumuleerunud kasumi ja positiivsete rahavoogudega tulevikus.

(97) Poola ametiasutused kirjeldasid üksikasjalikult ekspordikrediidikindlustuse ühingu garantiisüsteemi toimimist ning väitsid, et need garantiid ei kujuta endast riigiabi.

4. *KOMISJONI AMETLIKU UURIMISE ALGATAMISE OTSUSELE JÄRGNENUD OTSUSTAVA TÄHTSUSEGA SÜNDMUSTE KRONOLOOGILINE KIRJELDUS*

(98) Järgnevalt on kokkuvõtvalt kirjeldatud komisjoni uurimist ning selle käigus toimunud sündmusi.

(99) Vastuseks komisjoni otsusele algatada ametlik uurimine, esitasid Poola ametiasutused 2005. aasta sügisel kahte liiki selgitusi, seades esiteks kahtluse alla komisjoni pädevuse astuda samme seoses meetmetega, mida komisjoni otsuses määratletakse uue abina, ning väites teiseks, et isegi kui kõnealused meetmed kujutasid endast uut abi, olid need ümberkorraldamisabina ühisturuga kokkusobivad. Gdynia laevatehase vastus komisjoni otsusele oli samalaadne. Mõlemat on eespool kirjeldatud.

(100) Toetamaks oma väidet abi kokkusobivuse kohta esitas Poola komisjonile Gdynia laevatehase 2004. aasta ümberkorraldamiskava, mis oli identne selle ümberkorraldamiskavaga, mille kohta komisjon algatas ametliku uurimise, kuna olid tekkinud kahtlused selle usaldusväärsuse ja tugevuse suhtes. Sellele vaatama uuris komisjon 2004. aasta ümberkorraldamiskava hoolikalt ning palus abi ka väliskonsultandilt. Komisjon jõudis järeldusele, et 2004. aasta ümberkorraldamiskava ei vastanud ühelegi asjaomastes suunistes ette nähtud ümberkorraldamisabi lubamise tingimusele. 22. veebruaril 2006 toimunud kohtumisel selgitas komisjon oma peamisi kahtlusi Poola ametiasutustele. Komisjon tõi välja 2004. aasta ümberkorraldamiskava peamised nõrkused: väikesed investeeringud, madal kavandatud tootlikkus, suured tootmiskulud (eeskätt üldkulud) ja laevatehase enda kapitalibaasi ebapiisav parandamine. Laevatehasele antud abi tuli käsitleda tegevusabina, millega toetati võlgade ümberkorraldamist ja laevatehase tegevuse jätkamist.

(101) Detsembris 2005 sai komisjon avalikest allikatest [16] teada, et on loodud riiklik kontsern Korporacja Polskie Stocznia (edaspidi „KPS") eesmärgiga ühendada Poola kolm suurimat laevatehast Gdynia, Gdańskis ja Szczecinis ühe katusorganisatsiooni alla (edaspidi „liitmiskava"). KPSi põhiroll oli laevatehaste tootmise rahastamine. Poola ei teavitanud komisjon liitmiskava menetluse üheski etapis, ei enne ega pärast ametliku uurimismenetluse algatamise otsust.

(102) Samal ajal sai komisjon ajakirjanduse kaudu teada käimasolevatest läbirääkimistest Gdynia ja Gdański laevatehaste müümise kohta strateegilistele investoritele ning kahe ettevõtte eraldamise kohta, mis tolle ajani olid tegutsenud ühe kontserni osadena. 13. jaanuari 2006. aasta kirjas palus komisjon Poola valitsusel täpsemalt selgitada Gdynia laevatehasega seotud tegelikku strateegiat.

(103) Poola selgitas oma 20. veebruari 2006. aasta kirjas, et liitmiskava oli tõepoolest varem eksisteerinud, kuid sellest loobuti, ning peatselt võetakse vastu Poola laevaehitussektori uus ümberkorraldamisstrateegia.

(104) 22. veebruaril 2006 toimunud kohtumisel ja oma 13. märtsi 2006. aasta kirjas teatasid Poola ametiasutused komisjonile, et 2004. aasta ümberkorraldamiskava on aegunud ja seda tuleb muuta. Poola ametiasutused kohustusid esitama muudetud ümberkorraldamiskava 2006. aasta juuniks. Poola ametiasutused tutvustasid ka Poola laevaehitussektori uue ümberkorraldamisstrateegia põhijooni. Esiteks kavatseti Gdański laevatehas võimalikult kiirelt eraldada Gdynia laevatehase kontsernist. Teiseks kavatses valitsus lubada erakapitali süsti Gdański ja Gdynia laevatehasesse ning mõlemad tehased pikemas perspektiivis täielikult erastada.

(105) 19. aprillil 2006 toimunud Gdynia laevatehase üldkogul otsustati suurendada kapitali kuni 300 miljoni zloti ulatuses. Juhatust volitati otsima osalemisest huvitatud investoreid. Vastavalt sellele tehti alates 10. maist 2006 potentsiaalsetele investoritele kättesaadavaks 2006. aasta mai teabekiri ning ligi 80 sellise investoriga võttis Gdynia erastamiskonsultant otse ühendust. Gdynia laevatehasele esitati kaks esialgset pakkumist kapitali suurendamises osalemiseks, üks Ukraina terasetootjalt Donbas ja teine laevatehase suurkliendilt Ray Car Carriers. Lõpuks esitasid need kaks ettevõtjat 28. augustil 2006 siduvad

[16] Valitsuskabineti 25. jaanuari 2005. aasta ja 5. oktoobri 2005. aasta istungite protokollid, avaldatud valitsuse veebilehel.

pakkumised, mille tingimuseks oli aga võlgade katmine ja kustutamine müüja, st riigi poolt. Vastavalt Poola väljakuulutatud ajakavale (26. septembri 2006. aasta kiri) pidid läbirääkimised kahe pakkujaga lõppema 2006. aasta oktoobri lõpuks ning uute aktsiate märkimine pidi lõpule viidama 15. detsembriks 2006.

(106) 2006. aasta ümberkorraldamiskava esialgne projekt jõudis komisjoni kätte 9. juunil 2006. Pärast laevatehase külastamist ja väliskonsultandi arvamuse kättesaamist väljendas komisjon selle projektiga seoses tõsiseid kahtlusi kohapealse külastuse käigus 13. juunil 2006 ja kirjalikult 17. juulil rõhutades, et ümberkorraldamiskava ei ole laevatehase elujõulisuse pikaajaliseks taastamiseks piisavalt kaugeleulatuv, ette ei ole nähtud ümberkorraldamise rahastamist, et puudub tegelik väljavaade rahastada ümberkorraldamist muudest vahenditeks kui riigiabi, ning välja ei ole pakutud mingeid tasakaalustusmeetmeid. Viidates jätkuvale sõltumisele ekspordikrediidikindlustuse ühingu kui riikliku asutuse antud laevaehituse rahastamise garantiidest, hoiatas komisjon laevatehast ja Poola ametiasutusi, et kõnealused garantiid kujutavad endast riigiabi.

(107) Hoolimata nendest hoiatustest ei erinenud 2006. aasta ümberkorraldamiskava, mille Poola kahekuulise viivitusega lõpuks septembris 2006 esitas, oluliselt esialgsest projektist. Järgnevalt kirjeldatakse peamisi punkte, mida komisjon 2006. aasta ümberkorraldamiskavas kritiseeris.

(108) 7. detsembril 2006 toimunud kohtumisel ja 29. jaanuari 2007. aasta kirjas teatas komisjon Poola ametiasutustele, et esialgse kontrolli põhjal ei vasta 2006. aasta ümberkorraldamiskava ühelegi kehtivate suuniste alusel ümberkorraldamisabi lubamist võimaldavale tingimusele.

(109) Poola ametiasutused teatasid kohtumisel, et nad kavatsevad taaskäivitada Gdynia laevatehase erastamise avatud ja läbipaistva menetluse teel, eesmärgiga leida erainvestor, kes omandaks täieliku kontrolli laevatehase üle. Poola märkis, et erastamisprotsess kavatsetakse lõpule viia 2007. aasta juuniks. Kuni erastamisdokumentide koostamiseni palus Poola komisjonil anda välja avaldus Gdynia laevatehasega seotud vajalike tasakaalustusmeetmete kohta, mis võimaldaksid anda potentsiaalsetele investoritele korrektset teavet.

(110) Järgnevatel kuudel jätkas Gdynia laevatehas läbirääkimisi kahe investori, Donbasi ja Ray Car Carriersiga, kes esitasid oma pakkumised augustis 2006. Samal ajal valmistas valitsus ette mitmesuguseid erastamisdokumente, et taaskäivitada erastamisprotsess juhul, kui käimasolevad läbirääkimised peaksid luhtuma. Mais 2007 teatas Poola valitsus läbirääkimiste luhtumisest ning kavatsetavast erastamisprotsessi taaskäivitamisest. 22. juuni 2007. aasta kirjas esitas Poola erastamisprotsessi uue ajakava, nimetades selle lõpuleviimise esialgse tähtajana detsembrit 2007, mis oli pool aastat hilisem kui Poola poolt jaanuaris 2007 lubatud algne tähtaeg. Oma 31. juuli 2007. aasta kirjas teatas komisjon, et erastamisprotsessiga ei saa enam viivitada. Ühtlasi hoiatas komisjon Poolat, et sel hetkel ei olnud täidetud tingimus rahastada laevatehase pikaajalise elujõulisuse taastamist ja ümberkorraldamist vähemalt osaliselt muudest vahenditest kui riigiabi.

(111) Volinik Kroesi ja minister Woźniaki vahel 2006. aasta detsembris saavutatud kokkuleppe alusel osales komisjon samal ajal pingelistes aruteludes Poola ametiasutuste ja Gdynia laevatehasega, et määrata kindlaks vajalikud tasakaalustusmeetmed. 28. veebruari 2007. aasta kirjas kohustus Poola pärast olemasolevate tellimuste täitmist ning kuivdokki SD II tehtavate vajalike investeeringute lõpuleviimist, st jaanuaris 2010, sulgema Gdynia laevatehase doki SD I.

(112) Kontrollimaks, kas kõnealune ettepanek on tõepoolest tasakaalustusmeede, palus komisjon Gdynia laevatehasel esitada teavet rea küsimuste kohta. Lõpuks teatas komisjon 31. juuli 2007. aasta kirjas Poolale, et on ajutiselt valmis käsitlema kuivdoki SD I sulgemist piisava tasakaalustusmeetmena tingimusel, et sulgemisega kaasneb rajatise lammutamine viisil, mis teeb seal laevade monteerimise ja veeskamise jäädavalt võimatuks, ning et dokk suletakse 1. septembrist 2009 või varem, juhul kui laevatehase viimane tellimus 8. märtsi 2007. aasta seisuga ehk laev 8185/04 veesatakse enne seda kuupäeva. Lisaks tohtis dokki SD I 2009. aastal kasutada ainult nende kahe laeva monteerimiseks, mille monteerimine seal tol hetkel ette nähtud oli ning mida ei olnud võimalik dokki SD II üle viia (vedelgaasitankerid 8185/03 ja 8185/04). Komisjoni järelduste alused on kirjeldatud järgnevalt.

(113) 30. augusti 1996. aasta erastamisseadusel põhinev uus erastamisprotsess algas juulis 2007. Gdynia laevatehase üldkogu võttis 5. juulil 2007 vastu resolutsiooni kapitali suurendamise kohta 515 miljoni zloti võrra, riigivarade ministeerium pidi aktsiaid märkima erastamise eduka lõpuleviimise korral. 4. juuli 2007. aasta kuupäevaga koostati teabekiri, mis tehti potentsiaalsetele investoritele kättesaadavaks alates 10. juulist 2007, st kuupäevast, mil nii Poola kui ka rahvusvahelises ajakirjanduses avaldati pakkumiskutse. Nagu eelkäsitletud menetluse raames kirjeldatud, edastas komisjon oma märkused teabekirja kohta ning Poola võttis need nõuetekohaselt arvesse.

(114) Täheldades järjekordseid viivitusi erastamisprotsessis, õhutas komisjon Poolat 3.oktoobri 2007. aasta kirjas erastamist viivitamata lõpule viima. 23. oktoobri 2007. aasta kirjas teatas Poola komisjonile, et kavandatud ajaks, st 2007. aasta lõpuks, ei ole erastamist võimalik lõpule viia. Selle asemel kohustus Poola alustama 2008. aasta jaanuaris läbirääkimisi valitud investoritega. Komisjon kordas oma 30. novembri 2007. aasta kirjas muret seoses viivitustega ning viitas sellele, et ootab Gdynia laevatehase uuelt omanikult 2008. aasta veebruari lõpuks uue ümberkorraldamiskava algprojekti esitamist. Seda palvet kordas komisjon veel mitmel korral. Komisjon nõudis korduvalt erastamise ajakava ranget järgimist väites, et Poolal ei ole mingit õigustust erastamisprotsessi taaskäivitada.

(115) Poola teatas komisjonile, et Gdynia laevatehast käsitlevat teabekirja oli küsinud 11 ettevõtjat ning määratud tähtpäevaks, 1. oktoobriks 2007 oli esialgse pakkumise esitanud neli ettevõtjat. Nendel neljal ettevõttel võimaldati läbi viia laevatehase olukorra ostueelne analüüs. Määratud tähtpäevaks, 20. detsembriks 2007 esitati kolm siduvat pakkumist. 2008. aasta jaanuari lõpuks otsustas Poola alustada läbirääkimisi kahega nimetatud investoritest. 2008. aasta veebruari keskel teatas Poola, et Gdynia laevatehase erastamisprotsess jõuab lõpule 2008. aasta suveks, st aasta hiljem, kui Poola oli jaanuaris 2007 algselt lubanud.

(116) Alates 20. märtsist 2008 anti ühele kõnealustest investoritest, terasekaubandusega tegeleva Poola ettevõtte Złomrex tütarettevõttele Amber Sp. z o.o. (edaspidi „Amber") ainuõigus läbirääkimisi pidada, mida järgnevalt mitmel korral pikendati ja mis lõppes 12. mail 2008.

(117) 29. veebruaril 2008 edastas Poola komisjonile Amberi koostatud Gdynia laevatehase ümberkorraldamiskava projekti ([17]). 9. aprilli 2008. aasta e-kirjas esitas Amber ajakohastatud finantsprognoosid. Komisjon esitas selle projekti kohta märkusi Poola ametiasutuste, Amberi ja Gdynia laevatehase esindajatega 10. aprillil 2008 Varssavis toimunud kohtumisel suuliselt ning kirjalikult oma 21. aprilli 2008. aasta kirjas.

(118) 12. mail 2008 toimunud kohtumisel Poola ametiasutustega teatas Amber, et on Gdynia laevatehase erastamisprotsessis osalemisest loobunud. Samal päeval teavitas Poola sellest komisjoni. Riigivarade ministeeriumile saadetud otsuse selgituses nimetas Amber osalemisest loobumise peamise põhjusena asjaolu, et pärast laevatehase olukorra põhjalikku analüüsimist jõudis ta järeldusele, et tehas ei suuda muutuda kasumlikuks ka pärast ümberkorraldamismeetmete, sealhulgas märkimisväärsete investeeringute rakendamist.

(119) 15. mail 2008 otsustasid Poola ametiasutused erastamisprotsessi lõpetada, esitades avaliku kutse alustada läbirääkimisi nendele pakkujatele, kelle pakkumised olid 2007. aastal alustatud menetlusse vastu võetud.

(120) 26. mail 2008 teatas Poola komisjonile erastamisprotsessi taaskäivitamisest. Järgnevates iga päev esitatud aruannetes teavitasid Poola ametiasutused komisjoni sammudest, mida oli astutud Gdynia laevatehasele ostja leidmiseks. Poola edastas komisjonile mitu kirja, milles potentsiaalsed investorid väljendasid huvi saada käimasoleva erastamisprotsessi kohta pidevalt teavet ning tutvuda ka avaldatava teabekirjaga.

(121) 10. juunil 2008 toimunud kohtumisel ilmnes, et Poola ametiasutused peavad Gdański laevatehase omaniku ISDga intensiivseid läbirääkimisi Gdynia laevatehase võimaliku ostmise ja kahe laevatehase ühendamise küsimuses. Poola pakkus välja uued tasakaalustusmeetmed ja nimetas, et uus investor oli erastamises osalemise tingimusena taotlenud täiendavat riigiabi. Samuti teatas Poola komisjonile, et ISD koostab mõlema laevatehase ühist

([17]) *Allikas*: Gdynia laevatehase äriplaan aastateks 2008–2012, mille Amber koostas detsembris 2007 ning mis esitati komisjonile 29. veebruaril 2008 (registreeritud 3. märtsil 2008).

ümberkorraldamiskava, mis kooskõlas teabe esitamise korraldusega, mille komisjon võttis vastu riigiabimenetluses nr C 18/05 ([18]), kavatsetakse edastada komisjonile 26. juuniks 2008.

(122) Poola ametiasutuste palvel teavitas komisjon Poolat ja ettevõtjat ISDt 10. juuni 2008. aasta kohtumisel ja uuesti 13. juuni 2008. aasta kohtumisel, et kui ISD soovib osta Gdynia laevatehase ja käitada seda koos Gdańskis asuva laevatehasega, peavad olema täidetud teatavad raamtingimused. Kõnealused raamtingimused olid järgmised: ISD pidi esitama 26. juuniks 2008 mõlema laevatehase ühise ümberkorraldamiskava, osalema olulisel määral ümberkorraldamiskulude rahastamises ning kooskõlas asjakohaste suunistega võtma mõtestatud tasakaalustusmeetmed. Komisjon teatas, et ISD väljapakutud osalus ümberkorraldamiskuludes ei ole piisav, arvestades laevatehasele eelnevalt antud riigiabi summat ning täiendavat abi, mida ISD oli seoses erastamisega taotlenud.

(123) 6. juuni 2008. aasta kirjas teatas Poola komisjonile, et valitsus võttis 3. juunil 2008 vastu otsuse suurendada Gdynia laevatehase kapitali 515 miljoni zloti võrra, millest osaliselt kaetakse kehtivate laevaehituslepingute alusel eeldatavalt saadav kahjum.

(124) 26. juunil 2008 jõudis komisjoni kätte ISD koostatud 2006. aasta juuni ümberkorraldamiskava projekt „Uue Gdański-Gdynia laevatehase ümberkorraldamiskava", milles esitati Gdański ja Gdynia laevatehaste ühine ümberkorraldamisstrateegia (edaspidi „(ISD) ühine ümberkorraldamiskava"). Komisjoni kätte jõudis ka PSC koostatud 2008. aasta juuni ümberkorraldamiskava projekt „Gdynia laevatehase ümberkorraldamiskava aastateks 2008–2012" (edaspidi „PSC ümberkorraldamiskava"). Järgnevalt kirjeldatakse lühidalt mõlemat kava.

(125) 14. juuli 2008. aasta kirjas teatas Poola komisjonile Gdynia laevatehase erastamise jätkumisest ning palus potentsiaalsetele investoritele lõpliku ümberkorraldamiskava koostamiseks lisaaega. Poola kohustus esitama Gdynia laevatehase lõpliku ümberkorraldamiskava hiljemalt 12. septembriks 2008.

(126) Komisjon nõustus ootama kuni lõpliku ümberkorraldamiskava esitamise otsuse tegemiseni.

([18]) Komisjoni 23. mai 2008. aasta otsus (K(2008) 2277).

(127) 12. septembril 2008 esitas Poola ISD koostatud lõpliku ümberkorraldamiskava nimega „Uue Gdański-Gdynia laevatehase ümberkorraldamiskava" (edaspidi „12. septembri ühine ümberkorraldamiskava"), mis on põhimõtteliselt 26. juuni 2008. aasta ühise ümberkorraldamiskava uuendatud versioon.

5. *2006. AASTA ÜMBERKORRALDAMISKAVA*

(128) 2006. aasta ümberkorraldamiskava kohaselt tingisid 2004. aasta ümberkorraldamiskava muutmise makromajanduslikus kliimas toimunud muudatused, st zloti kallinemine USA dollari suhtes 4,1 zlotilt 3,0 zlotini dollari eest ning terasehindade tõus 300 dollarilt tonni kohta 700 dollarini, mis koos ebapiisava riigiabiga mõjusid kahjulikult laevatehase majandusolukorrale, millest tulenevalt ei olnud võimalik 2004. aasta ümberkorraldamiskava täielikult rakendada.

(129) 2006. aasta ümberkorraldamiskava, mille laevatehas koostas konsultatsioonifirma Ernst & Young abiga, käsitleb ajavahemikku 2006–2012. Enamik meetmeid on siiski plaanis rakendada 2009. aasta lõpuks. 2004. aasta ümberkorraldamiskava käsitles ajavahemikku 2003–2008.

(130) 2006. aasta ümberkorraldamiskava eesmärgid on tõhusalt piirata tegevuskulusid, parandada laevatehase tulemuslikkust ning tagada laevaehituse kasumlikkus. Selleks kavatses laevatehas alustada kõigepealt uusi läbirääkimisi kehtivate lepingute üle, et kõrvaldada eeldatavad kahjumid seoses 2006. ja 2007. aastal valmivate laevadega. Peale selle oli tootmiskulude vähendamiseks ette nähtud kulude kärpimise programm.

a) ***Müügistrateegia***

(131) Kavandatav müügistrateegia nägi ette, et keskendutakse standardsetele laevadele, mille hulka kuulusid konteinerija autolaevad. Samuti kavatses tehas säilitada tootmisvõimsuse seoses nišiturgudega, kui sealt peaks tekkima kasumlikke pakkumisi.

b) ***Tootmise ja tegevuse ümberkorraldamine***

(132) Peamised meetmed on järgmised:

— suurendada tõhusust 61 miljoni euro suuruste investeeringutega ajavahemikul 2007–2009. Investeeringute eesmärk on kõrvaldada kitsaskohad tootmisprotsessis (eeskätt terase eeltöötluses) ja suurendada tõhusust. Ette on nähtud ka 6,6 miljoni euro suurused investeeringud infotehnoloogiasse;

— tööhõive ümberkorraldamine, st üha enam levinud tähtajaliste töölepingute kõrvaldamine ning tööhõive sihttaseme saavutamisele suunatud meetmed. Stimuleerimiskava kehtestamine. Laevatehas kavatseb ka tõsta tootmisega otseselt seotud töötajate palka 2006. aastal 10 % ning aastatel 2008–2010 4 % aastas. Praegu on sage töölt puudumine ja oskustööliste puudus üks laevatehase põhiprobleeme;

— kavas rõhutati laevatehase valuutariski eest kaitsmise tähtsust. Aastatel 2007–2012 maandatakse valuutatehingutega valuutariskid, mis on seotud 70 % laevatehase käibega;

— jätkub tütarettevõtjate (nagu Zakładowa Służba Ratownicza, Wydział Technicznej Obsługi Urządzeń Dźwignicowych jt) eraldamine ja varade müük;

— projekteerimisprotsessi täiustamine (projekteerimislahenduste standardimine). See hõlmab ka projekteerimisosakonna võimalikku eraldamist, mis pidi otsustatama 2007. aastal;

— muud meetmed, nagu uued läbirääkimised lepingute üle, valuutariskide maandamiseks lepingutes indekseerimisklauslite kehtestamine, töötajate stimuleerimiskavad, protsesside optimeerimine ja finantsvarade müük.

c) ***Finantsilised ümberkorraldamismeetmed***

(133) Laevatehas peab läbi viima finantsilise ümberkorraldamise. 2005. aasta lõpu seisuga moodustas omakapital – 258,4 miljonit zlotti. Laevatehase omakapitali olukorda kavatseti aastatel 2006–2007 parandada kokku 1 015 miljoni zloti suuruse kapitalisüstiga: 2006. aastal kavatseti kapitali suurendada erainvestorite rahastatava 500 miljoni zloti võrra ja 2007. aastal 515 miljoni zloti võrra era- või riiklike investorite poolt.

d) ***Taotletavad näitajad ümberkorraldamisperioodi lõpuks – pikaajalise elujõulisuse taastamine***

(134) Ümberkorraldamisperioodi lõpuks 2009. aastal moodustab laevatehase eeldatav toodang 298 610 CGT (279 258 CGT aastal 2006). Ehitatavate laevade arvu vähendatakse 13 pealt aastal 2006 (8 konteineri- ja 5 autolaeva) 11 peale (5 konteineri- ja 6 autolaeva). Eelduste kohaselt kasvab tootmine 2012. aastal veelgi, moodustades 324 110 CGT (12 laeva).

(135) 2006. aasta mai keskmine töötajate arv 5 208 väheneb 2007. aasta lõpuks sihttasemele 4 530.

(136) Tootlikkus (tööjõukulu määr) peab ootuste kohaselt paranema 44,8 töötunnilt CGT kohta 2007. aastal 37,0 töötunnini aastal 2012. Komisjoni konsultandi sõnul on Euroopa tõhusaimate võrreldavate laevatehaste tootlikkus alla 20 töötunni CGT kohta.

(137) Käive peaks ootuste kohaselt kasvama 1599 miljonilt zlotilt 2005. aastal 1869 miljoni zlotini aastal 2012. Tegevuskasum kasvab prognoosi järgi 2005. aasta 7,35 miljonilt zlotilt ja 2006. aasta -233,5 miljonilt zlotilt 67,68 miljoni zlotini aastal 2012, kusjuures esimene kasumlik aasta on 2009.

e) ***Tundlikkusanalüüs***

(138) Kava sisaldab järgmiste teemade tundlikkusanalüüsi:

— zloti kallinemine USA dollari suhtes 0,05 ja 0,1 zloti võrra aastas, vastupidiselt baasstsenaariumis kasutatud püsivale vahetuskursile 3,00 zlotti dollari eest;

— laevatootmise hoidmine 10 laeva tasemel aastatel 2009–2010, samas kui baasstsenaariumi kohaselt toodetaks 11 laeva aastatel 2009–2010 ja 12 laeva aastatel 2011–2012;

— eri tasumäärade (töötasud ning muutuvate ja püsivate koostöölepingutega seotud tasud) baasstsenaariumis arvestatust kiirem kasv aastatel 2008–2012;

— laevahindade 5 % ja 10 % langus aastatel 2009–2012;

— materjalihindade kasv koos laevahindade kasvuga alates aastast 2007.

f) ***Tasakaalustusmeetmed***

(139) 2006. aasta ümberkorraldamiskavas pakuti tasakaalustusmeetmena välja võimalus hoida aastatoodang 340 000 CGT tasemel arvestades, et laevatehase tehniline tootmisvõimsus on 540 000 CGT. Nagu järgnevalt lähemalt kirjeldatakse, tegi Poola veebruaris 2007 ettepaneku sulgeda jäädavalt kuivdokk SD I. Laevatehase esitatud andmete kohaselt on praegune tehniline tootmisvõimsus tunduvalt väiksem kui 540 000 CGT. Viimaks andis komisjon esialgse nõusoleku asendada 2006. aasta ümberkorraldamiskavas nimetatud tasakaalustusmeetmed väljapakutud tootmisvõimsuse vähendamisega.

6. *ISD KOOSTATUD ÜHINE ÜMBERKORRALDAMISKAVA*

(140) Gdański laevatehase enamusomanik ISD sisenes erastamisprotsessi pärast Amberi taandumist 2007. aastal algatatud erastamisvoorust. Nagu eespool nimetatud, vaatas ISD komisjonile 26. juunil 2008 esitatud ümberkorraldamiskava läbi ning esitas selle uuendatud versiooni 12. septembril 2008. Järgnevas kirjelduses selgitatakse septembris esitatud ühises ümberkorraldamiskavas tehtud muudatusi.

(141) ISD koostatud ühise äristrateegia põhimõte on kasutada kahe laevatehase vahelist sünergiat ning ühendada mõlema rajatise parimad tootmisvahendid ([19]). Peamised materjalilaod hakkavad paiknema Gdynia laevatehases, kus toimub ka plaatide ja profiilide eeltöötlemine. Seejärel veetakse plaadid ja profiilid vee kaudu Gdański laevatehasesse, kus toodetakse sektsioone ja plokke. Monteerimine toimub Gdynia laevatehase dokkides ja lõplik seadistamine mõlema laevatehase kaide ääres.

(142) Ühises ümberkorraldamiskavas osutatakse 2006. aasta ümberkorraldamiskava puudustele, mille tõttu ei suudetud laevatehase elujõulisust taastada, ning määratletakse mõlema laevatehase praeguste finantsraskuste põhjused. Nendeks on eeskätt suutmatus laevatehas erastada, sellega seotud suutmatus suurendada laevatehase kapitali ümberkorraldamist võimaldava tasemeni ning asjaolu, et laevatehas ei saanud piisavalt riigiabi. Lisaks sellele tuuakse ühises ümberkorraldamiskavas välja sellised makromajanduslikud tegurid nagu Poola zloti kallinemine USA dollari suhtes, terasehindade tõus ning ettevõttesisesed tegurid, nagu oskustööliste lahkumine laevatehasest, madal tootlikkus ja laevatehase jaoks kahjumlike lepingute sõlmimine ilma valuutakursi ja materjalikulude muutustega seotud riskide vajalikku maandamist.

(143) Ühise ümberkorraldamiskava eesmärk on taastada kahe ümberkorraldatava ettevõtte, Gdynia ja Gdański laevatehase elujõulisus. Kuigi käesolevas otsuses käsitletakse üksnes Gdynia laevatehast, tuleb ühise ümberkorraldamiskava järgneval kirjeldamisel ja hindamisel loomulikult arvestada ka Gdański laevatehase olemasolu, selle ümberkorraldamisel juba astutud samme ning riigiabi, mida tehas on saanud ja edaspidi saab.

([19]) Ka Gdański laevatehasele antud riigiabi suhtes algatas komisjon ametliku uurimismenetluse 1. juuni 2005. aasta otsusega seoses riigiabimenetlusega nr C 17/05 ja C 18/05 (ümberkorraldamistoetus Gdynia laevatehasele, ümberkorraldamistoetus Gdański laevatehasele), ELT C 220, 8.9.2005, lk 7.

a) ***Müügistrateegia***

(144) Ühise ümberkorraldamiskava kohaselt peaks ühinenud laevatehastel olema kaks tegevusvaldkonda: laevaehitus ja muu tegevus.

(145) Laevaehituse suhtes kavatseb ISD lühemas perspektiivis keskenduda sellistele turusegmentidele nagu konteinerilaevad (väikesed kuni keskmise suurusega, veomahuga 500–3 000 TEU), segalastilaevad (nn klassikalised kuivlastilaevad, mitmeotstarbelised laevad ja raskelastilaevad) ja autolaevad (suured üksnes autode vedamiseks mõeldud laevad kandevõimega 6600 autot) ning arendada tegevust ka avamerelaevade segmendis (nt ankrutõste- ja teeninduslaevad, puurplatvormide teeninduslaevad, meeskonna vedamiseks mõeldud laevad), mis võib saada valdavaks keskpikas perspektiivis.

(146) Turuanalüüs põhineb võrdlusel muude Euroopa laevatehaste toodanguga ja ühinenud laevatehaste kogemustel. Kavas tunnistatakse, et avamerelaevade tootmiseks vajalik oskusteave tuleb alles välja arendada ning esimestel aastatel tuleks neid toota allhankijate abil. Septembrikuises ühises ümberkorraldamiskavas kirjeldatakse Gdański laevatehase eelnevaid kogemusi avamerelaevade kerede ehitamisel ja selgitatakse, et laevatehase tellimused hõlmavad seda liiki laevu. Samuti nähtub kavast, et Gdański laevatehas on hiljuti sõlminud eellepingu viieaastaseks koostööks tunnustatud avamerelaevade ehitajaga, kes hakkab tegema allhankena Gdański laevatehasele üha keerulisema konstruktsiooniga laevakeresid. Kava näeb ette järkjärgulise ülemineku allhanketöödelt täisvarustusega avamerelaevade ehitamisele ning selles tunnistatakse vajadust saavutada järk-järgult suutlikkus ehitada täielikult seadistatud laevu ja luua tarnijate võrgustik.

(147) Kavandatavas tooteportfellis eeldatakse, et konteinerilaevade tootmine jääb esialgu samale tasemele, kuid seda vähendatakse järk-järgult kuni aastani 2011 ja seejärel lõpetakse. Kava näeb ette tooteportfelli, mis koosneb avamerelaevadest ja suurtest, 6600 autot mahutavatest autolaevadest. Ühise ümberkorraldamiskava alusel pidid ühinenud laevatehaste lepingud pärast juunit olema järgmised: 13 laeva aastal 2008 (3 konteinerilaeva, 5 avamerelaeva ja 5 autolaeva), 16 laeva aastal 2009 (2 konteinerilaeva, 8 avamerelaeva ja 6 autolaeva), 15 laeva aastatel 2010 ja 2011 (1 konteinerilaev, 7 avamerelaeva ja 7 autolaeva), 17 laeva aastal 2012 (10 avamerelaeva ja 7 autolaeva) ning 18 laeva aastatel 2013 ja 2014 (14 avamerelaeva ja 4 autolaeva). Septembrikuises ühises

kavas oli tootmisplaani muudetud – ajavahemikul 2009–2011 pidi toodetama 12–13 laeva aastas (5–7 autolaeva ning 6 avamerelaeva, konteinerilaevade lepinguid pärast 2008. aastat ette ei nähtud).

(148) Lisaks laevaehitusele kavatseb ISD muu tegevuse osas alustada ühinenud laevatehastes tuulegeneraatorite ja teraskonstruktsioonide tootmist. Kavas nähakse ette, et tuulegeneraatorite tootmine algab aastal 2011 (75 tükki) ning kasvab 2014. aastaks 350ni (kavandatav kõrgus 80 meetrit).

(149) Juulis esitatud kavas nähti ette mitmesuguste teraskonstruktsioonide (kraananooled, laotarindid, teraskonstruktsioonid ehitussektorile ja laevaosad) tootmine, mis kasvab 2 174 tonnilt 2008. aastal 13 500 tonnini 2011. aastal ([20]).

(150) Septembri ümberkorraldamiskavas kirjeldatakse üksikasjalikult ISD (või teiste Donbasi kontserni ettevõtjate) oskusteavet teraskonstruktsioonide valdkonnas. Kavandatakse osa tootmise ületoomist Huta Częstochowast ühinenud laevatehastesse. Kavas esitatakse kokkuvõte turu-uuringust, mille sõltumatu konsultant (Roland Berger) koostas Gdański laevatehases teraskonstruktsioonide segmendi arendamise ettevalmistamiseks pärast seda, kui ISD 2007. aasta alguses seal osaluse omandas. Kavast nähtub, et uuringus prognoositakse teraskonstruktsioonide segmendi kasvu Euroopas tervikuna ja eriti Poolas (nt infrastruktuuri arendamist struktuurifondide toetusel). Kõnealust uuringut ei ole komisjonile esitatud.

(151) Septembri kavas on teraskonstruktsioonide tootmismahu kohta esitatud erinevaid prognoose, nagu ilmneb järgnevast tabelist 1a.

Tabel 1a

Teraskonstruktsioonide kavandatav tootmine tonnides (2008. aasta septembri ühine ümberkorraldamiskava)

Tooted	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kraananooled	274	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Tõsteseadmed	0	1 100	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Laotarindid	1 500	6 000	16 000	22 400	36 000	36 000	36 000
Teraskonstruktsioonid ehitussektorile	0	1 100	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Laevaosad	0	1 000	1 450	5 000	13 000	13 000	13 000
Kokku	1 774	11 200	23 950	34 900	56 500	56 500	56 500

b) ***Tootmise ja tegevuse ümberkorraldamine***

(152) Ühises ümberkorraldamiskavas osutatakse sellele, et mõlema laevatehase tootmisvahendite seisund on märkimisväärselt halvenenud ja on samal tasemel Euroopa laevatehaste tootmisvahendite olukorraga 1990. aastate alguses. Kavandatavad investeeringud moodustavad 111 miljonit eurot laevaehituseks ja 193 miljonit zlotti muuks tegevuseks (175 miljonit zlotti tuulegeneraatorite ja 18 miljonit teraskonstruktsioonide jaoks).

(153) Laevaehitusse tehtavad investeeringud rakendatakse kahe kattuva etapina aastatel 2009–2011. Olulisimad investeeringud ([21]) on seotud plaatide lõikamise, lamepaneelide tootmise, uue torutöökoja ja uue suuremõõtmeliste osade tsehhiga. Koos organisatsiooniliste muudatustega peaksid kõnealused investeeringud aitama parandada tootlikkust, viies selle praeguselt 45 töötunnilt CGT kohta sihttasemele 20 töötundi CGT kohta ([22]).

([20]) Prognoositi järgmiste artiklite tootmise kasvu: kraananooled (474 tonnilt 2008. aastal 1 700 tonnini aastal 2009), laotarindid (1 700 tonnilt 2008. aastal 6 000 tonnini aastal 2009), teraskonstruktsioonid ehitussektorile (0 tonnilt 3 900 tonnini 2011. aastal), laevaosad teistele tootjatele (0 tonnilt 1 900 tonnini 2011. aastal).

([21]) Investeeringute üksikasjalikku loetelu vt ISD ühise ümberkorraldamiskava tabel 42, lk 138, ja joonis 37, lk 140.

([22]) ISD ühise ümberkorraldamiskava joonis 38, lk 141.

(154) Peamised organisatsioonilised vajadused on seotud müügi (lepingud), materjalide ja teenuste ostmise, projekteerimisvõime, tootmise, inimressursside ja infotehnoloogiaga.

(155) Ühises ümberkorraldamiskavas nähakse ette planeerimiskeskuse loomine, mis vastutaks tootmise tõhusa kavandamise eest ühinenud laevatehaste igal organisatsiooni tasandil. Kõnealuse keskuse loomise eesmärk on kõrvaldada kõik tootmisprotsessi kavandamisel, ajakavade ja eelarve koostamisel ning kontrollimisel esinevad puudujäägid.

(156) Lepingute sõlmimise suhtes kavatseb ISD viia neisse sisse indekseerimisklauslid, mis kaitseksid laevatehast materjalihindade ja palkade tõusu eest, jättes need riskid laevaomaniku kanda. Samuti peab laevatehas kasutusele võtma uue näidislepingu. Septembrikuu ühisele ümberkorraldamiskavale olid lisatud väljavõtted mõnest kehtivast laevaehituslepingust näitamaks, et laevatehas on võimeline pidama terasehindade kõikumisega kaasnevate riskide maandamiseks läbirääkimisi indekseerimisklauslite üle.

(157) Kaitsmaks end valuutakursi kõikumise riski eest, kavatseb laevatehas pärast valuutariski tekitavate kulude ja tulude kindlaksmääramist ning lubatud riskitaseme määratlemist luua vajaliku infrastruktuuri. Ühises ümberkorraldamiskavas ette nähtud riskijuhtimissüsteem põhineb neljal peamisel elemendil: kõnealuse riski arvestamine laevatehase strateegia kindlaksmääramisel (riskitaluvuse ja riskide ohjamise määratlemine), organisatsiooni struktuuri kohandamine infotehnoloogia kasutamise ning mitmesuguste riski minimeerimise meetodite vastuvõtmise abil (riskide loomulik maandamine, lepingutes sisalduvad indekseerimisklauslid ning finantstoodete, nagu valuutaoptsioonid ja forvardid, ostmine). Septembri ühises ümberkorraldamiskavas kirjeldatakse kavandatavaid valuutariskide maandamise meetodeid üksikasjalikumalt. Selles määratakse kindlaks kolm riskimaandamisinstrumenti, mida laevatehas peab kasutama, arvestatakse välja tellimuste valuutariskid kuni aastani 2012 ning hinnatakse selle põhjal kõnealuste riskimaandamisinstrumentide kulusid. Kooskõlas ümberkorraldamiskavaga võttis ISD ühendust mitme pangaga, kes palusid esitada riskide maandamise pakkumiste koostamiseks vajaliku riskimaandamisstrateegia. Kava kohaselt tuleb kõnealune strateegia koostada ümberkorraldamise esimese kuue kuu jooksul.

(158) Tootmise vallas tahetakse lahendada Gdański laevatehase ebatõhusa logistika ja Gdynia laevatehase kitsaskohtadega seotud probleeme. Kavas pakutakse välja tööjõu jaotus kahe rajatise vahel ning uus materjalivoogude diagramm.

(159) Materjalide ostmise ja haldamise peamine eesmärk on kulude vähendamine. Ümberkorraldamismeetmed hõlmavad näiteks materjalide ostmist vähemalt kolme pakkumise põhjal, ostmisel koostöö tegemist Huta Częstochowaga, varude haldamist jms.

(160) Laevatehas kavatseb võtta tööle ja koolitada oskustöölisi ning ajakohastada olemasolevat infotehnoloogiat ja laiendada selle kasutamist.

(161) Tööhõive vallas on eesmärk tulla toime tööjõu suure voolavuse ja sagedase töölt puudumisega. ISD kavatseb teha koostööd kohaliku töövahendusbürooga. Ettevõttesiseselt nähakse kavas ette karjääriarendussüsteemide laiendamine, stimuleeriva tasustamissüsteemi kehtestamine (ületunnitöö haldamine, töötajate hindamine, puudumiskontrollid ning tehtud töö kogusel ja kvaliteedil ning tähtaegadest kinnipidamisel põhinev tasustamine) ning ettevõtte identiteedi kujundamine. Kavas rõhutatakse vajadust vähendada töötajate arvu praeguselt 8 137 inimeselt (2 651 Gdański laevatehases, 4 238 Gdynia laevatehases ja 1 248 Gdynia tütarettevõtjates) 5 000–5 395 inimeseni. Septembri ühise ümberkorraldamiskava kohaselt toimub koondamine järk-järgult ajavahemikul 2009–2012. Ajakohastatud kavas on toodud ka tööhõive ümberkorraldamise kulude ja mõju kalkulatsioon.

(162) Lisaks kõigele nähakse kavas ette projekteerimisosakonna töö ratsionaliseerimine ja selle tihedam sidumine tootmisprotsessiga.

(163) Kava sisaldab kõnealuste organisatsiooniliste ümberkorraldamismeetmete soovitud mõju lühikest üldkirjeldust ning arvestust, mille põhjal kinnitatakse, et nendest meetmetest tulenevalt paraneb tootlikkus ligikaudu 12 töötunni võrra CGT kohta ([23]).

c) ***Finantsiline ümberkorraldamine***

(164) Finantsilise ümberkorraldamise suhtes nähakse kavas ette rakendada riigiabi, millest komisjoni ametliku uurimise käigus teavitati (vt 9. osa). Samuti nähakse kavas ette riigi 385 miljoni zloti suurune kapitalisüst avalik-õiguslike kohustuste täitmiseks ning eeldatakse, et mõned neist kohustustest (eeskätt sotsiaalkindlustusametile võlgnetavad sotsiaalkindlustussummad) tasutakse osamaksetena ja makstakse tagasi aastaks 2018 (avalik-õiguslikud

([23]) ISD ühise ümberkorraldamiskava joonis 38, lk 141.

kohustused nimiväärtuses 418,8 miljonit zlotti), ([24]) et riik teeb 250 miljoni zloti suuruse kapitalisüsti 2008. aasta prognoositud kahjumi katmiseks, annab tööstusarengu agentuuri vahendusel veel 200 miljonit zlotti käibekapitali rahastamiseks ning võtab lisaks üle 308 miljoni zloti suuruse potentsiaalse kohustuse, mis on seotud käimasoleva kohtuvaidlusega Gdański maksuvõla üle.

(165) Kavas nähakse ette, et ligikaudu 712 miljoni zloti ulatuses rahastatakse ümberkorraldamiskulusid ettevõtte tulevastest rahavoogudest.

d) ***Ümberkorraldamiskulud ja omapanus***

(166) Ühises ümberkorraldamiskavas arvestatakse Gdynia laevatehase seniste ümberkorraldamiskulude summaks 936 702 419 zlotti, sh 98 miljoni zloti suurused investeerimiskulud ja 365 miljoni zloti suurused võlgade ümberkorraldamise kulud ([25]). Ühise ümberkorraldamiskava kohaselt on Gdański ümberkorraldamiskulud 311 533 500 zlotti, sh näiteks 23 miljoni zloti suurused investeerimiskulud ja 48 miljoni zloti suurused võlgade ümberkorraldamise kulud ([26]). Septembri ühises ümberkorraldamiskavas ei ole muudetud varem tekkinud kulusid, küll aga ühinenud laevatehaste ümberkorraldamiskulude prognoosi. Esitatud on järgmised kulud: investeerimiskulud (552 miljonit zlotti), riigivõlgade tagasimaksmine (892 miljonit zlotti), ([27]) äriettevõtjatele võlgnetavate summade tagasimaksmine (889 miljonit zlotti), 2008. aasta prognoositava kahjumi katmine (250 miljonit zlotti), ([28]) Gdański laevatehase maksuvõlga käsitleva käimasoleva kohtuvaidlusega seotud potentsiaalse kohustuse tasumine (308 miljonit zlotti), ülearuste tootmisvahendite (ellingud) lammutamine (42,8 miljonit zlotti) ja tööhõive ümberkorraldamise kulud (69 miljonit zlotti). Prognoositavad kulud moodustavad kokku 3 miljardit zlotti.

(167) 30. septembril toimunud kohtumisel tegid Poola ametiasutused ettepaneku ümberkorraldamiskulude omapanuse hindamisel laevatehastele varem antud tegevusabi *de facto* mitte arvestada. Poola ametiasutused tegid ettepaneku, mille kohaselt peaks komisjon oma hinnangus võtma arvesse ümberkorraldamiskulusid alates sellest hetkes, kui investor omandas laevatehase üle kontrolli. ISD sai Gdański laevatehase enamusaktsionäriks 28. novembril 2008 ning Poola ametiasutuste väitel moodustavad laevatehases sellest ajast alates kantud ümberkorraldamiskulud 62,5 miljonit zlotti. Arvestades seda, et Gdynia laevatehases ISDl osalust veel ei ole, tuleks jätta arvestamata kõik selle laevatehase seni kantud ümberkorraldamiskulud. Sellest tulenevalt moodustaksid 30. septembri kohtumisel Poola väljapakutud ümberkorraldamiskulud 3,065 miljardit zlotti.

(168) ISD kinnitab, et laevatehase ja selle aktsionäride ümberkorraldamiskulude omapanus vastab järgnevale tabelile 1b, mis kajastab septembri ümberkorraldamiskavas esitatud ettepanekuid.

Tabel 1b

Ümberkorraldamiskulude omapanus vastavalt ühisele ümberkorraldamiskavale

(zlotti)

	Väidetav varasem omapanus	
1.	Gdynia laevatehase varade müük	3 783 515
2.	Võla kapitaliseerimine töötajate ja erakreeditoride poolt	70 740 000
3.	Gdynia laevatehase finantsvarade müük 1. maist 2004 kuni 24. juunini 2008	72 797 423
4.	Tootmisvahendite rentimine – Gdynia	8 335 000

([24]) Septembri ühisele ümberkorraldamiskavale lisatud tabel 109.
([25]) Ühise ümberkorraldamiskava tabel 13, lk 243.
([26]) Ühise ümberkorraldamiskava tabel 12, lk 242.
([27]) Sealhulgas edasilükatavad ja osamaksetena tasutavad avalik-õiguslikud kohustused.
([28]) Septembri ümberkorraldamiskavas prognoositakse netovarade väärtuse tõusu 250 miljoni zloti võrra, mis kaetakse riigi kapitalisüstiga.

5.	Investeerimiskulud aastatel 2004–2007 – Gdynia	98 044 000
6.	Aktsiate ostmine ISD poolt	35 875 059
7.	Investeerimiskulud aastatel 2004–2007 – Gdańsk	22 238 900
8.	Tootmisvahendite rentimine – Gdańsk	14 700 000
9.	Bank Nord/LB antud ümberkorraldamislaen	20 000 000
10.	ISD antud laen	2 000 000
	Väidetav tulevane omapanus	
11.	Kapitali suurendamine ISD poolt	305 000 000
12.	Kapitali suurendamine ISD poolt	100 000 000
13.	Varade müük	240 000 000
14.	Käibekapitalilaen	280 000 000
15.	Investeerimislaen muu tegevuse kui laevaehituse jaoks	185 000 000
16.	Käibekapitalilaen muu tegevuse kui laevaehituse jaoks	45 000 000
17.	Aktsiate ostmine tööstusarengu agentuurilt [1]	69 560 400

[1] Tööstusarengu agentuuri ja ISD Polska vahel 31. oktoobril 2007 sõlmitud ja 8. juulil 2008 muudetud kokkuleppe alusel on tööstusarengu agentuuril müügioptsioon, mis annab talle õiguse müüa oma allesjäänud Gdynia laevatehase aktsiad pärast 31. oktoobrit 2011.

(169) Vastavalt 7. juulil 2008 Poola esitatud ühist ümberkorraldamiskava käsitlevatele selgitustele ja septembri ümberkorraldamiskavale ei ole ridades 14–16 loetletud välised rahastamisallikad veel teada.

(170) ISD kavandab 280 miljoni zloti suuruse käibekapitalilaenu võtmist aastal 2012 ning peab seda eeldust realistlikuks, võttes arvesse väidetavalt soodsat võla/EBIDTA suhet, mida 2012. aastaks prognoositakse.

(171) Muuks tootmiseks kui laevaehituseks (tuulegeneraatorite tootmine, read 15–16) võetavate laenude suhtes kavatseb ISD luua tuulegeneraatorite tootmiseks ühendatud laevatehaste spetsiaalse tütarettevõtte ning eeldab, et see ärivaldkond meelitab ligi väliskapitali. Septembri ühises ümberkorraldamiskavas esitati lisateavet tuulegeneraatorite projekti jaoks võetava investeerimislaenu kohta (rida 15). See sisaldab tuulegeneraatorite projekti ülevaadet, mis kavatseti esitada eri pankadele kaalumiseks. Ümberkorraldamiskavale olid lisatud Kredyt Banki (KBC) ja Fortis Banki kirjad (vastavalt 4. augusti ja 4. septembri 2008. aasta kuupäevaga), milles nad avaldavad oma huvi nimetatud projekti vastu. Fortis Banki sõnul on tema huvi taastuvenergia projektide vastu üldteada. Ta peab ISD tuulegeneraatorite projekti väga huvitavaks ja on huvitatud edaspidistest aruteludest konkreetsetes küsimustes. Kredyt Bank kinnitab oma huvi taastuvenergia projektide rahastamise vastu. Pank loetleb analüüse, mis tuleb enne laenutaotluse kaalumist teostada: äriplaani ja rahastamismudeli hindamine reaalsete turuseadusi kajastavate eelduste põhjal, projekti kasumlikkuse ja tundlikkuse hindamine selliste tegurite suhtes nagu materjalihinnad ja valuutakurss, olemasolevate tarnelepingute ning projekti teostamiseks kasutatava maa õigusliku staatusega seotud käimasolevate haldusmenetluste tulemuste hindamine.

(172) Oma 8. juuli 2008. aasta kirjas esitas Poola finantsvarade ja tootmisvahendite loetelu, mille ISD kavatses müüa, et saada 189 miljonit zlotti tulu. Septembri ühises ümberkorraldamiskavas korrigeeritakse seda arvu 240 miljoni zlotini, kusjuures põhierinevus tuleneb loobutava vara põhielemendi, Gdański laevatehases praegu kolme ellingu all oleva maa müügi hindamisest. Kui juuni ümberkorraldamiskavas toodi müügitehingu hinnanguline puhastulu (müügihind miinus maa müügiks ettevalmistamise kulud),

siis septembri kavas on esitatud müügist saadava tulu nimiväärtus ning maa ettevalmistamise kulud sisalduvad kava ümberkorraldamiskulude hinnangus. Septembri kavale oli lisatud maa väärtuse sõltumatu hinnang. Selles ei viidata maa praegusele turuhinnale, vaid hinnatakse selle väärtust investorile, kes selle arendamise eesmärgil ostab (kortermajad, büroohooned).

(173) Poola selgitas, et praegu kuuluvad Gdański laevatehase ellingud ja nendevaheline maa ettevõttele Synergia 99. Gdynia laevatehas on üks Synergia aktsionäre ning aktsionäride kokkuleppe kohaselt on tal Synergia likvideerimise korral õigus omandada ellingud ja nendevaheline maa. Poola esitatud teabe kohaselt sõltub Synergia varade jagamine ettevõtte aktsionäride vahel selliste käimasolevate haldusmenetluste arengust, millega kehtestatakse Gdański sadama piirid.

(174) Septembri ühises ümberkorraldamiskavas selgitatakse, et käimasolevad haldusmenetlused ei ole seotud ellinguid ühendava maatükiga, ning sellele on lisatud Synergia 99 kinnitus 28. augustist 2008, et ta esitab pädevatele asutustele taotluse jätta ellingutealune maa sadamaalast välja.

(175) Septembri kavas selgitatakse ka Synergia 99 aktsionäride kokkulepitud ettevõtte likvideerimise korda. See toimub kahes etapis: esiteks jagatakse Synergia 99 kaheks ettevõtteks, mis võtavad Synergia 99 käest üle kindlad varad, ning seejärel saab Gdynia laevatehas ellingutealuse maa omandanud ettevõtte ainuomanikuks. Kava kohaselt peab likvideerimismenetluse esimene etapp toimuma Synergia aktsionäride 15. oktoobri 2008. aasta koosolekul. Kavandatud jagunemine sõltub siiski sadamaala piiride muudatustest. Aktsionäride kokkulepe Synergia 99 likvideerimise korra kohta on ajaliselt piiratud.

(176) Gdynia laevatehase osalus Synergia 99s moodustab laevatehase bilansi järgi 40 miljonit zlotti. Septembri ühise ümberkorraldamiskava kohaselt ([29]) kinnitas Synergia 99 nõukogu augustis 2007 seoses aktsionäride kokkuleppe sõlmimisega Synergia varade jaotamise kohta ettevõtte likvideerimise korral, et Synergia 99 varade nimiväärtus on […] (*) miljonit zlotti, mis nõukogu sõnul kajastab nende turuväärtust. Sõltumatu ekspertiis, mille nõukogu samal ajal aktsionäridele edastas, kinnitas, et ellingutealuse maa turuväärtus on […] miljonit zlotti.

e) ***Finantsprognoosid***

(177) Septembri ühises ümberkorraldamiskavas on esitatud muudetud finantsprognoosid. Need põhinevad teatavatel eeldustel inflatsiooni (kolme kuu WIBOR), USA dollari ja Poola zloti vahetuskursi ning materjalihindade kohta, mis omakorda põhinevad väliekspertide hinnangutel. Juunis kasutatud zloti vahetuskurss dollari suhtes oli 2,254 aastaks 2008 ja 2,32 aastaks 2009, samas kui septembri kavas kasutati välisaruande põhjal ([30]) terve ümberkorraldamisperioodi vältel zloti ja dollari vahetuskurssi 2,32. Juunis oli terasehindade aluseks võetud 1 381 dollarit tonni kohta aastal 2008, mis aastaks 2011 pidi langema 1 211 dollarini ja aastaks 2014 tõusma taas 1 359 dollarini tonni kohta. Septembri kavas on aluseks võetud kõrgemad terasehinnad (1 539 dollarit tonni kohta 2009. aastal, 1 350 dollarit tonni kohta 2011. aastal ja 1 516 dollarit tonni kohta 2014. aastal). Juuni ühises ümberkorraldamiskavas eeldati järgmisi palgatõusu kasvutendentse: 7,6 % aastal 2009, 7 % aastal 2010, 6 % aastal 2011 ja ligikaudu 5 % aastas alates aastast 2012. Septembri kavas prognoositi väiksemat kasvu: 5,8 % aastal 2009, 5 % aastal 2010, 4 % aastatel 2011 ja 2012 ning 3 % aastas alates aastast 2012 ([31]). Juuni ümberkorraldamiskavas prognoositud inflatsioonimäär oli ligikaudu 2,2 %. Septembri kavas prognoositakse kõrgemat inflatsiooni, mis 2009. aastal on 3,4 % ([32]) ja seejärel järk-järgult langeb (2,5–2,6 % alates aastast 2012) ([33]).

(178) Peamine muutus septembri kavas võrrelduna juuni omaga on seotud laevade müügist ja muust tegevusest kui laevaehitus saadava tuluga. Eeskätt prognoositakse septembri kavas märkimisväärselt kõrgemaid hindu ühele kahest põhitootest – autolaevadele – ning sellise eelduse muutmine mõjutab väga oluliselt kasumiaruande prognoose.

([29]) Septembri ühise ümberkorraldamiskava lisa 56.

(*) Teatavad käesoleva teksti osad on eemaldatud, et mitte avaldada konfidentsiaalset teavet. Need osad on märgitud punktiirjoonena nurksulgudes.

([30]) Põhineb Goldman Sachsi igakuisel maailma valuutakursside analüüsil (juuni 2008).

([31]) Global Insight.

([32]) Euroopa Komisjoni majandusprognoos, kevad 2008.

([33]) Global Insight.

(179) Septembri kavas sisalduvas laevaehituse ja muu tegevuse konsolideeritud kasumiaruandes näidatakse alates 2009. aastast positiivseid kasumimarginaale (4,1 % aastal 2009, 3,1 % aastal 2010, 7,4 % aastal 2011 ja 6,4 % ümberkorraldamisperioodi lõpus aastal 2012). Kasumimarginaal kahaneb 4,3 protsendini aastal 2014 (turu langus) ja tõuseb seejärel järk-järgult 7,7 protsendini aastal 2017.

(180) Juuni ühises ümberkorraldamiskavas oli esitatud tundlikkusanalüüsi lühiversioon, milles uuriti teatavate kümne aasta EBIDTA ja kümne aasta akumuleeritud kasumi aluseks olevate põhieelduste muutumise mõju. Eelkõige analüüsiti selles, millist mõju avaldab Poola zloti täiendav kallinemine 5 krossi võrra ning terasehindade ja palkade täiendav 5 % tõus. Septembri ühine ümberkorraldamiskava sisaldab uut ja täpsemat tundlikkusanalüüsi, mis näitab eeskätt Poola zloti 5 % kallinemise mõju USA dollari suhtes. Septembri ühises ümberkorraldamiskavas eeldatakse, et Poola võtab euro kasutusele 2013. aastal, misjärel Poola zloti ja USA dollari vahetuskursi kõikumised laevatehase tegevust enam ei mõjuta. Uus tundlikkusanalüüs näitab, millist mõju avaldab USA dollari 5 % odavnemine euro suhtes aastatel 2013–2017 (st pärast seda, kui Poola on eeldatavalt euro kasutusele võtnud).

(181) Juuni kava finantsprognooside kohaselt saavutatakse diskonteerimata tasuvusaeg (mitte arvestades raha väärtuse muutumist ajas) alles 11. tegevusaastal, st aastal 2019. Kõnealuses arvutuses võeti arvesse üksnes investorite finantsosalust (440 miljonit zlotti), mis tähendab seda, et vaatlusaluse ajavahemiku akumuleeritud rahavoogusid võrreldakse ainult investorite tehtud kapitalisüstidega ega arvestata asjaolu, et kõigepealt oodatakse suurt kapitalisüsti riigilt. Kavas eeldatakse, et ligikaudu 712 miljoni zloti ulatuses rahastatakse ümberkorraldamiskulusid ettevõtte tulevastest rahavoogudest.

(182) Septembri ühises ümberkorraldamiskavas on esitatud arvutus diskonteeritud tasuvusaja kohta, mis on kümme aastat. Ka selles kavas eeldatakse, et suur osa ümberkorraldamiskuludest (712 miljonit zlotti) ([34]) kaetakse tulevastest rahavoogudest.

7. *PSC ÜMBERKORRALDAMISKAVA*

(183) PSC moodustati Poolas 2007. aastal Gdynia laevatehase omandamiseks. See kuulub kahele ettevõttele, Marine Co ja Maritim Shipyard, mida kontrollib Poola ettevõtja Janusz Baran. Alates 1990ndatest on need kaks ettevõtjat tegutsenud Gdynias, Gdańskis ja Szczecinis, tootes laevu ja paate ning tehes plokkide ja sektsioonide ehitamise ning teenuste vallas allhanget suurematele, peamiselt Saksamaal, Norras, Madalmaades ja Prantsusmaal asuvatele laevatehastele. Kontsernis tervikuna töötab 1 500 inimest.

a) ***Müügistrateegia***

(184) Müügistrateegia kohta eeldatakse kavas, et ettevõtja keskendub konteinerilaevadele, autolaevadele ja gaasitankeritele ning aastas toodetakse kuni kümme puurplatvormide teeninduslaeva. Samuti eeldatakse, et edaspidi toodab laevatehas aastas kuni 12 laeva, mis kajastab laevatehase tootmisvõimsust pärast väikese doki sulgemist. Tulevast toodangut käsitlevas jaos eeldatakse toodetavate laevade arvu kasvu (6 laeva 2008. aastal, 12 laeva 2009. aastal, 17 laeva 2010. aastal ja 21 laeva 2012. aastal). Ka esitatud rahastamismudelis, millel finantsprognoosid ilmselt põhinesid, eeldatakse toodangu kasvu 21 laevani 2012. aastal.

(185) Peale selle nähakse kavas ette tegevuse mitmekesistamine ning konteineriterminali loomine laevatehase praegusel territooriumil. Kava kohaselt jääb laevatehasel pärast tootmisvõimsuse vähendamist kasutamata rannikuäärne maariba, millele saaks ehitada konteineriterminali aastavõimsusega kuni 150 000 TEU.

b) ***Tootmise ja tegevuse ümberkorraldamine***

(186) Peamised väljapakutud ümberkorraldamismeetmed on tootmise ümberkorraldamine tootlikkuse suurendamisele, kulude vähendamisele ja tootmistsükli lühendamisele suunatud investeerimisprogrammi rakendamise teel. Laevaehitusega seotud investeerimisprogrammi hinnangulised kulud on 80 625 000 eurot. Samuti on ette nähtud 50 miljoni zloti (ligikaudu 15 miljoni euro) suurused investeeringud konteineriterminali arendamiseks. See teeb investeeringute kogukuluks 95,6 miljonit eurot. Ümberkorraldamiskava ühes teises osas hinnatakse investeeringute kogusummaks aga 131 miljonit eurot (443 miljonit zlotti). Nende arvude vahelist erinevust ei ole kavas selgitatud. Kava kohaselt peaks kõnealuste meetmete rakendamine vähendama kulusid laeva kohta viie aasta jooksul 25 %.

([34]) Näiteks 400 miljonit zlotti kuni 2008. aastani akumuleerunud avalik-õiguslikest kohustustest makstakse tagasi aastatel 2012–2018 tekkivatest täiendavatest rahavoogudest.

(187) Kavas nähakse ette ka tervikliku IT-süsteemi rakendamine, mis võimaldab hallata kõiki laevatehase tegevusvaldkondi, st projekteerimist, tarneid, varusid, terasetöötlust, kavandamist, tootmiskontrolli ja raamatupidamist.

(188) Kavas nähakse ette praeguse töötajate arvu säilitamine või selle vähendamine 650 inimese võrra. Ei ole selge, millised tegurid võiksid mõjutada ühe või teise variandi valimist. Kavas nähakse ette ka stiimulitel põhineva tasustamissüsteemi rakendamine.

(189) Seoses laevatehase ühe põhiprobleemi ehk valuutakursi kõikumise ja terasehindade tõusuga pakutakse kavas välja indekseerimisklauslite kasutamine lepingutes ja riskide loomulik maandamine (kulude kandmine selles vääringus, milles tulu saadakse).

(190) Samuti eeldatakse kavas, et laevade rahastamine tagatakse ettemaksetega, mille ekspordikrediidikindlustuse ühing tagab soodsamate garantiipreemiate eest kui need, mida tavapäraselt antakse elujõulistele ettevõtjatele, ning riigivarade ministeeriumi tagatud sildlaenudega.

c) ***Finantsiline ümberkorraldamine***

(191) Finantsilise ümberkorraldamise kohta eeldatakse kavas, et olemasolevate lepingute üle peetakse prognoositavate kahjumite vähendamiseks uusi läbirääkimisi. Kava kohaselt peaksid ümberkorraldamise tulemusel hinnad tõusma 30 % (turul kehtivale tasemele) ning tekkima peaks 100 miljoni USA dollari suurune lisatulu.

(192) Kava rakendamine sõltub riigipoolse lisaabi andmisest 515 miljoni zloti suuruse kapitalisüsti näol, riigivõlgade kustutamisest ja tagasimaksegraafikute muutmisest kokku 497 miljoni zloti ulatuses ning kõikide muude laevatehase akumuleerunud ja potentsiaalsete kohustuste katmisest (näiteks tulevane kahjum seoses kehtivate lepingute või kohtuvaidlustega). Lisaks kutsub investor riiki üles tagama, et ekspordikrediidikindlustuse ühing tagab ümberkorraldamisperioodi jooksul tootmise soodsamate garantiipreemiate eest kui need, mida tavapäraselt antakse elujõulistele ettevõtjatele, ning et riigivarade ministeerium annab 297 miljoni zloti ulatuses tagatisi käibekapitalile.

d) ***Omapanus***

(193) Seoses omapoolse panusega nähakse kavas ette investori 500 miljoni zloti suurune kapitalisüst investeeringute rahastamiseks ja kehtivatelt lepingutelt eeldatavalt saadava kahjumi katmiseks. Samuti pakutakse kavas välja, et ümberkorraldamisprotsessi kulude omapanus hõlmaks 50 miljoni zloti suurust tulu varade kavandatud müügist ning pärast ELiga ühinemist toimunud varade müügist juba saadudu tulu (124,5 miljonit zlotti). Võib väita, et see tõstaks omapanuse 675 miljoni zlotini. Ümberkorraldamiskavas näitab investor omapanusena aga ainult 475 miljonit zlotti.

e) ***Finantsprognoosid***

(194) Finantsprognooside aluseks on püsiv vahetuskurss 3,46 zlotti euro eest ja 2,2 zlotti USA dollari eest. Prognoosid põhinevad eeldusel, et ehitatavate laevade arv kasvab 2012. aastaks 21ni ja et investor kavatseb laevaehitust laevatehases tegelikult laiendada – eelduste kohaselt moodustab müük 2008. aastal 1,2 miljardit zlotti ning kasvab järjepidevalt, jõudes 2012. aastaks 2,6 miljardi zlotini (116 % kasv võrreldes 2008. aastaga).

8. *TASAKAALUSTUSMEETMED*

(195) Koostöös väliskonsultandi ja laevatehasega võttis komisjon Poola poolt tasakaalustusmeetmena väljapakutud tootmisvõimsuse vähendamise hindamiseks kasutusele järgmise metoodika.

(196) Tasakaalustusmeede on tõhus siis, kui tootmisvõimsuse vähendamine on piisav tagamaks, et laevatehase tulevane tootmisvõimsus pärast ümberkorraldamist oleks praegusest väiksem.

(197) Kõigepealt hindas komisjon laevatehase praegust tehnilist võimsust ning nentis, et laevade monteerimine dokkides on üks laevatehase tootmisprotsessi kitsaskohti, mida ei ole võimalik allhanke abil hõlpsalt lahendada. Komisjoni kasutatud metoodika alusel, mida Poola ega laevatehas ei vaidlustanud, lähtutakse tootmisvõimsuse arvutamisel monteerimise ajast dokis ja tüüpilisest tooteportfellist (kuna erineva CGT väärtusega laevade monteerimiseks võib kuluda sama aeg).

(198) Praeguse tootmisvõimsuse puhul võetakse arvesse aega, mis tegelikult kulub (teatavat liiki) laeva monteerimiseks dokis. See aeg peaks kajastama kõiki praegusi puudusi tootmisprotsessis, st madalat tootlikkust, kitsaskohti, vananenud vahendeid, ebatõhusaid tootevooge ning probleeme tööjõuga. Ainuke tegur, mille abil

monteerimisaega saab korrigeerida, on rahalised piirangud, mis laevatehast selle keerulise rahalise olukorra tõttu mõjutavad. Käibekapitali puudumine või selle ebakorrapärane kättesaadavus võib tootmisprotsessi tõsiselt häirida. Kuna tegemist on iga rahalistes raskustes ettevõtjat mõjutava välise teguriga, mis ei ole seotud ettevõtte enda ebatõhususega, leidis komisjon, et laevatehase tegelikku tulemuslikkust saab korrigeerida, kui tagada käibekapitali lihtne kättesaadavus.

(199) Hinnangulise tulevase tootmisvõimsuse puhul võetakse arvesse aega, mis tõenäoliselt kulub (teatavat liiki) laeva monteerimiseks dokis, eeldusel et laevatehase tootlikkus on võrreldav teiste konkureerivate Euroopa laevatehaste näitajatega. Teiste sõnadega tuleb arvesse võtta rajatiste vajaliku ajakohastamise ning optimaalsete töötingimuste (korraldus, tarned, tööjõud) mõju.

(200) Kui laevatehas soovib oma elujõulisuse pikas perspektiivis taastada, on ajakohastamine vältimatu. Sellega kaasnev tootlikkuse tõus tähendab seda, et laevatehas vähendab sisendeid ja kiirendab tootmist. Tootmise mitme tahu paranedes tõuseb ka tootmisvõimsus ehk suutlikkus ehitada teatav arv laevu. Seepärast tuleb märkida, et allesjääva doki tootmisvõimsuse kasv võib täielikult korvata mõne rajatise, nagu näiteks Gdynia laevatehase kuivdoki SD I sulgemise mõju. Selleks, et tasakaalustusmeetmed täidaksid oma eesmärki, peab tootmisvõimsuse vähenemine olema selline, et ümberkorraldamise lõppedes, st pärast investeeringuid ja tootlikkuse tõusu, on laevatehase tootmisvõimsus praegusest väiksem. Üksnes sel viisil on võimalik ühitada kaks eesmärki – saavutada pikaajaline elujõulisus, mis nõuab tootlikkuse tõusu, ja piirata maksimaalselt igasugust konkurentsi moonutust.

(201) Selleks, et tagada praeguse ja tulevase tootmisvõimsuse arvutamise meetodite järjepidevus, tuleb kasutada sama tootevalikut, st sama liiki laevu. Teise võimalusena võib kasutada nn keskmist laeva (st keskmise CGT näitajaga laevatehase tellimuste põhjal).

(202) Alguses viitas Gdynia laevatehas, et tema tehniline võimsus on 540 000 CGT. Pärast seda, kui eelkirjeldatud metoodika oli välja selgitatud ning komisjon ja Gdynia laevatehas selles omavahel kokku leppinud, osutas laevatehas, et kui jätta arvestamata rahalised piirangud, on tema praeguse tootmisvõimsuse arvutamise tehnilised eeldused kolmekuuline tsükkel dokis, kusjuures samaaegselt monteeritakse kuni kolme erineva valmidusastmega laeva (suures dokis SD II kasutatakse osaliselt mitme laeva üheaegse ehitamise meetodit), mille tulemusel ehitatakse aastas kuni 14 laeva. Hüpoteetiline tooteportfell oli laevatehasele iseloomulik ning seda kinnitasid olemasolevad tellimused ja 2006. aasta ümberkorraldamiskavas esitatud müügistrateegia. Kuna üks laeva mahutavus on keskmiselt 27 000 CGT, hinnati praeguseks tootmisvõimsuseks 378 000 CGT (rahalisi piiranguid arvestamata).

(203) Selleks, et hinnata olemasolevate rahaliste piirangute mõju tootmisprotsessile (st mitme nädala/kuu võrra pikeneb tootmisprotsess lihtsalt seetõttu, et puudub käibekapital varude hankimiseks) ning seda, kas selliste piirangute tõsidust on üle või alahinnatud, võrdles komisjon seda arvu viimaste aastate parima tulemusega (12 laeva kokku 272 000 CGT aastal 2002). Esiteks märkis komisjon, et 2002. aasta tulemuse ning praeguse tehnilise tootmisvõimsuse lahknevus oli osaliselt tingitud tellimuste erinevustest. Praegu tootis laevatehas suurema CGT näitajaga laevu. Kui 2002. aastal toodetud laevade keskmine CGT oleks olnud 27 000, oleks toonane kogutoodang olnud 324 000 CGT. Ülejäänud erinevus võib tuleneda tootmisprotsessi mõjutavatest rahalistest piirangutest ning see vastab ligikaudu kahele keskmise CGT näitajaga laevale ehk 14 %, mida komisjon peab mõistlikuks eelduseks.

(204) Seoses tehase tulevase tootmisvõimsusega eeldusel, et kasutatakse mõlemat dokki, selgitas laevatehas, et suurt dokki SD II saab kasutada laevade paralleelseks ehitamiseks ja mitme laeva osaliselt üheaegseks ehitamiseks, nii et samaaegselt saab ehitada kuni nelja erineva valmidusastmega laevakeret. Sel viisil suudaks laevatehas ehitada 18 laeva, kui võtta aluseks kolmekuuline tsükkel dokis ([35]). Eeldusel, et keskmine CGT laeva kohta on 27 000, oleks laevatehase tulevane tootmisvõimsus mõlema doki kasutamise korral 486 000 CGT. Väikese doki SD I sulgemise korral oleks laevatehase tulevane tootmisvõimsus 12 laeva ehk 324 000 CGT eeldusel, et keskmine CGT laeva kohta on 27 000.

([35]) Laevatehas kinnitas, et dokis viibimise tsükkel oluliselt ei muutu, kuna tõenäoliselt vähendavad investeeringud pigem kulusid kui kiirendavad tootmistsüklit.

(205) Nende arvude põhjal leidis komisjon, et väikese doki SD I sulgemise korral väheneks tootmisvõimsus ligikaudu 14 %. Võttes arvesse asjaolu, et laevatehasel jääks alles vaid üks veeskamisrajatis, nimelt kuivdokk SD II, ning et tehas oli üksikasjaliku ja usaldusväärse tasuvusanalüüsiga tõendanud, et kuivdoki SD II tootmisvõimsuse mis tahes vähendamine lisaks doki SD I sulgemisele ohustaks laevatehase pikaajalist elujõulisust, tegi komisjon esialgse järelduse, mille kohaselt Poola väljapakutud doki SD I sulgemine on piisav tasakaalustusmeede.

(206) ISD ühises ümberkorraldamiskavas pakuti vastuvõetud äristrateegiat arvesse võttes välja alternatiivseid tasakaalustusmeetmeid. Seoses Gdański laevatehase ja Gdynia laevatehase saadud riigiabi uurimisega nähakse kavas ette järgmised tasakaalustusmeetmed: kolme ellingu sulgemine Gdański laevatehases 31. detsembriks 2008, kuivõrd tehnilisi, korralduslikke ja õiguslikke takistusi arvestades on võimalik käimasolev tootmine Gdynia väikesesse dokki üle viia. 8. juulil 2008 toimunud kohtumisel väitis ISD, et tema eelduste kohaselt ei võimalda Gdynia väikese kuivdoki seadistamistööd ellinguid enne 2009. aasta teist poolt sulgeda. Septembri ühises ümberkorraldamiskavas tehakse ettepanek lükata kahe ellingu sulgemine 2009. aasta juunisse ning kolmanda ellingu sulgemine 2009. aasta oktoobrisse ([36]). Peale selle piiratakse laevatehase aastast tootmisvõimsust 400 000 CGTni kümne aasta jooksul alates Poola ühinemisest Euroopa Liiduga, st aastani 2014.

(207) 30. septembri kohtumisel teatas ISD komisjonile, et täiendava tasakaalustusmeetmena võib ta tootmist veelgi piirata kuni 360 000 CGTni aastas kümne aasta jooksul alates ellingute sulgemise hetkest. Samuti teatas ISD, et suudab sulgeda ellingud 12. septembri ümberkorraldamiskavas ettenähtust varem, st ellingud B3 ja B5 2009. aasta aprilli lõpuks ning ellingu B1 2009. aasta augusti lõpuks.

(208) PSC ümberkorraldamiskavas nähakse ette väiksema doki müümine 2009. aasta alguses. Eeldatav tulu (170 miljonit zlotti) peaks suurendama laevatehase käibekapitali.

9. *GDYNIA LAEVATEHASELE ANTUD RIIGIABI (2008. AASTA JUUNI SEISUGA)*

(209) Poola ametiasutuste sõnul on Gdynia laevatehas alates 1. maist 2004 saanud tabelites 1–4 kirjeldatud riigiabi.

([36]) Septembri ühise ümberkorraldamiskava lisa 32.

(210) Tabelis 1 tuuakse ära 1. maist 2004 (Poola ELiga ühinemise kuupäev) kuni 30. juunini 2007 antud abi. Poola teatas nendest meetmetest 13. juuli 2007. aasta kirjas. Loetelu hõlmab teatavaid ametliku uurimise algatamise otsuse I lisa B osas kirjeldatud meetmeid.

(211) Poola selgitas täiendavalt peatüki 5a alusel toimunud võlgade ümberkorraldamist. Poola ametiasutused selgitasid, et laevatehas kandis operaatorile ([37]) üle varad, mille väärtus moodustas vähemalt 45 % ülekantud kohustuste väärtusest ([38]). Poola sõnul moodustab abielement seega 55 % operaatorile ülekantud kohustuste nimiväärtusest. Kõnealune nimiväärtus on esitatud järgnevalt tabelis 1.

(212) Tabelis 1 loetletud riigivarade ministeeriumi garantiidega laenude intressimäär oli ühe kuu LIBOR + 100 baaspunkti, samas kui garantiide andmise ajal hindasid Poola ametiasutused kohustuste täitmata jätmise riskiks 60–70 %. Riigivarade ministeeriumi garantiid anti tagatiste vastu, milleks oli laevatehase väljaantud blankoveksel ja notariaalakt, milles laevatehas nõustus oma varade sissenõudmisega kuni 120 % ulatuses tagatise väärtusest. Riigivarade ministeeriumi nõutud garantiipreemia moodustas 0,4 % tagatud summast.

(213) Tabelis 1 on toodud ka KPSi antud laenud, mida kasutati laevatehase käibekapitali vajaduse rahastamiseks. 11. juulil 2007 ja 9. juulil 2008 esitatud dokumentides väitis Poola, et need laenud ei kujutanud endast riigiabi, sest nende intressimäär vastas selle konkreetse projekti riskihinnangule, mille jaoks laenu taotleti.

(214) Aastatel 2005–2007 antud laenudelt nõudis KPS intressi 9,6–13,46 % ning keskmine fikseeritud intressimäär oli 10,64 %. Samuti nõudis ta ühekordset tasu, mis moodustas 0,1–0,4 % laenusummast. Poola ametiasutuste sõnul nõudis KPS tagatist varade sissenõudmisega nõustumise, nõudeõiguse loovutamise, tingimusteta maksekorralduse, blankoveksli või varade pantimise kujul ([39]).

([37]) Riigi omanduses olev ettevõtja, mis rakendab avalik-õiguslike kohustuste ümberkorraldamist peatüki 5a alusel.

([38]) Peatüki 5a alusel toimuvat ümberkorraldamisprotsessi on üksikasjalikult kirjeldatud ametliku uurimise algatamise otsuse osas 3.2.

([39]) 9. veebruari 2008. aasta kiri, lk 15.

(215) KPS loodi 2004. aastal täielikult tööstusarengu agentuuri omandusse kuuluva ettevõttena, mis pidi tegutsema agentuuri riskikapitalifondina. Ettevõtte algne roll oli vahendada Poola kolme suurima laevatehase liitmist, kuid 2006. aastal sellest projektist loobuti. Poola 2006. aastal esitatud teabe põhjal ([40]) pidi KPSi rahastatama tööstusarengu agentuuri kapitalisüsti, agentuuripoolse mitterahalise sissemakse (kolmandate ettevõtjate aktsiad) ning agentuuri tagatud käibelaenuga, mis oli sihtotstarbeliselt ette nähtud laevatehastele antava rahalise abi jaoks. Poola valituse veebilehe andmetel pidi KPS toetama ka Poola laevaehitustegevust, andes välja tööstusarengu agentuuri poolt täielikult tagatud võlakirju. Tõepoolest nähtub dokumendist „Poola laevaehitussektori (merelaevatehaste) strateegia aastateks 2006–2010", ([41]) et KPS peab vahendite hankimiseks andma välja ligikaudu 100 miljoni USA dollari ulatuses võlainstrumente, mis tagatakse riigivarade ministeeriumi poolt tööstusarengu agentuurile laevaehitustööstuse ümberkorraldamiseks sihtotstarbeliselt ette nähtud varadena ülekantud vahenditega.

(216) Tabelis 2 on toodud meetmed, millest komisjoni teavitati pärast 13. juulit 2007 (6. detsembri 2007. aasta ja 12. veebruari 2008. aasta kirjades) – kaks tööstusarengu agentuuri antud laenu käibekapitali (palkade ja äriliste kohustuste) rahastamiseks. Samuti on tabelis 2 toodud KPSi poolt otsuse nr 02/11/2007 kohaselt antud laen, millest komisjoni teavitati 9. jaanuari 2008. aasta kirjas, ([42]) ent komisjonil puudub lähem teave laenu summa ja kestuse kohta. KPS nõudis 10,5 % intressi ja 0,1 % suurust ühekordset tasu.

(217) Arvestades laevatehase ebakindlat rahalist olukorda, ei saa komisjon välistada, et Gdynia laevatehasele on antud täiendavat samalaadset riigiabi.

(218) Tabelis 3 on loetletud Gdynia laevatehase täitmata avalik-õiguslikud kohustused 30. septembri 2007. aasta seisuga. Kõnealuse teabe esitas Poola 9. jaanuaril 2008. Poola kinnitas selles kirjas, et Gdynia laevatehas ei ole oma avalik-õiguslikke kohustusi korrapäraselt täitnud. Võimaluse korral, võttes arvesse oma rahalist olukorda kohustuste maksetähtpäeval, maksis laevatehas tagasi oma võlga sotsiaalkindlustusameti (ZUS) ees.

([40]) 17. veebruari 2006. aasta kiri (registreeritud 22. veebruaril 2006).
([41]) Poola laevaehitussektori (merelaevatehaste) strateegia aastateks 2006–2010, vastu võetud augustis 2006, lk 30.
([42]) Tabel 3, kirja lk 14.

(219) Vastavalt Poola 9. jaanuari 2008. aasta kirja 1. lisale moodustasid täitmata kohustused erinevate riiklike asutuste ees 1. mai 2004. aasta seisuga ligikaudu 254 miljonit zlotti. 1. maist 2005 kuni 30. septembrini 2007 kogunes ligikaudu 362 miljoni zloti ulatuses uusi kohustusi. Selle aja jooksul maksis Gdynia laevatehas tagasi ligikaudu 194 miljonit zlotti ([43]). 30. septembri 2007. aasta seisuga moodustasid täitmata kohustused ligikaudu 423 miljonit zlotti.

(220) Gdynia laevatehas kavatses vähemalt osa täitmata kohustustest tagasi maksta riigivarade ministeeriumi 515 miljoni suurusest kapitalisüstist, mis omakorda sõltus eelkirjeldatud erastamisprotsessi teel valitud investori kapitalisüstist.

(221) Lisaks sai Gdynia laevatehas pärast Poola ühinemist ELiga mõningast abi, mis Poola sõnul „anti muudel eesmärkidel kui ümberkorraldamine" (vt tabel 4). Tegemist oli teadus- ja arendustegevuseks ning koolituseks ettenähtud riigiabiga kogusummas 412 000 zlotti.

(222) Gdynia laevatehas on saanud abi ka lisaks järgnevalt tabelites 1–4 loetletud abile.

(223) Esiteks teatas Poola 11. juuli 2007. aasta kirjas ([44]) teatavatest meetmetest, milleks olid „meetmed, mida rakendatakse […] 1. juulist 2007 kuni ümberkorraldamisprotsessi lõpuni."

(224) Komisjon märgib eelkõige, et need meetmed hõlmavad peatüki 5a alusel ümberkorraldatud avalik-õiguslikelt kohustustelt 1. juulist 2003 kuni 15. märtsini 2005 kogunenud intressi (kogusummas 6 905 304 zlotti)

([43]) Poola esitatud dokumendist ei ilmne, kas kõikide tegelikult tasutud maksetega kaasnesid viivitused. Komisjon võtab aga arvesse laevatehase üldist olukorda, Poola kinnitusi, et laevatehas ei suutnud oma avalik-õiguslikke kohustusi täita, ning asjaolu, et enamikul juhtudel, kui makseid tegelikult tehti, ei tasutud kohustusi täiel määral.
([44]) 1. lisa, tabel 3.

võimalikku kustutamist. Poola sõnul peab Gdynia laevatehase ja Poola pädevate ametiasutuste vaheline vaidlus, kas kõnealune intress tuleks kustutada, leidma lahenduse riigi kohtutes. Kuna kõnealune intress kaasneb peatüki 5a alusel ümberkorraldatud ja järgnevalt tabelis 1 loetletud põhikohustustega, leiab komisjon, et ka intressi kustutamine kujutab endast täies ulatuses riigiabi ([45]) ning seda tuleb käesolevas otsuses kajastada.

(225) Samuti märgib komisjon, et tabel sisaldab mitut meedet, mis seisnevad avalik-õiguslike kohustuste täitmise edasilükkamises või nende kustutamises. Ei ole selge, mil määral need meetmed kattuvad Poola 9. jaanuari 2008. aasta kirja 1. lisas loetletud (ja järgnevalt tabelis 3 kokkuvõtvalt esitatud) avalik-õiguslike kohustustega.

(226) Kõige olulisem on aga, et Gdynia laevatehas sai kasu ekspordikrediidikindlustuse ühingu antud tootmisgarantiidest (edaspidi „ettemaksegarantiid" või „ekspordikrediidikindlustuse ühingu garantiid"). Alates 1. maist 2004 rahastati peaaegu kogu laevaehitust tänu nendele garantiidele. 1. maist 2004 kuni 12. juunini 2008 sai Gdynia laevatehas (mitte Gdański laevatehas, mis oli varem Gdynia laevatehase tütarettevõtja) sealse tootmise tarbeks kokku 108 garantiid koguväärtusega 3 095 529 638 zlotti ([46]). 11. juuli 2007. aasta kirjas teatas Poola komisjonile, et ekspordikrediidikindlustuse ühing jätkab Gdynia laevatehasele garantiide andmist 2008. aasta lõpuni.

(227) Üks selle tööstusharu ühisjooni on asjaolu, et laevatehased ei suuda tavaliselt laevade ehitamiseks vajalikku käibekapitali ettevõttesiseselt hankida ning sõltuvad välisest rahastamisest, olgu siis laenudest (nn tootmislaenudest) või laevaomanike ettemaksetest tootmise eelfinantseerimiseks. Tavaliselt maksavad laevaomanikud 80 % hinnast osade kaupa ettemaksetena vastavalt konkreetsetele laeva valmimise otsustavatele etappidele ning ülejäänud 20 % üleandmisel. Seega on laevaomanike osalemine laevaehituse rahastamises määrava tähtsusega. Ekspordikrediidikindlustuse ühing andis Gdynia laevatehasele garantiisid, et tagada laevaomanike ettemaksed juhuks, kui laevatehas ei täida oma kohustust laev üle anda.

(228) Mitmed Poola esitatud dokumendid ekspordikrediidikindlustuse ühingu garantiisüsteemi toimimise kohta ([47]) näitavad, et kõnealused garantiid anti Gdynia laevatehasele järgmisel viisil. Esiteks sõlmiti laevaomanikuga leping, mille tingimuseks oli tavaliselt, et laevatehas pidi teatava aja jooksul tõendama, et ekspordikrediidikindlustuse ühing tagab tootmise rahastamise. Ekspordikrediidikindlustuse ühing andis välja resolutsiooni, milles kohustus ettemaksugarantiide vahendusel tagama kogu laeva finantseerimist. Järgnevates eraldi kokkulepetes rakendas ekspordikrediidikindlustuse ühing eraldi iga ettemakse (mida tavaliselt oli neli) garantii. Harilikult moodustas ekspordikrediidikindlustuse ühingu üldine risk, et laevatehas ei täida oma kohustust laev üle anda, 80 % ostuhinnast, st laevaomaniku poolt enne üleandmist tehtud ettemaksete kogusumma. See üldine riskitase oli teada ajal, mil ekspordikrediidikindlustuse ühing andis välja resolutsiooni, millega tagas laeva rahastamise laevaomaniku poolt. Garantii kaotas kehtivuse laeva üleandmisel.

(229) Ekspordikrediidikindlustuse ühingu tegevus on mitmekesine ([48]) ning jaguneb põhiliselt äritegevuseks ning riigivarade ministeeriumi nimel teostatavaks ja ministeeriumi tagatud tegevuseks. Viimase jaoks on ühingul „Interes Narodowy" nime all eraldi pangakonto. Gdynia laevatehasele antud garantiid on osa riigivarade ministeeriumi tagatud tegevusest.

(230) Vastavalt Poola esitatud teabele maksis Gdynia laevatehas ettemaksugarantiide eest ekspordikrediidikindlustuse ühingule tasu sõltuvalt garantii summast. Tasu suurus on 2 % garantiide eest, mis ei ületa 35 miljonit zlotti, ja 1 % garantiide eest, mis on suuremad kui 35 miljonit zlotti. Tagatisena nõuab ekspordikrediidikindlustuse ühing laeva, ehitatava laeva ja ehitusmaterjalide omandi ülekandmist. Samad tingimused peaksid kehtima enne ümberkorraldamisperioodi lõppu, st aastani 2012 antud ekspordikrediidikindlustuse ühingu garantiidele.

(231) Lisaks täheldab komisjon, et 3. juunil 2008 võttis Poola vastu otsuse eraldada Gdynia laevatehasele 515 miljoni zloti suurune täiendav kapitalisüst.

(232) Tabelitest 1–4 ning eeltoodud teabest nähtub, et alates 1. maist 2004 on Gdynia laevatehas saanud abi nimiväärtusega kokku 5 018 862 443 zlotti (ligikaudu 1 434 miljonit eurot).

([45]) Peatüki 5a alusel ümberkorraldatud kohustused kustutati pärast seda, kui kreeditoride nõuded olid laevatehase varade müügist saadud vahenditest vähemalt osaliselt rahuldatud. Kui tasumata intressid liidetakse peatüki 5a alusel ümberkorraldamispaketti, kustutatakse need tõenäoliselt ainult osaliselt.

([46]) Nende garantiide loetelu esitas Poola 26. juuni 2008. aasta kirjas.

([47]) Poola 2. septembri 2005. aasta vastus otsusele algatada ametlik uurimine.

([48]) Vt ka komisjoni 18. juuli 2007. aasta otsus menetluses N 105/07 (ekspordilepingutega seotud garantiikava), kokkuvõtlik teatis ELT C 214, 13.9.2007. Selle otsusega kinnitas komisjon, et ekspordikrediidikindlustuse ühingu poolt rahaliste raskusteta ettevõtjate suhtes rakendatavad garantiikavad ei sisalda riigiabi.

Tabel 1

Gdynia laevatehasele 1. maist 2004 kuni 30. juunini 2007 antud riigiabi Poola ametiasutuste esitatud teabe põhjal

Nr	Abi andnud asutus	Abiinstrument	Õiguslik alus	Otsuse või lepingu number	Abi andmise kuupäev	Jõustumine	Abi kestus	Abi nimiväärtus (zlottides)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Riigivarade ministeerium	Garantii – laev nr 8276/1	Riigivarade ministeeriumi ja teatavate juriidiliste isikute antud tagatiste ja garantiide seadus, 8. mai 1997 (Poola Vabariigi Teataja 2003/174, nr 1689, muudetud redaktsioonis)	Valitsuse dekreet nr 198/2004, 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	Kuni 30.3.2006	75 000 000,00
2.	Riigivarade ministeerium	Garantii – laev nr 8276/2		Valitsuse dekreet nr 198/2004, 24.8.2004	24.8.2004	3.9.2004	Kuni 11.12.2006	75 000 000,00
3.	Riigivarade ministeerium	Garantii – laevad nr 8245/1–4		Valitsuse dekreet nr 213/2004, 7.9.2004	7.9.2004	17.9.2004	Kuni 27.2.2007	82 531 200,00
4.	Riigivarade ministeerium	Garantii – laevad nr 8148/11 ja 8184/14–17		Valitsuse dekreet nr 222/2004, 21.9.2004	21.9.2004	1.10.2004	Kuni 15.1.2008	147 662 619,46
5.	Pomorze vojevood	Võla kustutamine	30. oktoobri 2002. aasta seadus	Tööstusarengu agentuuri juhataja otsus nr UPP/11/3/2005, 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Ühekordne kustutamine	600 568,04 (*)
6.	Riiklik puuetega inimeste rehabiliteerimise fond	Võla kustutamine		Tööstusarengu agentuuri juhataja otsus nr UPP/11/3/2005, 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Ühekordne kustutamine	5 331 071,54 (*)
7.	Pomorze vojevoodkond	Võla kustutamine		Tööstusarengu agentuuri juhataja otsus nr UPP/11/3/2005, 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Ühekordne kustutamine	2 414 962,11 (*)
8.	ZUS	Võla kustutamine		Tööstusarengu agentuuri juhataja otsus nr UPP/11/3/2005, 15.3.2005	4.1.2005	15.3.2005	Ühekordne kustutamine	23 048 186,93 (*)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	Tööstusarengu agentuur	Kapitalisüst	Erastamisseaduse artikkel 56 (Poola Vabariigi Teataja 2002/171, nr 1397, muudetud redaktsioonis)	Leping (notariaalakt, Rep. A nr 3255/2005)	23.6.2005	27.6.2005	Ühekordne kapitalisüst	40 000 000,00
10.	Omavalitsuste liit	Kokkulepe võla tagasimaksmiseks osamaksetena	30. oktoobri 2002. aasta seadus	Nr 200364/1/ZR –ümberkorraldamisleping, 22.11.2004	22.11.2004	Igakuised osamaksed alates 31.12.2004 kuni 28.2.2006	Ühekordne tehing	419 543,25
11.	Riigivarade ministeerium	Ehitusgarantii laevadele nr 8184/21–25	Riigivarade ministeeriumi ja teatavate juriidiliste isikute antud tagatiste ja garantiide seadus, 8. mai 1997 (Poola Vabariigi Teataja 2003/174, nr 1689, muudetud redaktsioonis)	Valitsuse dekreet nr 93/2005	12.4.2005	12.9.2007	Kuni 31.12.2007	97 098 200,00
12.	KPS	Laen	KPSi põhikirjajärgne tegevus	Laenuleping nr 1/2/2005	10.2.2005	10.2.2005	8.3.2005	7 500 000,00
13.	KPS	Laen	KPSi põhikirjajärgne tegevus	Laenuleping nr 2/4/2005	12.4.2005	20.4.2005	5.5.2005	7 500 000,00
14.	KPS	Laen	KPSi põhikirjajärgne tegevus	Laenuleping nr 4/9/2005	21.9.2005	31.10.2005	4.1.2006	14 500 000,00
15.	KPS	Laen	KPSi põhikirjajärgne tegevus	Laenuleping nr 2/7/2006	24.7.2006	3.8.2006	29.11.2006	10 000 000,00
16.	KPS	Laen	KPSi põhikirjajärgne tegevus	Laenuleping nr 1/4/2006	21.4.2006	26.4.2006	30.7.2007	4 000 000,00
17.	KPS	Laen	KPSi põhikirjajärgne tegevus	Laenuleping nr 1/12/2006	5.12.2006	5.12.2006	7.2.2006	5 500 000,00
						11.12.2006		2 300 000,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9
18.	KPS	Laen	KPSi põhikirjajärgne tegevus	Laenuleping nr 1/3/2007	20.3.2007	20.3.2007	20.9.2007	6 200 000,00
						29.3.2007		2 000 000,00
						23.4.2007		5 800 000,00
19.	ZUS	Kokkulepe võla tagasimaksmiseks osamaksetena	Võlgniku taotlus	Ametlikult vormistamata, kuid tegelikkuses rakendatav		Osamaksetena kuni 2008. aasta lõpuni	Osamaksetena kuni 2008. aasta lõpuni	34 272 360,17
							Kokku	**648 678 711,50**

(*) Peatüki 5a alusel ümberkorraldatud kohustused. Tabelis on toodud operaatorile üle kantud kohustuste nimiväärtus. Poola ametiasutuste sõnul kanti operaatorile üle ka varad, mis moodustasid vähemalt 45 % kohustuste nimiväärtusest.

Tabel 2

Gdynia laevatehasele 1. juunist 2007 kuni 15. juulini 2008. antud täiendav riigiabi Poola ametiasutuste esitatud teabe põhjal

Nr	Abi andnud asutus	Abiinstrument	Õiguslik alus	Otsuse või lepingu number	Abi andmise kuupäev	Jõustumine	Abi kestus	Abi nimiväärtus (zlottides)
20.	Tööstusarengu agentuur	Laen	Erastamisseaduse artikkel 56 (Poola Vabariigi Teataja 2002/171, nr 1397, muudetud redaktsioonis)	Laenuleping nr OPP/11/07	4.12.2007	Kahe osamaksena, 5.12.2007 ja 4.1.2008	Mitte kauem kui 31.5.2008	40 000 000
21.	Tööstusarengu agentuur	Laen			5.2.2008			54 000 000
22.	KPS	Laen	KPSi põhikirjajärgne tegevus	Laenuleping nr 2.11.2007				?

Tabel 3

30. septembri 2007. aasta seisuga täitmata avalik-õiguslikud kohustused Poola ametiasutuste esitatud teabe põhjal

	Abi andnud asutus	Kohustused	Tasumata summa 30. septembri 2007. aasta seisuga (zlottides)
23.	ZUS	Kindlustusmaksete edasilükkamine, maksmine osamaksetena mai 2004 – september 2007	356 708 912
24.	Riiklik puuetega inimeste rehabiliteerimise fond	Kindlustusmaksete edasilükkamine, maksmine osamaksetena mai 2004 – september 2007	12 192 821
25.	Gdański linn	Kinnisvaramaksu edasilükkamine, maksmine osamaksetena mai 2004 – september 2007	50 872 523
26.	Gdański linn	Maakasutusmaksu edasilükkamine, maksmine osamaksetena 2005–2007	2 859 684
27.	Pomorze vojevood	Keskkonnamaksu edasilükkamine, maksmine osamaksetena mai 2004 – september 2007	361 781
		Kokku	**422 995 722**

Tabel 4

Gdynia laevatehasele muudel eesmärkidel kui ümberkorraldamine antud riigiabi Poola ametiasutuste esitatud teabe põhjal

Nr	Abi andnud asutus	Abiinstrument	Eesmärk	Õiguslik alus	Otsuse või lepingu number	Abi andmise kuupäev	Jõustumine	Abi kestus	Abi nimiväärtus (zlottides)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28.	Tööstusarengu agentuur	Toetus	Teadus- ja arendustegevus	Projekt on osa programmist INTERREG IIIC – 2005, 12. detsembri 2004. aasta eelarveseadus, Poola Vabariigi Teataja 278, 29.12.2004, nr 2755	Makseteade nr 05/ERR/2006	30.5.2006	30.5.2006	Ühekordne toetus	1 322,19

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29.	Haridus- ja teadusministeerium	Toetus		Teadusuuringute riikliku komitee esimehe 30. novembri 2001. aasta dekreet (Poola Vabariigi Teataja 146, nr 1642, muudetud redaktsioonis)	ELi projekt G3RD-CT-2002-00822-FASTPOD	26.6.2006	26.6.2006	Ühekordne toetus	49 571,98
30.	Haridus- ja teadusministeerium	Toetus			Otsus nr 03797/C.ZR6-6/2005	12.12.2005	20.11.2006	Projekt peab olema lõpetatud 31.01.2009	279 825,51
31.	Teaduse ja kõrghariduse minister	Toetus		Teaduse rahastamise seadus, 8.10.2004 (Poola Vabariigi Teataja 238, nr 2390, muudetud redaktsioonis)	Otsus nr 03858/C.ZR8-6/2006	1.9.2006	20.11.2006	Projekt peab olema lõpetatud 31.03.2009	36 509,45
32.	Teaduse ja kõrghariduse minister	Toetus	Teadus- ja arendustegevus	Teadusuuringute riikliku komitee seadus, 12.1.1991 (Poola Vabariigi Teataja 33/2001, nr 389)	Otsus nr 960/E-594/SPB/5.PR UE/DZ 29/2003-2005	31.1.2003	30.6.2005	30.6.2005	37 906,00
33.	Poola ettevõtluse arendamise agentuur	Toetus		Majandus- ja tööministri 16. septembri 2004. aasta dekreet rahastamisabi andmise kohta Poola (tööstusarengu agentuuri) poolt inimressursside valdkonna 2004.–2006. aasta rakenduskava osana (Poola Vabariigi Teataja 2007, nr 2115)	Leping nr 30/2006/efs/gdy, koolitust rahastab ESF, 20.01.2006	2.2.2006	25.5.2006	Ühekordne toetus	4 253,02
34.	Poola ettevõtluse arendamise agentuur	Toetus		Majandus- ja tööministri 16. septembri 2004. aasta dekreet rahastamisabi andmise kohta Poola (tööstusarengu agentuuri) poolt inimressursside valdkonna 2004.–2006. aasta rakenduskava osana (Poola Vabariigi Teataja 2007, nr 2115)	Leping nr WSAiB/039	1.2.2007	13.3.2007	Ühekordne toetus	2 209,94
								Kokku	**411 598,09**

III. **HINDAMINE**

1. *KOMISJONI PÄDEVUS*

(233) Ühinemislepingu IV lisa punktis 3 kirjeldatakse ajutist korda. See moodustab õigusliku raamistiku uutes liikmesriikides enne nende ELiga ühinemist jõustatud ja pärast ühinemist veel kohaldatavate abikavade ning üksikute abimeetmete hindamiseks.

(234) Ei ajutise korra ega EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 sätestatud korra kohaselt ole komisjonil õigust läbi vaadata enne ühinemist jõustatud meetmeid, mis ei ole pärast ühinemist kohaldatavad.

(235) Enne ühinemist jõustamata meetmeid hindab komisjon aga teatatud abina või ebaseadusliku abina EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 sätestatud korra kohaselt.

(236) Meetme jõustamise aja kindlaksmääramise kriteeriumina kasutatakse õiguslikult siduvat akti, millega pädev riigiasutus kohustub abi andma ([49]). Selle, kas haldusakt on õiguslikult siduv, määrab riigi õigus. Eeskätt piiripealsete juhtumite puhul peab komisjonil aga olema võimalus need haldusaktid läbi vaadata ning nende vormi ja sisu põhjal hinnata, kas need võisid tekitada abisaajates õigustatud ootuse, mida Poola kohus saab täitmisele pöörata. Kõnealune õigus vaadata läbi riiklikud haldusaktid on hädavajalik, et komisjon saaks teostada oma ainupädevust kiita heaks riigiabi üldisest keelu erandid seoses meetmetega, mida Poola on jõustanud pärast 1. maid 2004.

(237) Enne ühinemist jõustatud meede on pärast ühinemist kohaldatav juhul, kui selle alusel saab veel anda täiendavat abi või suurendada juba antud abi summat, st kui riigi täpne majanduslik seotus ei ole meetme jõustamise kuupäeval ega ühinemise kuupäeval teada.

(238) Oma otsuses algatada ametlik uurimine järeldas komisjon Poola esitatud teabe põhjal, et rida meetmeid, millest komisjoni teavitati 29. aprillil 2004, kujutavad endast tegelikult kas ebaseaduslikku või teatatud uut abi, kuna see anti pärast 1. maid 2004, mil Poola ELiga ühines. Märkused, mille Poola ja kolmandad isikud pärast uurimise algatamist esitasid, ei sundinud komisjoni oma järeldusi muutma. Eeskätt jääb komisjon oma seisukohale küsimuses, et ametliku uurimise algatamise otsuse I lisa B osas nimetatud meetmete ühisturuga kokkusobivuse hindamine kuulub tema pädevusse. Sellest hoolimata märgib komisjon, et mõnest kõnealusest meetmest on loobutud (ametliku uurimise algatamise otsuse I lisa B osas sisalduvad meetmed 33 ja 34).

(239) Järgnevas selgitab komisjon, miks ta ei saa Poola ja huvitatud isikute väiteid aktsepteerida.

a) ***Riigivõla ümberkorraldamine peatüki 5a alusel***

(240) Komisjon nõustub abisaajaga, et avalik-õiguslike kohustuste osaliseks kustutamiseks peatüki 5a alusel andis põhjuse tööstusarengu agentuuri juhataja vastu võetud ümberkorraldamisotsus. Komisjon ei saa aga nõustuda väitega, et see otsus võeti vastu 19. aprillil 2004, st enne ühinemist. Komisjon selgitas oma seisukohta ametliku uurimise algatamise otsuses ning ei Poola ega abisaaja ole esitanud mingeid täiendavaid argumente. Komisjon kordab, et 19. aprilli otsuses kiideti üksnes heaks 2004. aasta ümberkorraldamiskava, kuid ei korraldatud ümber avalik-õiguslikke kohustusi peatüki 5a alusel. Tööstusarengu agentuuri juhataja ei saanud ümberkorraldamisotsust enne ühinemist teha, sest tal puudus kõikide ümberkorraldamises osalevate avalik-õiguslike kreeditoride ja operaatori ehk ümberkorraldamistegevust juhtiva ettevõtte nõusolek, mida peatüki 5a alusel nõutakse ([50]). Komisjon märgib, et tööstusarengu agentuuri juhataja tunnistas seda asjaolu, kui ta oma 19. aprilli 2004. aasta otsuses teatas, et ümberkorraldamise lõpuleviimiseks peatüki 5a alusel on vaja täiendavat otsust, ning kui ta 4. jaanuaril 2005, st pärast ühinemist, ümberkorraldamisotsused lõpuks välja andis.

([49]) Esimese Astme Kohtu 14. jaanuari 2004. aasta otsus kohtuasjas T-109/01: Fleuren Compost *v.* komisjon, EKL 2004, lk II-00127, punkt 74.

([50]) Peatüki 5a menetluse üksikasjalik kirjeldus on esitatud ametliku uurimise algatamise otsuse osas 3.2.

(241) Komisjon ei saa nõustuda abisaaja väitega, et kõikide asjaomaste avalik-õiguslike kreeditoride nõusolek oma Gdynia laevatehaselt saadaolevate summade ümberkorraldamiseks peatüki 5a alusel oli Fleuren Composti otsusega nõutav õiguslikult siduv akt. Põhimõtteliselt väitis abisaaja, et peatükk 5a ei ole *lex specialis* muude seaduste suhtes, mis avalik-õiguslike kohustuste ümberkorraldamist lubavad, ning et tööstusarengu agentuuri juhataja ülesanne oli ümberkorraldamisprotsessi haldamine ja hõlbustamine, mitte kindlate kohustuste eest vastutavate asjaomaste pädevate asutuste asendamine. Komisjon märgib, et Poola õiguse selline tõlgendamine on vastuolus kõikide Poola seni esitanud dokumentidega ning peatüki 5a teksti ja loogikaga. Tõepoolest, nagu abisaaja väitis, ei keela 30. oktoobri 2002. aasta seadus „ümberkorraldamisega tegelevatel asutustel anda välja otsuseid võlgade kustutamise kohta, kui see on neile üldsätetega lubatud". Siiski ei kehtiks sellise otsuse tegemise korral nende kohustuste suhtes enam peatükk 5a ega sellega seotud eelised, mida abisaaja ise on loetlenud järgmiselt: õigus saada tööstusarengu agentuurilt laenu, kõikide käimasolevate sissenõudemenetluste peatamine, pankrotimenetluse välistamine ning asjaolu, et võlgnetavatelt summadelt ei kogune intresse.

(242) Komisjon ei saa nõustuda abisaaja väitega, et peatüki 5a alusel ümberkorraldatud kohustustelt ei kogunenud pärast 30. juunit 2006 intresse. Sellise Poola õiguse tõlgendusega ei nõustunud Poola. Peale selle teatas Poola pärast 30. juunit 2006 kogunenud intresside kavandatavast (osalisest) kustutamisest kui uuest abist, seega on ilmne, et kõnealused intressid olid tegelikult kogunenud.

b) ***Ametliku uurimise algatamise otsuse I lisa B osas sisalduvad meetmed 28–34***

(243) Komisjon ei saa nõustuda Poola väitega, et kõnealune abi anti *de facto* tänu sellele, et kõik asjaomased abi andvad asutused olid teinud suulise avalduse valitsuse Poola laevatehaste ümberkorraldamise töörühma (laevaehitustööstuse töörühma) koosolekul. Kui selliseid avaldusi ka tehti, olid need suulised ning õigustatud ootuste tekkeks oli Poola õiguse alusel ilmselgelt vaja täiendavaid rakendusmeetmeid.

c) ***Tööstusarengu agentuuri kapitalisüst***

(244) Abisaaja väide, et abi anti enne ühinemist, kuna täpne majanduslik seotus oli teada enne seda kuupäeva, tuleneb ühinemislepingu IV lisa punkti 3 vääritimõistmisest. Selleks, et meedet saaks käsitleda varasema abina, peab see vastama kahele nõudele: abi peab olema antud enne ühinemist (mis on samaväärne pädeva abi andva asutuse õiguslikult siduva otsusega) ja „ei tohi olla kohaldatav pärast ühinemist". Tegemist on kahe eraldi ja kumulatiivse tingimusega. Abisaaja väide, et riigi majanduslik seotus oli teada enne ühinemist, on seotud teisega nimetatud nõuetest ja mitte ajaga, mil abi anti.

(245) Komisjon ei saa nõustuda Poola väitega, et nõue registreerida uute aktsiate märkimine kuue kuu jooksul oli puhtformaalne. Komisjon märgib, et tegelikult oli enne nimetatud kuue kuu möödumist vaja teha kaks uut konkreetset otsust: üldkogu uus resolutsioon kapitali suurendamise kohta ning märkimisotsus. Tundub, et Poola äriõiguse alusel jõustub ettevõtte kapitalisüsti saamise õigus kuupäeval, mil võetakse vastu resolutsioon kapitali suurendamise kohta (st esimene, 17. veebruari 2004. aasta resolutsioon). Registreerimine on oluline ettevõtte välissuhete ja mitte aktsionäride seisukohast. Registreerimata jätmine avaldab aga juriidilist mõju ka ettevõtte ja tema aktsionäride suhtele – kui seda ei tehta kuue kuu jooksul, siis resolutsioon ettevõtte kapitali suurenemise kohta aegub ning kapitalisüst ei ole enam võimalik. Sellises olukorras on ettevõtte kapitali suurendamiseks vaja aktsionäride uut resolutsiooni. Sellise resolutsiooni võttis üldkogu 4. märtsil 2005 ka vastu. Ent asjaolu, et seda ei võetud vastu ühehäälselt (kolm suuraktsionäri olid vastu), näitab, et resolutsiooni ei saa käsitleda üksnes formaalse nõudena. Samuti märgib komisjon, et lõpuks märkis kapitali tööstusarengu agentuur, mitte riigivarade ministeerium. Seega ei saa 17. veebruari 2004. aasta resolutsiooni käsitleda lõpliku siduva otsusena anda abi kapitalisüsti näol, mis on loetletud ametliku uurimise algatamise otsuse I lisa B osas meetmena 32.

(246) Lisaks märgib komisjon, et ei Poola ega abisaaja vaidlustanud tema järeldust, mille kohaselt ametliku uurimise algatamise otsuse I lisa B osas sisalduvad meetmed 19–27 kujutasid endast uut abi ning kuuluvad seega EÜ asutamislepingu artikli 88 alusel komisjoni pädevusalasse.

2. *RIIGIABI EÜ ASUTAMISLEPINGU ARTIKLI 87 LÕIKE 1 TÄHENDUSES*

2.1. RIIGIABI OLEMASOLU

(247) EÜ asutamislepingu artikli 87 lõikes 1 on sätestatud, et igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik millisel kujul antav abi, mis moonutab või ähvardab moonutada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtteid või teatud kaupade tootmist, ning mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust, on ühisturuga kokkusobimatu.

(248) Komisjon leiab, et kogu põhjendustes 209–232 kirjeldatud abi anti riigi poolt või riigi ressurssidest ning – olles suunatud ühele kindlale ettevõttele – oli valikuline.

(249) Gdynia laevatehas on üks Euroopa suurimaid laevatehaseid ning konkureerib konteinerilaevade turul aktiivselt eriti Saksamaal ja Taanis asuvate laevatehastega, nagu tunnistasid Poola ja abisaaja ning nagu märkisid Taani ja Taani laevaehitusliit oma märkustes komisjoni ametliku uurimise algatamise otsuse kohta. 2006. aasta seisuga moodustasid konteinerilaevad 26 % Euroopa laevatehaste tellimustest ([51]).

(250) Ilmselt on Gdynia laevatehas ainuke laevatehas ELis, mis toodab teatavat liiki ro-ro tüüpi laevu, nimelt suuri autolaevu. Selline spetsialiseerumine ei tähenda aga, et Gdynia ei konkureeriks vähemalt potentsiaalselt teiste ELi laevatehastega. Komisjon märgib, et vähemalt kaubalaevade segmendis on pakkumise asendatavus suur, ([52]) kuigi kaubalaevade eri kategooriate nõudlusstruktuuri arvestades ei kuulu need laevad vaid ühele turule.

(251) See tähendab, et teistel ELi laevatehastel ei pruugi autolaevade tootmise alustamisel tekkida märkimisväärseid, vähemalt mitte tehnoloogilist laadi (tootmisrajatised, oskusteave jne), takistusi. Ent Gdynia laevatehase pidev toetamine, mis võimaldas tal sõlmida lepinguid ilma kõiki asjaomaseid riske täielikult arvesse võtmata ja nende eest tasumata, oleks teistele laevatehastele võinud olla oluline takistus autolaevade turule sisenemisel.

([51]) Euroopa Laevaehitajate Liitude Ühenduse CESA aastaaruanne 2006–2007.

([52]) Reisilaevade, sealhulgas kruiisilaevade puhul on turule sisenemiseks pakkumise poolel olulised takistused.

(252) Komisjon märgib, et Gdynia laevatehas tegutseb ka muudes kaubalaevade sektorites, pakkudes selliseid tooteid nagu mitmeotstarbelised laevad, vedelgaasitankerid, kemikaali- ja naftasaaduste tankerid ja puistlastilaevad. Näiteks kemikaali- ja naftasaaduste tankerid moodustasid Euroopa laevatehaste 2006. aasta tellimustest 8 % ([53]). Eriti aktiivselt tegutsevad nendes sektorites Saksamaa ja Rumeenia laevatehased.

(253) Eelkirjeldatu põhjal järeldab komisjon, et Gdynia laevatehasele antud riigiabi mõjutas liikmesriikidevahelist kaubandust.

(254) Lisaks peab komisjon kindlaks määrama, kas Gdynia laevatehase suhtes võetud meetmed andsid talle põhjendamatu eelise ning seeläbi moonutasid või ähvardasid moonutada konkurentsi. Komisjon täheldab, et Poola ametiasutused ei vaidlustanud käesolevas otsuses käsitletavate meetmete liigitamist riigiabiks, välja arvatud KPSi antud laenud ja ekspordikrediidikindlustuse ühingu antud garantiid, mis Poola ametiasutuste arvamuse kohaselt vastavad turumajandusliku investori põhimõttele.

(255) Järgnevalt selgitab komisjon kõigepealt, miks ta asus seisukohale, et riigivõlgade pidev sissenõudmata jätmine ei vasta turumajanduse tingimustes tegutseva kreeditori käitumisele. Seejärel hindab komisjon Poola vaidlustatud meetmeid. Lõpuks kaalub komisjon käesolevas otsuses käsitletava abi andmise asjaolusid ja selle mõju konkurentsile.

a) ***Riigivõlgade pidev sissenõudmata jätmine***

(256) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib riigivõlgade pideva sissenõudmata jätmine iseenesest kujutada riigiabi ([54]). Poola ametiasutuste esitatud

([53]) Euroopa Laevaehitajate Liitude Ühenduse CESA aastaaruanne 2006–2007.

([54]) Kohtujurist Jacobsi ettepanek kohtuasjas C-256/97: DM Transport, EKL 1999, lk I-3915; kohtuasi C-480/98: Hispaania *v.* komisjon, EKL 2000, lk I-8717.

teave ([55]) viitab selgelt sellele, et Gdynia laevatehasel on märkimisväärseid riiklikke võlgnevusi juba aastast 2004. Laevatehas on täitnud oma avalik-õiguslikke kohustusi ebakorrapäraselt ning tema võla jäägi maksmist on pidevalt ja suure tõenäosusega ilma asjaomaste avalik-õiguslike kreeditoride ametliku otsuseta edasi lükatud või on võlga tasutud maksegraafiku alusel. Poola selgitas, et abisaaja kavatses 30. septembri 2007. aasta seisuga täitmata avalik-õiguslike kohustuste (kokku 443 miljonit zlotti) maksmiseks kasutada pärast laevatehase erastamist tehtavat riigivarade ministeeriumi kapitalisüsti. Kuna tegemist on ebakindla sündmusega ebamäärasel ajahetkel, viitab laevatehase kavatsus sellele, et tegelikult lükati avalik-õiguslikud kohustused piiramata või määramata ajaks edasi ning neid maksti tagasi üksnes juhuslikult, kui laevatehase rahavood seda võimaldasid. Komisjon leiab, et ükski turumajanduse tingimustes tegutsev kreeditor ei oleks nõustunud sellise kohustuste täitmise piiramatu edasilükkamisega ning selle sõltumisega ebakindlast erastamisest ja riigipoolsest rekapitaliseerimisest (mis kujutab endast riigiabi, mille seaduspärasus ja kokkusobivus ühisturuga on kaheldavad). Lisaks puuduvad igasugused viited selle kohta, et asjaomased avalik-õiguslikud kreeditorid oleksid võtnud meetmeid Gdynia laevatehaselt saadaolevate riigivõlgade sissenõudmiseks, eeskätt sunniviisilise tagasinõudmise või pankrotiseaduse teel. Seepärast järeldab komisjon, et riigivõlgade pidev sissenõudmata jätmine on eelis, mida abisaaja ei oleks saanud turumajanduse tingimustes tegutsevalt kreeditorilt, ning kujutab endast seega (intressivaba) laenuga sarnast riigiabi.

b) ***Meetmed, mida Poola peab vastavaks erainvestori käitumisele***

KPSi laenud

(257) Komisjon ei saa nõustuda Poola väitega, et käibekapitalilaenuna antud abi ei sisaldanud riigiabi. Komisjon täheldab, et KPSi nõutud intressimäär oli ligikaudu 400 baaspunkti viiteintressist kõrgem. Samuti märgib komisjon, et Gdynia laevatehase rahaline olukord on mitu aastat olnud ebakindel ning kohustused märkimisväärselt suuremad kui varad. Gdynia laevatehas ei ole suutnud hankida vahendeid tootmise rahastamiseks ühestki muust välisest allikast. Tema käibekapitali rahastati ekspordikrediidikindlustuse ühingu garantiidega täielikult tagatud ettemaksetega, riigivarade ministeeriumi garantiidega täielikult tagatud laenudega ja KPSi laenudega. Seepärast ei tundu KPSi nõutud intressimäär võetud riske õigesti kajastavat. Kuigi KPS nõudis tagatist, on selle väärtus kaheldav – tuleb meenutada, et samasuguseid tagatisi nõudsid ka ekspordikrediidikindlustuse ühing ja riigivarade ministeerium ning Gdynia laevatehase varade ja kohustuste suhet arvestades näib, et KPSil ei õnnestunud laevatehase varade näol esimese järgu tagatist saada. Igal juhul ei ole Poola esitanud üksikasjalikku teavet, mis võimaldaks komisjonil nõutud tagatise tegeliku väärtuse kindlaks määrata.

(258) Peale selle ei ole mingit vahet laenudel, mida andis KPS ja mida andis tööstusarengu agentuur, kellele KPS kuulub. On keeruline Poola kombel üheaegselt väita, et tööstusarengu agentuuri antud laenud on riigiabi, samas kui selle tütarettevõtte KPSi antud laenud vastavad turumajandusliku investori põhimõtte nõuetele.

(259) Lisaks märgib komisjon, et KPS loodi valitsuse kontrolli all oleva riikliku poliitika eesmärke täitva fondina, mille vahendid rahastas või tagas täielikult riik tööstusarengu agentuuri vahendusel. Dokumendi „Poola laevaehitussektori (merelaevatehaste) strateegia aastateks 2006–2010” kohaselt loodi KPS selleks, et „korraldada laevatehaste tootmise rahastamist seni, kuni erainvestorid need üle võtavad”. Selle strateegiaga, millel on lisaks majanduseesmärkidele ka sotsiaalsed ja makromajanduslikud eesmärgid, ([56]) antakse KPSile mitmesugused volitused sarnaselt tööstusarengu agentuuri, riigivarade ministeeriumi ja muude pädevate asutustega. KPSi rahalised sidemed tööstusarengu agentuuri ja riigivarade ministeeriumiga on ilmsed ning KPS toimib pigem riigieelarvest Poola laevatehastele, sealhulgas Gdyniale sihtotstarbeliselt ettenähtud vahendite ülekandjana.

(260) Eelkirjeldatut silmas pidades järeldab komisjon, et KPS ei tegutsenud Gdynia laevatehasele käibekapitalilaene andes turumajandusliku investorina. Seepärast kujutavad need 158. põhjenduses ning tabelites 1 ja 2 loetletud laenud riigiabi.

([55]) Eeskätt 9. jaanuari 2008. aasta kirja 3. lisa.

([56]) Poola laevaehitussektori (merelaevatehaste) strateegia aastateks 2006–2010, vastu võetud augustis 2006, lk 7.

Ekspordikrediidikindlustuse ühingu garantiid

(261) Oma märkustes pärast ametliku uurimise algatamise otsuse vastuvõtmist väitis Poola, et ekspordikrediidikindlustuse ühingu poolt Gdynia laevatehasele antud garantiid ei ole riigiabi. Komisjon ei saa selle kinnitusega nõustuda.

(262) Esiteks rõhutab komisjon, et ekspordikrediidikindlustuse ühingu antud ettemaksegarantiid on riigivarade ministeeriumi tagatud ning nendega seotud tehingud toimuvad eraldi pangakontol „Interes Narodowy" nime all. Kui sellel kontol ei ole piisavalt vahendeid, võib ekspordikrediidikindlustuse ühing võtta laenu riigivarade ministeeriumilt või kasutada riigivarade ministeeriumi laenugarantiisid.

(263) Teiseks meenutab komisjon oma 18. juuli 2007. aasta otsust menetluses N 105/07 ([57]), millega ta nõustus, et kava, mille alusel ekspordikrediidikindlustuse ühing rakendas riigivarade ministeeriumi tagatud ekspordikindlustuse programmi, ei sisalda riigiabi. Praegu hõlmab see kava sama liiki tootmisgarantiisid nagu Gdynia laevatehasele on paari viimase aasta jooksul antud. Komisjon märgib, et kava välistab selgesõnaliselt ([58]) need ettevõtted, kes raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevate suuniste tähenduses on rahalistes raskustes. Kava põhitunnus on see, et garantiipreemiad määratakse kindlaks riskihinnangu põhjal. Näiteks on kõrgeimasse riskikategooriasse kuuluva ettevõtte garantiipreemia […] % aastas vähem kui kaks aastat kestvate garantiide puhul ja […] % aastas rohkem kui kaks aastat kestvate garantiide puhul. Garantiipreemia baasmäär on […] % aastas. Võrdlusena andis ekspordikrediidikindlustuse ühing Gdynia laevatehasele garantiisid, mille tasu oli 2 % aastas, kui garantii ei ületanud 35 miljonit zlotti, ja 1 % aastas, kui garantii oli sellest summast suurem.

(264) Seepärast on selge, et Gdynia laevatehasel ei ole õigust saada eespool kirjeldatud ja komisjoni poolt abi mittesisaldavaks tunnistatud kava alla kuuluvaid garantiisid. Seega sisaldavad Gdynia laevatehasele antud garantiid riigiabi.

(265) Peale selle on ilmne, et Gdynia laevatehaselt nõutud garantiipreemia on oluliselt väiksem preemiate baasmäärast, mida nõutakse elujõulistelt ettevõtjatelt, ning mitu korda madalam preemiatest, mida nõutakse suure riskitasemega ettevõtjatelt, kes on eespool kirjeldatud kava alusel siiski abikõlblikud. Komisjon järeldab, et Gdynia laevatehase suhtes kohaldatud garantiipreemia ei vasta turul kehtivale garantiipreemiale ning seega on kõnealuste garantiide puhul tegemist riigiabiga.

(266) Kolmandaks: selleks, et riigi antav üksikgarantii ei oleks riigiabi komisjoni teatise ([59]) kohaselt, mis käsitleb EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamist garantiidena antava riigiabi suhtes, ei tohi laenaja olla rahalistes raskustes. Nimetatud juhul ta seda aga on. Sama teatise kohaselt võib juhul, kui laenaja on rahalistes raskustes, abielement olla sama suur kui garantiiga kaetud summa.

(267) Lisaks märgib komisjon, et Gdynia laevatehas tugines üksnes ekspordikrediidikindlustuse ühingu ja riigivarade ministeeriumi antud garantiidele ega suutnud hankida ühtegi garantiid turult.

(268) Eelkirjeldatut silmas pidades järeldab komisjon, et ekspordikrediidikindlustuse ühing ei tegutsenud Gdynia laevatehasele garantiisid andes turumajandusliku investorina.

c) ***Gdynia laevatehasele antud riigiabi põhjustatud konkurentsimoonutus***

(269) Komisjon on seisukohal, et täielik tuginemine riigiabile võimaldas Gdynia laevatehasel tegeleda konkurentsivastase tegevusega, nagu tootmiskuludest väiksemate hindade kujundamine, ilma et see oleks kaasa toonud sellise tegevuse puhul tavapäraseid tagajärgi, nimelt turult eemaldamist.

(270) Peale selle märgib komisjon, et üks Gdynia laevatehase pikaajalisi probleeme seisnes selliste lepingute sõlmimises, mis zloti kallinemisel dollari kui laevaehituse valdkonnas valdavalt kasutatava vääringu suhtes ja terasehindade ülemaailmsel tõusul muutusid kahjumlikeks. Need välised tegurid määratleti peamiste ohtudena laevatehase tegevuse kestusele juba 2002. aasta ümberkorraldamiskavas ning seejärel 2004. aasta muudetud versioonis, 2006. aasta uues ümberkorraldamiskavas ja lõpuks erastamise käigus 2008. aastal.

([57]) Komisjoni 18. juuli 2007. aasta otsus menetluses N 105/07 (ekspordilepingutega seotud garantiikava), kokkuvõtlik teatis ELTs C 214, 13.9.2007.

([58]) Ekspordikindlustuspoliitika komitee 20. detsembri 2006. aasta resolutsiooni 111/2006 artikli 3 lõike 1 punkt 1.

([59]) EÜT C 71, 11.3.2001, lk 14.

(271) Hoolimata asjaolust, et laevatehase juhtkond oli nendest ohtudest teadlik, jätkas tehas lepingute sõlmimist ilma riske maandavaid meetmeid võtmata. Selline äritava kestis laevaehitusturu enneolematu õitsengu jooksul aastatel 2004–2008, mil laevaehitushinnad tõusid rekordtasemele. Sellise käitumisega suutis laevatehas säilitada oma toimimise ja tööhõive, kuid seda suurte kahjumite hinnaga tavapärases laevatootmises. Vastavalt Amberi 2008. aasta esimesel poolel esitatud laevatehase majandusolukorra analüüsi aruandele seostub ka praeguste, 2008. ja 2009. aastal üleantavate tellimustega risk saada märkimisväärseid kahjumeid ilma igasuguste riskimaandusmeetmeteta sõlmitud lepingute tõttu, ning seda on kinnitanud ka Poola.

(272) Selle põhjal järeldab komisjon, et kogu II osa punktis 7 kirjeldatud abi, mida Gdynia laevatehasele anti, moonutas või ähvardas moonutada konkurentsi laevaehitusturul.

Järeldus

(273) Kokkuvõttes on komisjon seisukohal, et kõik Gdynia laevatehase suhtes võetud meetmed on riigiabi EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.

2.2. **Poola ja kolmandate isikute võimalus esitada märkusi**

(274) Oma 1. juuni 2005. aasta otsusega algatas komisjon ametliku uurimise seoses mitme meetmega, sealhulgas mitmesugustel õiguslikel alustel toimunud ja teatavat arvu avalik-õiguslikke kreeditore hõlmav võlgade ümberkorraldamine (kustutamine, edasilükkamine, maksegraafikute muutmine), kapitalisüstid, riigivarade ministeeriumi tootmisgarantiid ning kapitali suurendamise meetmed (võlakirjaemissioonid ja võla kapitaliseerimine).

(275) Samuti jäi komisjon selgelt seisukohale, et ta ei saa nõustuda Poola väitega, mille kohaselt laevaomanike ettemakseid tuleks käsitleda omapoolse panusena. Sellega seoses väljendas komisjon kahtlust, kas ekspordikrediidikindlustuse ühingu antud ettemaksegarantiid kujutavad endast riigiabi, ning teatas, et uurib kõnealuste ettemaksete laadi.

(276) Nii Poola kui ka abisaaja esitasid märkusi, ent kuigi mõlemad vaidlustasid komisjoni pädevuse hinnata mõne asjaomase meetme ühisturuga kokkusobivust, ei vaidlustanud nad komisjoni järeldust, et juhul, kui kõnealused meetmed kehtestati pärast Poola ühinemist ELiga, kujutavad need endast EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses uut abi. Ainsa erandi moodustasid ekspordikrediidikindlustuse ühingu antud garantiid, mis väidetavalt ei sisaldanud riigiabi. Lisaks väitis Poola, et ka KPSi antud laenud ei ole riigiabi. Komisjon käsitles Poola ja abisaaja esitatud väiteid eespool.

(277) Nagu eespool esitatud sündmuste kirjeldus näitab, tehti Poola valitsuse kui Gdynia laevatehase enamusomaniku strateegias komisjoni uurimise jooksul mitmel korral olulisi muudatusi. Laevaehitussektori liitmise kava asendati Gdynia ja Gdański laevatehaste eraldamise strateegiaga ning Gdynia laevatehase osalise erastamise otsusega, mis hiljem muutus täieliku erastamise strateegiaks. Ka selle strateegia väljavaated on kaheldavad, arvestades turuosaliste ilmset huvipuudust laevatehase ostmise suhtes.

(278) Nagu eespool osutatud, pidas komisjon pidevat ühendust Poola valitsuse kui Gdynia laevatehase omaniku ja Gdynia laevatehase endaga. Komisjon teatas korrapäraselt nii Poolale kui ka laevatehasele, et arvestades laevatehase ebakindlat rahalist olukorda ning riigiabi mittesisaldava välise rahastamise puudumist, on riigi ressurssidest laevatehase suhtes võetud meetmed EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses tõenäoliselt riigiabi. Samuti hoiatas komisjon, et kõnealuse riigiabi andmisega rikuti EÜ asutamislepingu artikli 88 lõiget 3 ning see on ühisturuga kokkusobimatu. Komisjon rõhutas mitmel korral ka seda, et ekspordikrediidikindlustuse ühingu poolt Gdynia laevatehasele antud garantiid kujutasid endast riigiabi.

(279) Uurimise käigus kogus komisjon üksikasjalikke andmeid ka KPSi tegevuse ning tema poolt laevatehasele antud käibekapitalilaenude olemuse kohta. Komisjon teatas Poolale, et tõenäoliselt olid need laenud EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses riigiabi.

(280) Lisaks märkis komisjon oma uurimise käigus, et Gdynia laevatehasel koguneb jätkuvalt avalik-õiguslikke kohustusi. Komisjon kogus selle küsimuse kohta teavet ning teatas Poolale (kui laevatehase omanikule ja kreeditorile), et riigivõlgade sissenõudmata jätmine või nende ümberkorraldamine võib kujutada riigiabi EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses.

3. *RIIGIABI KOKKUSOBIVUS ÜHISTURUGA – EÜ ASUTAMISLEPINGU ARTIKLI 87 LÕIKE 3 KOHANE ERAND*

(281) Meetmete peamine eesmärk on finantsraskustes ettevõtjat aidata ning seda tegevuses hoida. Sellistel juhtudel võib asjaomaste tingimuste täitmise korral kohaldada EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktis c ette nähtud erandit, millega lubatakse anda riigiabi teatud majandustegevuse arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(282) Päästmis- ja ümberkorraldamisabi raskustesse sattunud ettevõtjatele on praegu reguleeritud ühenduse suunistega raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta ([60]) (edaspidi „suunised"), millega asendati 1999. aastal vastu võetud eelmine tekst ([61]) (edaspidi „1999. aasta suunised").

(283) Kõnealuste suuniste üleminekusätetega nähakse ette, et enne 10. oktoobrit 2004 registreeritud teatised vaadatakse läbi teatise esitamise ajal kehtinud kriteeriumide alusel (punkt 103). Käesoleval juhul teatati komisjonile mõningatest meetmetest ühinemisakti IV lisa punktis 3 sätestatud ajutise korra kohaselt 29. aprillil 2004, kui olid jõus 1999. aasta suunised. Kuid samuti nähakse kõnealuste suunistega ette, et neid kohaldatakse iga komisjoni loata antud päästmis- või ümberkorraldamisabi (ebaseadusliku abi) hindamiseks, kui osa sellest abist või kogu abi on antud pärast 1. oktoobrit 2004 (punkti 104 esimene lõik). Kuna peaaegu kõik põhjendustes 209–232 kirjeldatud meetmed võeti ebaseaduslikult pärast nimetatud kuupäeva, järeldab komisjon, et kohaldatavad on 2004. aasta suuniseid.

(284) Suuniseid kohaldatakse kõikides sektorites tegutsevate äriühingute suhtes, välja arvatud suuniste punktis 18 toodud erandid. Laevaehituse riigiabi raamistikus, ([62]) mis on kõnealuses sektoris antava riigiabi hindamise õiguslik raamistik, osutatakse suuniste punktile 12 kui asjakohasele õiguslikule alusele päästmis- ja ümberkorraldamisabi hindamiseks.

A. PÄÄSTMISABI

(285) Suunistega nähakse päästmisabi andmine ette ajutise abina finantsraskustes äriühingutele ümberkorraldamis- või likvideerimiskava väljatöötamiseni või terava likviidsuskriisi lahendamiseks.

(286) Komisjon märgib, et Gdynia laevatehasele antud riigiabi ei vasta ei abi ajutise laadi nõudele, kuna kõik abimeetmed anti ettenähtud kuuest kuust tunduvalt pikemaks ajaks, ega ka abi tagastatavuse nõudele, kuna lubatud olid sellised tagastamatud meetmed nagu kapitalisüstid ja toetustega võrreldav võlgade kustutamine.

(287) Seetõttu teeb komisjon järelduse, et põhjendustes 209–232 nimetatud meetmed ei sobi päästmisabina kokku ühisturu nõuetega.

B. ÜMBERKORRALDAMISABI

(288) Suuniste punktis 17 esitatud määratluse järgi põhineb ümberkorraldamisabi realistlikul, ühtsel ja laiaulatuslikul kaval, mille eesmärk on mõistliku aja jooksul taastada äriühingu elujõulisus pikaks ajaks. Tavaliselt hõlmab ümberkorraldamine järgmisi elemente: äriühingu tegevuse kõikide aspektide ümberkorraldamine, selle reorganiseerimine ja ratsionaalsemaks muutmine, sealhulgas kahjumit tekitavatest tegevustest loobumine ja finantsiline ümberkorraldamine. Kui ümberkorraldamiste jaoks antakse riigiabi, ei saa see siiski piirduda üksnes finantsabiga varasema kahjumi korvamiseks, tegelemata seejuures kahjumi tekkepõhjustega, st tegelikku ümberkorraldamist ette võtmata. Ümberkorraldamist peab vähemalt osaliselt rahastama äriühingu omavahenditest või välistest vahenditest, mis ei sisalda riigiabi, ning riigiabi peab piirduma miinimumiga, mis on vajalik elujõulisuse taastamiseks. Lisaks tuleb riigiabi moonutava mõju leevendamiseks vastu võtta tasakaalustusmeetmed.

(289) Arvestades ümberkorraldamisabi väga moonutavat loomust, võib komisjoni arvates raskustes olevatele äriühingutele antav abi ainult siis edendada majandustegevuse arengut, kahjustamata kaubandust määral, mis on vastuolus ühenduse huvidega, kui on täidetud kõik kõnealustes suunistes kehtestatud tingimused.

(290) Järgnevalt analüüsib komisjon, kas need tingimused on täidetud.

([60]) ELT C 244, 1.10.2004, lk 2.
([61]) EÜT C 288, 9.10.1999, lk 2.
([62]) ELT C 317, 30.12.2003, lk 11.

a) ***Abikõlblikkus***

(291) Päästmis- või ümberkorraldamisabi saamiseks peab äriühing liigituma raskustes olevaks äriühinguks kõnealuste suuniste tähenduses. Komisjon leiab, et Gdynia laevatehase finantsolukorda on vähemalt alates 2002. aastast iseloomustanud pidev likviidsuse puudumine ja maksejõuetus, suurenevad kahjumid ja vara negatiivne väärtus. Seega on Gdynia laevatehas raskustes olev äriühing kõnealuste suuniste tähenduses.

b) ***Pikaajalise elujõulisuse taastamine***

(292) Suuniste punkti 34 kohaselt on abi andmise tingimuseks ümberkorraldamiskava rakendamine, mis peab võimaldama äriühingul oma elujõulisus mõistliku aja jooksul taastada. Elujõulisuse taastamine tähendab, et äriühing on pärast ümberkorraldamise lõppu võimeline kõiki oma kulusid ise katma ning saavutama kapitalitasuvuse, mis on piisav turul omal jõul konkureerimiseks. Ümberkorraldamise peab läbi viima võimalikult kiiresti.

(293) Komisjon märgib, et käesoleva uurimise käigus vaatas ta läbi kaks laevatehase juhatuse koostatud ja riigi kui selle peamise omaniku heaks kiidetud ümberkorraldamiskava (2004 ja 2006). Komisjon leidis, et tema tõsine mure seoses sellega, kas need kaks kava laevatehase elujõulisuse taastavad, ei hajunud. Kuna 2006. aasta ümberkorraldamiskava asendas 2004. aasta oma, selgitab komisjon järgnevalt oma sügavate kahtluste põhjuseid seoses 2006. aasta ümberkorraldamiskavaga. Siiski märgib komisjon, et kõnealune kava sarnaneb mitmes aspektis 2004. aasta ümberkorraldamiskavaga ning kõik kahtlused, mida komisjon väljendas oma otsuses ametliku uurimismenetluse algatamise kohta seoses 2004. aasta ümberkorraldamiskavaga, kehtivad ka 2006. aasta kava suhtes.

(294) Komisjon tuletab meelde pärast otsuse vastuvõtmist ametliku uurimismenetluse algatamiseks Poola esitatud väidet, et 2004. aasta ümberkorraldamiskava kujutas endast kindlat majanduslikku alust laevatehase ümberkorraldamiseks. Tegelikult ei olnud aga 2004. aasta kava tehase elujõulisuse taastamiseks piisav ning seda tuli juba 2006. aastal muuta.

(295) Komisjon märgib, et 2006. aasta ümberkorraldamiskavas keskenduti peamiselt finantsilisele ümberkorraldamisele ning tööstuslikud aspektid ei leidnud selles veenval viisil käsitlemist. Kõnealuses kavas ei ilmnenud veenvat laiaulatuslikku tööstusstrateegiat.

(296) Eelkõige annab sellest tunnistust esitatud investeerimisstrateegia, mida võiks iseloomustada kui väikeste uuendusprojektide kogumit, milles puudub vajalik üldine nägemus seadmete ajakohastamiseks, millest palju on pärit 1970. aastatest. Kavas ei analüüsita üksikasjalikult tootmisrajatiste praegust olukorda ja nende puudusi ega tehta kindlaks laevatehase kitsaskohti. Komisjoni väliskonsultandi arvates on investeeringuteks reserveeritud summad (240 miljonit zlotti; 69 miljonit eurot) liiga väikesed tõelise ajakohastamise tagamiseks.

(297) Kavandatavate investeeringute perspektiivis esitamiseks tuleks arvesse võtta ka laevatehase varade aastase kulumi prognoose ning suundumusi põhivara väärtuses, nagu seda on hinnatud 2006. aasta ümberkorraldamiskavas. Aastate 2007–2009, st investeerimisperioodi kulum on hinnanguliselt 100 miljonit zlotti. Sellest järeldub, et vähemalt 40 % kavandatavast 240 miljoni zloti suurusest investeeringust on vaja üksnes varade hoidmiseks praegusel tehnilisel tasemel ning tegeliku ajakohastamise jaoks jääks maksimaalselt ülejäänud 60 %. Bilansi prognoos näitab põhivara pidevat suurenemist 2006. aasta 246 miljonilt zlotilt 361 miljoni zlotini 2010. aastal. See suundumus pöördub aga 2010. aastal, mil põhivara väärtus hakkab taas kahanema ja jõuab 2012. aastaks (viimane prognoosis sisalduv aasta) jälle 284 miljoni zloti tasemele.

(298) Eeltoodut silmas pidades leiab komisjon, et investeerimisstrateegia ei ulatu piisavalt kaugele, et tagada tegelik ajakohastamine ja elujõulisus pikas perspektiivis.

(299) Samuti märgib komisjon, et ehkki 2012. aastaks seatud tootlikkuse eesmärk 37 inimtundi kompenseeritud kogumahutavuse kohta on praeguse olukorraga võrreldes edasiminek, on see siiski tagasihoidlik näitaja võrreldes Euroopa tõhusate laevatehastega, mille tootlikkus ulatub 20 inimtunnini kompenseeritud kogumahutavuse kohta.

(300) Ümberkorraldamiskavas märgitakse, et laevatehase üheks peamiseks probleemiks on sage töölt puudumine ja kvalifitseeritud töötajate nappus, kuna nad lähevad parema palga tõttu tööle Euroopa teistesse laevatehastesse. Komisjon leiab, et kavandatav 10 % palgakasv 2006. aastal ja alates 2008. aastast 4 % igal aastal ei ole piisav kõnealuse probleemi lahendamiseks.

(301) Eeltoodule tuginedes leiab komisjon, et kavandatav tööstuslik ja organisatsiooniline ümberkorraldamine ei ole piisav laevatehase pikaajalise elujõulisuse taastamiseks.

(302) Lisaks märgib komisjon, et laevatehase prognoositavad finantstulemused ei ole vastavuses tundlikkusanalüüsiga, mis põhineb USA dollari odavnemist, laevahindade langust ning materjalihindade ja palkade tõusu sisaldaval stsenaariumil. Tundlikkusanalüüs näitab, et USA dollari odavnemine 0,10 zloti võrra tähendaks, et 2006. aasta ümberkorraldamiskava alusel elujõulisust taastada ei saa. Seetõttu järeldab komisjon, et 2006. aasta ümberkorraldamiskava ei ole piisavalt tugev ([63]).

(303) Lõpetuseks märgib komisjon, et kavas esitatud ümberkorraldamismeetmeid ei saa võtta investori puudumise korral ning et üpris tagasihoidlikuks osutunud ümberkorraldamise rakendamiseks vajaminev uus kapital oli märkimisväärselt suur, peamiselt seetõttu, et oli vaja võtta ette kulukas finantsiline ümberkorraldamine (1,015 miljardit zlotti) ([64]). Komisjon kahtles, kas kava põhineb laevatehase suutlikkuse realistlikel eeldustel uut kapitali ligi tõmmata.

(304) Neid kahtlusi kinnitasid Gdynia laevatehase erastamisprotsessi tegelikud arengud. Nagu eespool osutatud, püüdis riik Gdynia laevatehase omanikuna kahel korral leida erainvestorit, kes oleks valmis laevatehast üle võtma. Ükski erastamiskatse (ei osaline erastamine 2006. aastal ega kõigi riigile kuuluvate aktsiate müümine 2007. aastal) ei olnud edukas. Komisjon märgib, et erastamiskatsed toimusid ajal, mil laevaehitusturul valitses seniolematu õitseng ning tehase müügiks olid seega olemas optimaalsed tingimused. Erastamisprotsessi negatiivset tulemust saab tõlgendada üksnes kui turul tegutsevate ettevõtjate puuduvat usaldust laevatehase suutlikkuse suhtes taastada oma elujõulisus pikas perspektiivis. Amberi eemalejäämine erastamisprotsessist pärast ettevõtte olukorra põhjalikku analüüsi üksnes kinnitab seda seisukohta ([65]).

(305) Komisjon võttis teadmiseks Poola ametiasutuste uued jõupingutused leida Gdynia laevatehasele uus erainvestor pärast Amberi tagasitõmbumist. Kuni käesoleva otsuse vastuvõtmiseni ei toimunud siiski midagi, mis oleks komisjoni veennud selles, et erastamiseks tehtud uued jõupingutused võiksid lühikese aja jooksul ning suunistega kooskõlas anda positiivseid tulemusi. Nagu järgnevas selgitatud, põhinevad nii ISD ühine ümberkorraldamiskava kui ka PSC ümberkorraldamiskava eeldusel, et laevatehasele antakse olulisel määral täiendavat riigiabi ning et tehase elujõulisust on võimalik taastada juhul, kui see vabastatakse olemasolevatest lepingutest tulenevatest täitmata kohustustest ja eeldatavast kahjumist.

ISD koostatud ühine ümberkorraldamiskava

(306) Komisjon järeldab, et ühine ümberkorraldamiskava ei tõendanud, et Gdynia laevatehase elujõulisus taastub pärast Gdański laevatehasega liitumist. Eelkõige ei ole komisjon veendunud kõnealuse kava finantsprognooside või tugevuse osas. Komisjon on seisukohal, et kavas ette nähtud ümberkorraldamismeetmed ei ole piisavalt kaugeleulatuvad. Ehkki läbivaadatud ühise ümberkorraldamiskavaga kaasneb teatud parandusi, leiab komisjon, et see ei taasta ühinenud laevatehaste elujõulisust. Järgnevas hindab komisjon juunikuu esialgset kava asendavat septembri ümberkorraldamiskava ning rõhutab erinevusi üksnes seal, kus sel on tähtsust seoses komisjoni hinnanguga.

(307) Juunikuu kavas esitatud eeldused, et omakapitali tasuvus saavutatakse alles 2020. aastaks ning investeeringutasuvus alles aastaks 2016, sunnivad komisjoni järeldama, et kõnealune projekt ei ole elujõuline. Veelgi enam, need tulemused põhinevad diskonteerimata summadel; summade diskonteerimisel saavutataks omakapitali

([63]) Komisjon märgib, et baasstsenaariumis arvestati vahetuskursiks 3,0 PLN = 1 USD, kuid praegune kurss on 2,2 PLN = 1 USD.

([64]) Laevatehase omakapital oli 2006. aastal negatiivne 576 miljonit zloti ulatuses.

([65]) Amberi sõnul näitas tema analüüs, et laevatehas ei oleks pärast Amberi poolt kavandatud ümberkorraldamiste rakendamist kasumlikuks muutunud.

tasuvus ja investeeringutasuvus veelgi hiljem. Septembrikuu kava on selles osas parandatud, kuna see sisaldab diskonteeritud prognoose. Sellegipoolest eeldatakse kavas, et diskonteeritud omakapitali tasuvus saavutatakse 2018. aastaks, st kümme aastat pärast uue investori tulekut 2009. aastal, mis on endiselt liiga pikk tähtaeg ning näitab kõnealuse projekti riskantsust. Seetõttu jääb komisjon seisukohale, et kõnealune kava ei tõesta projekti elujõulisust. Lisaks märgib komisjon, et paremad finantsprognoosid ei põhine kaugemaleulatuvate ümberkorraldamismeetmete (näiteks tootlikkuse suurendamine või kulude vähendamine) vastuvõtmisel, vaid prognooside aluseks olevate peamiste finantseelduste muudatustel, mis ei olnud piisavalt põhjendatud, nagu järgnevas selgitatakse.

(308) Finantsprognoosides eeldatakse, et suur osa ümberkorraldamiskuludest on kaetav äriühingu tulevastest rahavoogudest. Komisjon peab seda ebarealistlikuks ettevõtte puhul, mis on varemalt tootnud tohutut kahjumit ning milles on vaja läbi viia olulisi ümberkorraldamisi. Septembrikuu kava kohaselt mõjutavad rahavoogusid varasemad kohustused, mis on kasvanud 592 miljonilt 712 miljoni zlotini. Lisaks tuleb suur osa avalik-õiguslikest kohustustest (rohkem kui 400 miljonit zlotti) maksta tagasi 2012. ja 2018. aasta vahel, st kaua aega pärast kavandatava ümberkorraldamisperioodi lõppu ([66]). Komisjon märgib, et investor on tunnistanud, et oodatavate tulemuste tase on tasuvuse piiril, kuid ta väidab ka, et ISDl on lisapõhjus, miks ta on kõnealusest projektist huvitatud. Investor väidab, et laevatehas loob märkimisväärse nõudluse kontserni teise ettevõtte, terasetehase Huta Częstochowa jaoks ning et seetõttu on Gdynia laevatehasesse tehtavad investeeringud kasulikud kogu ISD kontsernile.

(309) Komisjon märgib, et ühine ümberkorraldamiskava põhineb eeldusel, et seoses erastamisega anti riigiabi laevatehase bilansi tasakaalustamiseks ning oodatava kahjumi katmiseks. Samuti põhineb kava eeldusel, et laevatehase tegevust rahastatakse jätkuvalt ekspordikrediidikindlustuse ühingu garantiidega, mida antakse soodsamatel tingimustel, kui kõnealusel ühingul on tavaks anda elujõulistele ettevõtjatele. Finantsprognoosides võetakse arvesse kõnealust eeldatavat riigiabi. Septembrikuu ühine ümberkorraldamiskava ei vähendanud nimetatud sõltuvust täiendavast riigiabist. Vastupidi, investor leidis veel ühe võimaliku 308 miljoni zloti suuruse kohustuse seoses Gdański laevatehase ja riigi vahelise maksuvaidlusega. Investor eeldab, et kõnealuse kohustuse tekkides tagatakse selle maksmine riigivarade ministeeriumi poolt.

(310) Komisjon märgib, et ei juunikuu kava ega septembri ajakohastatud kava ei sisalda täieulatuslikku ärikava teraskonstruktsioonide tootmiseks. See on tõsine puudus, kuna kõnealune tegevus peab ümberkorraldamisperioodi lõpuks tekitama 300 miljoni zloti suuruse käibe, saama kasu uue laevatehase märkimisväärsest terasetöötluse suutlikkusest (mis kasvab 4 protsendilt 2009. aastal 20 protsendile 2012. aastal) ning moodustama uue tehase müügimahust ligikaudu 10 %.

(311) Septembrikuu kavas osutatakse sõltumatule turu-uuringule, mis näib tõendavat, et paari järgmise aasta jooksul kasvab nõudlus teraskonstruktsioonide järele Poolas ja Euroopas tervikuna. Siiski ei analüüsita selles uuringus, kuidas ühinenud tehased seda kasvu ära saaksid kasutada. Ehkki septembrikuu kavas käsitletakse teraskonstruktsioonide äri üksikasjalikumalt, ei analüüsita selles, kuivõrd realistlik on uue tehase prognoositav tootmismaht. Vastupidi, seal leidub veelgi märke selle kohta, et kõnealused prognoosid ei pruugi olla realistlikud.

(312) Praegune teraskonstruktsioonide toodang on 2 000 tonni, samas kui eesmärgiks on 56 000 tonni. Võrreldes juunikuu kavaga nähakse septembrikuu kavas ette toodangu kahekordistamine juba 2010. aastaks (24 000 tonni juunikuu kavas ette nähtud 12 000 asemel) ning neljakordistamine aastaks 2012 (56 000 tonni juunikuu kava 13 000 tonni asemel). Poola ühe suurima terasetootja Huta Częstochowa toodang on 100 000 tonni teraskonstruktsioone.

(313) ISD esitab Gdański laevatehase olemasolevate teraskonstruktsioonide tootmise nende lepingute loetelu, mille hulgas on leping aastas umbes 5 000 tonni õlimahutite tootmise kohta 2008. ja 2009. aastal. Kava kohaselt oleks toodang selle konkreetse toote puhul 2010. aastaks 16 000 tonni ja kasvaks 2012. aastal 36 000 tonnini.

([66]) Näiteks on 2014. aasta prognoositav puhaskasum 93 miljonit zlotti, millest 55 miljonit läheks vanade avalik-õiguslike kohustuste tagasimaksmiseks. Viimane aasta, millel lasuvad varasemate tehingutega seotud ümberkorraldamiskulud (akumuleerunud avalik-õiguslikud kohustused), on 2018, siis tuleb sel eesmärgil toota 45 miljoni zloti suurune täiendav rahavoog.

(314) Esitatud ei ole turuanalüüse ega prognoose käsitlevaid aruandeid, mis teraskonstruktsioonide kohta tehtud kasumiprognoose selgitaksid (9,5 % 2010. aastal ja edaspidi umbes 8 %). Komisjon märgib, et vastavalt Poola Statistikaametile kasvas Poolas teraskonstruktsioonide sektori kasumlikkus 2006. aastal 6 % peale ja jäi 2007. aastal samale tasemele.

(315) Olemasoleva teabe põhjal teeb komisjon järelduse, et teraskonstruktsioonide tootmine, mis on uue laevatehase tegevuse lahutamatu ja oluline osa, ei põhine uue laevatehase konkurentsivõimelisuse usaldusväärsel analüüsil. Turuanalüüs ei tõesta, et uue laevatehase prognoositav toodang oleks tõenäoliselt turunõudlusega kaetud. Kavast ei selgu, et see põhineks teraskonstruktsioonide valdkonna kohta käivatel realistlikel eeldustel.

(316) Lepinguliste suhete ümberkorraldamise osas käsitletakse kavas laevatehase praeguste raskuste kahte kõige olulisemat välist põhjust (materjali hinnatõus ja zloti kallinemine) rea eelkirjeldatud meetmete abil. Peamiselt tuginetakse kõnealuses kavas eeldusele, et laevaehituse lepingutesse on võimalik lisada indekseerimisklauslid, mis vähemalt osaliselt jätavad valuutakursside kõikumise ja materjali hindadega seotud riskid laevaomaniku kanda. Kavas ei ole siiski tõendatud, et laevaomanikud oleksid selliste indekseerimisklauslitega nõustunud või nendega nõustuksid. Septembrikuu kavas esitatakse selle kohta mõningast lisateavet, eelkõige väljavõtted kahe laevatehase olemasolevatest lepingutest, mis seda liiki indekseerimisklausleid sisaldavad.

(317) Komisjon on need tõendid läbi vaadanud ja märgib, et kavas esitatud lepingud sisaldasid küll algselt indekseerimisklausleid, mille kohaselt ostja katab mis tahes terasehindade tõusu, kuid need klauslid tühistati hilisema lisaga ning asendati kokkuleppega, mille kohaselt ostavad laevatehas ja ostja materjalid ühiselt ning pärast seda lepivad kokku hinna kohandamises. Nimetatud hinna kohandamise kord lepitakse kokku hilisemas lisas, mida komisjonile ei ole esitatud.

(318) Samuti märgib komisjon, et need lepingud sõlmiti ja nende tingimusi muudeti tippnõudluse ajal (2005. aastal ja hiljem), kui laevaomanike paindlikkus oli tingitud piirangutest pakkumise pool. Ehkki komisjon on teadlik, et terasehindade indekseerimine on laevaehituses viimasel ajal levinud, tuleb märkida, et varem – ning eriti rasketel aegadel – sellised klausleid ei tunnistatud.

(319) Olemasoleva teabe põhjal ei nähtu komisjoni arvates kõnealusest kavast, et tehas oleks võimeline sõlmima indekseerimisklauslitega lepinguid. Gdynia laevatehase sellekohane kogemus kavas kirjeldatud kujul ei ole komisjoni arvates otsustav.

(320) Septembri kava sisaldab juunikuise esialgse kavaga võrreldes üksikasjalikumat teavet kavandatava riskiturbestrateegia kohta valuutaga seotud riskide vähendamiseks. Siiski ei ilmne kavast, et kumbki laevatehas oleks neid vahendeid (sealhulgas tasuta loomulik riskiturve) viimaste aastate jooksul kasutanud ([67]). Ehkki septembrikuu kavas arvestatakse kavandatava riskiturbepoliitika kulusid ja mõju, ei nähtu sellest, et uus tehas oleks võimeline turul sellist riskiturvet saavutama. Teisalt on selge, et enne riskiturbe pakkumise üle otsustamist nõuavad pangad investoritelt täieliku riskiturbestrateegia koostamist.

(321) Arvestades seda, kui oluline on kõnealune tegur tehase tegevuse seisukohalt, ei leia see küsimus kavas veenvat käsitlemist. Tundlikkusanalüüsis leitakse, et vaatamata kõnealuste riski vähendavate meetmete võtmisele, mida väidetavalt on finantsprognoosides arvesse võetud, jäävad viimased tundlikuks vähimategi valuutakursi muutuste suhtes, nagu järgnevas kirjeldatud. Seetõttu ei ole komisjon veendunud, et kavandatav riskiturbepoliitika on laevatehase pikaajalise elujõulisuse tagamiseks piisavalt ulatuslik.

(322) Tööjõu ümberkorraldamise osas ei esitata kavas ühtegi ratsionaliseerimisvajaduste analüüsi, vaid märgitakse üksnes, et tööjõudu vähendatakse. Jällegi ilma täiendava põhjendamiseta nimetatakse, et tööjõu vähendamisega kaasnevad kulud on ligikaudu 69 miljonit zlotti. Septembrikuu kavas hinnatakse tööjõu ümberkorraldamise kulusid ja mõju, kuid ei selgitata ega põhjendata, millisel alusel neid kulusid ja mõju hinnati. Eeltoodule tuginedes ei saa komisjon järeldada, et kavas määratletakse üksikasjalikult koondamiste põhjused ja mõju ning et kulude ja mõju hindamine tugineb usaldusväärsetel eeldustel.

(323) Finantsprognooside kohta märgib komisjon eelkõige ISD koostatud finantsmudeli aluseks oleva baasstsenaariumi järgmisi nõrku külgi, seades kahtluse alla kõnealuste prognooside usaldusväärsuse.

([67]) Kavas osutatakse, et valuutat käsitlevad klauslid lisati kahte lepingusse, kuid neid ei ole komisjonile esitatud.

(324) Esiteks eeldatakse septembrikuu kavas võrreldes juunikuise esialgse kavaga märkimisväärselt kõrgemaid müügihindu autolaevadele, mis on üks kahest uue tehase peamisest tooteartiklist. Kava põhineb Gdynia laevatehase olemasolevate lepingute alusel esimesteks aastateks tehtud prognoosidel. Siiski ei põhjendata selles järgnevate aastate kohta tehtud prognoose ega esitata ühtegi asjaomast välisprognoosi ([68]).

(325) Teiseks tundub kvalifitseeritud tööjõu suurt puudust, voolavust ja töölt puudumist ning mõlema tehase palgakonkurentsi välismaiste ja Poola tehastega silmas pidades eeldus, et palgad tõusevad ümberkorraldamisperioodi jooksul igal aastal 4–6 %, liiga väike. Septembri kavas nähakse ette veelgi väiksemat palgatõusu kui juunikuu omas. Komisjon märgib, et 2007. aasta jaanuarist kuni 2008. aasta jaanuarini kasvas keskmine brutopalk Poolas 11,5 % ([69]) ning eeldatavalt see kasv jätkub. Erinevad allikad, sealhulgas need, millele osutatakse septembrikuu ümberkorraldamiskavas (nagu Poola Riigipank, OECD, EÜ 2008. aasta kevade majandusprognoos, Goldman Sachs) prognoosivad Poolas keskpikas perspektiivis märkimisväärset palkade kasvu ning suurenevat tööjõupuudust. Igal juhul on see tegur, mida oleks tulnud tundlikkusanalüüsis arvesse võtta.

(326) Kolmandaks hinnatakse baasstsenaariumis käibekapitali garantiide kuluks 1,5 %. See kalkulatsioon põhineb eeldusel, et ekspordikrediidikindlustuse ühing annab täielikud ettemaksegarantiid ning need antakse soodsamatel tingimustel kui teistele (elujõulistele) ettevõtjatele. Kui ühinenud tehastele antakse turul samasugused garantiid nagu Poola seda oma 7. juuli 2008. aasta selgitustes väidab, on kapitalikulu oluliselt kõrgem kui baasstsenaariumis eeldatud, ([70]) millel on finantsprognoosidele otsene negatiivne mõju.

(327) Neid eeldusi arvestades ei ole kavas piisavalt tagatud, et finantsprognooside baasstsenaarium oleks realistlik ja saavutatav.

([68]) Kavas viidatakse mitmele välisaruandele, mis väidetavalt sisaldavad seda liiki laevade hinnaprognoose. Komisjon märgib, et talle esitatud aruanded selliseid prognoose ei sisalda.

([69]) Avaldatud Poola statistika keskameti poolt 15. veebruaril 2008.

([70]) Sellist liiki garantiide puhul, nagu antakse ühinenud tehastele 1–2 % garantiipreemiaga, võtab ekspordikrediidikindlustuse ühing nendelt ettevõtjatelt, kelle puhul on kohustuste täitmatajätmise risk suurem, garanteeritud summalt preemiat 4,2 %. Kavast ei nähtu, et tehas oleks võimeline saama turul samasugustel tingimustel samasuguse ulatusega garantiisid.

(328) Lisaks ei näita tundlikkusanalüüs, et kava on piisavalt tugev tulemaks toime mõne peamise tehase tegevusega seonduva riskiteguriga. Septembrikuu läbivaadatud kavas ei ilmne veenvaid parandusi.

(329) Tundlikkusanalüüs näitab, et USA dollari väärtuse vähenemine 5 % võrra Poola zloti suhtes põhjustaks kümneaastase akumuleeritud puhaskasumi 35 % vähenemise, isegi kui baasstsenaariumis võetakse arvesse vahetuskursiga seotud riski vähendamiseks võetavaid ümberkorraldamismeetmeid.

(330) Septembrikuu kavale lisatud eraldi analüüs näitab, et euro väärtuse 5 % tõus USA dollari suhtes aastatel 2013–2017 (st pärast seda, kui Poolal on kavas eurole üle minna), põhjustaks kümneaastase akumuleeritud puhaskasumi 44 % vähenemise võrreldes baasstsenaariumiga.

(331) Komisjon märgib, et kui baasstsenaariumiga võrreldes tõuseks nende kahe valuuta väärtus (Poola zloti väärtuse ühekordne tõus 2009. aastal ja euro väärtuse ühekordne tõus 2013. aastal) USA dollari suhtes 5 % võrra, väheneks kümneaastane akumuleeritud kasum baasstsenaariumiga võrreldes 80 % võrra.

(332) Komisjon järeldab, et tundlikkusanalüüsist nähtub, et finantsprognoosid on tundlikud nende aluseks olevate eelduste vähimategi muutuste suhtes, eelkõige seoses vahetuskursiga, mis vastavalt kavale on üks peamistest tehase praeguste finantsraskuste põhjustest. Eeltoodule tuginedes ei saa komisjon järeldada, et ühine ümberkorraldamiskava on piisavalt tugev tagamaks ühinenud laevatehaste elujõulisuse taastamise pikas perspektiivis.

PSC ümberkorraldamiskava

(333) Kõnealusel kaval on mitmes aspektis tõsiseid puudusi, mille tõttu komisjoni arvates kavast ei nähtu, et elujõulisus taastataks mõistliku aja jooksul. Tõsised vasturääkivused ümberkorraldamiskavas tekitavad teravaid kahtlusi selle elujõulisuse ja tugevuse osas. Tehase turustrateegia ning tulevase toodangu ja võimsuse kohta on esitatud vasturääkivaid oletusi. Lisaks ei ole tehtud turuanalüüsi, et põhjendada valitud strateegiat ning näidata, et eeldatav valik toodaks kasumit.

(334) Finantsilise ümberkorraldamise osas ilmnevad kapitalikulu, tootmise rahastamiskorda ja vahetuskurssi käsitlevates eeldustes järgmised tõsised puudused. Kavas on eeldatud, et vahetuskursid püsivad kogu ümberkorraldamisperioodi vältel stabiilselt optimistlikumal tasemel kui need praegu on (vastavalt 1 euro = 3,46 zlotti ja 1 USA dollar = 2,23 zlotti võrreldes praeguste kurssidega 1 euro = 3,32 zlotti ja USA dollar = 2,12 zlotti). Lisaks tuleb eelduse puhul, et laevatehas suudab oma tulu 30 % võrra suurendada, saades olemasolevate lepingute üle uusi läbirääkimisi pidades juurde veel 100 miljonit US dollarit, pidada silmas asjaolu, et laevatehas on juba teinud märkimisväärseid jõupingutusi, et olemasolevate lepingute tingimusi uuesti läbi rääkida, ning et selle tulemusel on palju nendest lepingutest tühistatud. Kava ei kinnita eeldust, et edasised läbirääkimised oleksid võimalikud, mistõttu komisjon peab seda ebareaalseks.

(335) Tööjõu ümberkorraldamise osas võib juba üksnes asjaolu tõttu, et investor pakub välja kaks võimalust (kas säilitada tööhõive praegusel tasemel või vähendada seda 650 töötaja võrra), arvata, et puudub selge strateegia laevatehase elujõulisuse taastamiseks. Need alternatiivsed võimalused tekitavad küsitavusi ka finantsprognooside suhtes, kuna ei ole selgitatud, milline tööjõu tase võeti nende aluseks.

(336) Kavas ei selgitata lähemalt, kuidas mõjutavad finantsprognoose erinevad ümberkorraldamismeetmed, sealhulgas investeeringud ja mitmesugused kulude kärpimise meetmed. Teisisõnu ei ole selge kavandatavate ümberkorraldamismeetmete ja finantsprognooside vaheline seos, seda eelkõige tootmise ja üldkulude osas. Näiteks ei ilmne kavast, mil moel on saavutatav laevade tootmiskulude kavandatav vähenemine 25 % võrra viie aasta jooksul. Kõnealuse prognoosi usaldusväärsust vähendavad ka vastuolud investeeringute kavandatava taseme osas. Seetõttu ei ole komisjon veendunud, et finantsprognooside baasstsenaarium on usaldusväärne ja põhineb realistlikel eeldustel.

(337) Puudub nende prognooside tundlikkuse analüüs selliste riskitegurite suhtes nagu turusuundumused ja muutused hindades, materjalikuludes, vahetuskurssides, palkades jne. Kuna finantsprognooside aluseks olevaid eeldusi, nende prognooside koostamisel kasutatud finantsmudelit ja tundlikkusanalüüsi ei ole lähemalt kirjeldatud ega põhjendatud, leiab komisjon, et kõnealuste prognooside usaldusväärsus ja ümberkorraldamiskava tugevus ei ole tõestatud.

(338) Lõpetuseks märgib komisjon, et investor on ümberkorraldamiskava eduka rakendamise tingimuseks seadnud täiendava riigiabi andmise.

(339) Eeltoodut silmas pidades on komisjon seisukohal, et PSC koostatud 2008. aasta juunikuu ümberkorraldamiskava suutlikkus laevatehase elujõulisus taastada ei ole tõendatud.

Järeldus

(340) Realistliku ja laiaulatusliku ümberkorraldamiskava puudumise tõttu teeb komisjon järelduse, et põhjendustes 209–232 kirjeldatud Gdynia laevatehasele antud riigiabi puhul on tegemist puhtal kujul tegevusabiga, mis ei sobi ümberkorraldamisabina kokku ühisturu nõuetega.

c) ***Rangelt miinimumiga piirduv abi***

(341) Suuniste punkti 43 kohaselt peab abi piirduma rangelt miinimumiga, st ümberkorraldamiseks vajalike kuludega. Abisaajalt oodatakse, et ta annaks ümberkorraldamise rahastamiseks olulise panuse kas omavahenditest või turukursi alusel toimuva välisfinantseerimise abil. See panus näitab, et turg usub asjaomase ettevõtte elujõulisuse taastamise võimalikkust, mis tagab ühtlasi, et riigiabi piirdub minimaalselt vajalikuga. Selliste suurte ettevõtjate puhul nagu Gdynia laevatehas peab kõnealune panus olema vähemalt 50 % ümberkorraldamiskuludest. Omafinantseering peab olema tegelik, välistades oodatava kasumi ja rahavood (suuniste punkt 43).

(342) Komisjon hindas, kas 2006. aasta ümberkorraldamiskava vastas sellele kriteeriumile ning leidis, et kahel põhjusel see seda ei teinud. Esiteks põhines kõnealune kava jätkuval riigipoolsel rahastamisel garantiide, kapitalisüstide ja võlgade kustutamise vormis ning selles ei tõendatud, et sellisel tasemel riigiabi on vajalik laevatehase elujõulisuse taastamiseks (ega ka seda, et ei ole võimalik järgida alternatiivseid ümberkorraldamisstrateegiaid, mis eeldaksid väiksemat riigipoolset sekkumist). Teiseks oli

omapoolne panus väga piiratud ning investori tulek, kes võiks pakkuda välisfinantseerimist turukursi alusel, oli vaid üks võimalikest tulevikusuundadest. Omapanus võis sisaldada selliseid meetmeid nagu juhatuse osalemine aktsiakapitali suurendamises, võla kapitaliseerimine eraõiguslike kreeditoride poolt ja varade müümine. Need meetmed kokku andsid ettevõtte ümberkorraldamiseks ligikaudu 127 miljonit zlotti. Isegi kui neid meetmeid oleks saanud suuniste tähenduses pidada omapanuseks, ei oleks need riigipoolset suurt osalust arvestades olnud märkimisväärsed.

(343) Samuti uuris komisjon laevatehase olukorda viimaste aastate jooksul, arvestamata 2006. aasta ümberkorraldamiskava, mis lõpuks rakendamist ei leidnudki.

(344) Esiteks näitab Gdynia laevatehase olukorra eeltoodud kirjeldus, et tehas ei ole suutnud ümberkorraldamiseks saada praktiliselt ühtegi välisfinantseeringut. Turutingimuste kohase välisosaluse kohta laevatehase tegevuses on vähe märke.

(345) Tehas suutis pidada läbirääkimisi oma äriliste kohustuste mõningase ümberkorraldamise üle, seda eelkõige 2003. aasta juulis sõlmitud ümberkorraldamislepingus, [71] mis käsitles ligikaudu 424 miljoni zloti ulatuses kohustusi ning võla kapitaliseerimist ärikreeditoride poolt ligikaudu 70 miljoni zloti ulatuses. Samal ajal oli Gdynia laevatehasel käsil aga mitu täitemenetlust ja kohtuvaidlust. Komisjon märgib, et akumuleeritud avalik-õiguslike kohustuste väärtus oli 30. septembri 2007. aasta seisuga 423 miljonit zlotti. Komisjon on seisukohal, et 2003. aasta ümberkorraldamislepingut võib käsitleda omapanusena üksnes juhul, kui asjaomased kreeditorid nõustuvad tagasimaksmisel tavalisest pikema tähtajaga; sellisel juhul võiks ettevõtja saada ümberkorraldamiseks lisavahendeid ning tagasimaksmise tähtaja pikendamine oleks märk selle kohta, et turg peab laevatehase elujõulisuse taastamist teostatavaks. Sama kehtib võla kapitaliseerimise kohta. Kuid isegi siis, kui nimetatud ümberkorraldamislepingut käsitleda omapanusena, leiab komisjon, et suuniste tähenduses ei oleks see kindlasti piisava suurusega. Ümberkorraldatud äriliste kohustuste tase on võrdne täitmisele pööramata avalik-õiguslike kohustustega. Tehas peaks kandma ka muid ümberkorraldamiskulusid peale võla ümberstruktureerimise kulude.

(346) Pärast ametliku uurimismenetluse algatamist väitsid Poola ja abisaaja, et laevaomanike ettemakseid tuleb käsitleda omapanustena. Komisjon ei saa selle väitega nõustuda. Suunistes sätestatakse, et omapoolne panus ei tohi sisaldada mis tahes abi, mis on nii näiteks juhul, kui laenule on antud abielementidega valitsuse garantii (suuniste punkti 44 joonealune märkus 1). Ettemaksetele olid antud ekspordikrediidikindlustuse ühingu täielikud garantiid, mida komisjon peab riigiabiks, nagu seda on selgitatud eespool. Seetõttu ei saa laevaomanike ettemakseid käsitleda välisfinantseerimisena turukursside alusel. Sellest järeldub, et ei saa nõustuda Poola algse väitega, mille kohaselt abi osatähtsus oli 31 %, tuginedes eeldusele, et ekspordikrediidikindlustuse ühingu garantiidega kaetud ettemaksete puhul oli tegemist omapanusega.

(347) Samuti märgib komisjon, et Ray Car Carriers sisenes Gdynia laevatehase osalusstruktuuri võla kapitaliseerimise teel ega osalenud seega ümberkorraldamiskulude katmises.

ISD koostatud ühine ümberkorraldamiskava

(348) Hinnates eeldatavalt 3 miljardi zloti suuruseid ümberkorraldamiskulusid ja võrreldes neid eeldatavate rahastamisallikatega, märgib komisjon, et kavas sisaldub rahastamise puudujääk nagu see järgnevalt on esitatud tabelis 5. Loomulikult ei ole sinna lisatud 280 miljoni zloti (rida 14 tabelis 1b) ja 45 miljoni zloti (rida 16 tabelis 1b) suuruseid käibekapitalilaene ega 250–350 miljoni zloti suuruseid käibekapitalilaene riigilt, kuna need on reserveeritud käibekapitali rahastamiseks, mis ei kuulu ümberkorraldamiskulude hulka. Sama kehtib ka tööstusarengu agentuuri kapitalisüsti kohta (200 miljonit zlotti). Väljamaksmata makset tööstusarengu agentuuri aktsiate jaoks Gdański laevatehases (rida 17 tabelis 1b) ei saa käsitada rahastamisallikana uue tehase ümberkorraldamiseks, kuna tegemist on maksega tööstusarengu agentuurile, mitte tehasele.

[71] Umbes 470 ärikreeditori, kelle hulgas oli ilmselt riigiettevõtteid, nõustus kustutama intressid ja muud kulud ning pikendama oma nõutavate summade maksegraafikut kahe kuni nelja aasta võrra. Kõnealune leping käsitles kohustusi umbes 424 miljoni zloti ulatuses.

Tabel 5

Eeldatavad rahastamisallikad oodatavate ümberkorraldamiskulude katteks

(miljonit zlotti)

ISD kapitalisüst	405
Investeerimislaen	185
Varade müük	240
Riigipoolne kapitalisüst	515
Riigipoolne kapitalisüst	385
Riigipoolne kapitalisüst	250
Maksukohustuste kustutamine	308
Kokku	2 288
Eeldatavad ümberkorraldamiskulud kokku	3 000
Rahastamise puudujääk	712

(349) Seda rahastamise puudujääki silmas pidades teeb komisjon järelduse, et ühine ümberkorraldamiskava ei taga ümberkorraldamise rahastamist. Teisisõnu, kõnealune kava ei näita, kuidas kavandatavat ümberkorraldamist saaks tõhusalt rakendada, isegi kui laevatehasele antaks olulisel määral riigiabi juurde.

(350) Septembrikuu ühises ümberkorraldamiskavas määratletakse mõned varasemad tulud Gdynia laevatehase ja Gdański laevatehase omapoolse panusena nende ümberkorraldamisele (tabel 1b „Väidetav varasem omapanus"). Ehkki osa kõnealusest tulust (nt mõni varade müük) võib liigitada omapanuseks suuniste tähenduses (tegelik, asjakohane ning mitte riigiabi sisaldav), leiab komisjon mõlema tehase ebakindlat finantsolukorda arvestades, et kõnealust lisatulu kasutati kahjumi vähendamiseks ning seda ei saanud kasutada tegelikuks ümberkorraldamiseks. Isegi kui tehas oli võimeline mõningaid ümberkorraldamismeetmeid (näiteks väiksemaid investeeringuid) rakendama, näiteks tänu varade sundlikvideerimisele, leiab komisjon, et ühtegi sellist tulu ei saa liigitada riigiabi mittesisaldavaks tuluks, kuna tehaste ümberkorraldamine ja toimimine oli võimalik ainult tänu riigivõla pidevale akumuleerimisele, kahjumittootvate majandustegevuste jätkamise võimalusele ning jätkuvale riigipoolsele toetusele.

(351) Laevatehase finantsolukorda arvestades on igal juhul selge, et mis tahes varasemat tulu tehase omavahenditest või välistest allikatest kasutati tehase varasema tegevuse rahastamiseks.

(352) Lisaks ei saa komisjon nõustuda järgmiste punktidega väidetavalt kavandatud omapoolses panuses.

(353) Esiteks, nagu eespool nimetatud, ei olnud 280 miljoni zloti suurused käibekapitalilaenud (tabeli 1b rida 14) reserveeritud mis tahes eespool kirjeldatud eeldatavate ümberkorraldamiskulude katmiseks, vaid olid konkreetselt ette nähtud käibekapitali rahastamiseks olemasoleva tootmise jätkamiseks. Lisaks ei saa kõnealuseid laene pidada tegelikeks ja asjakohasteks, vaid pigem võimalikeks ja ajaliselt kaugeteks. Sama kehtib ka 45 miljoni zloti suuruse käibekapitalilaenu kohta laevaehitusega mitteseotud tootmiseks (tabeli 1b rida 16).

(354) Teiseks ei saa 185 miljoni zloti suurust investeerimislaenu laevaehitusega mitteseotud tootmiseks (tabeli 1b rida 15) pidada käesolevas etapis tegelikuks ja kättesaadavaks. Oma 7. juulil 2008 antud selgitustes väitis Poola, et ISD peab mitme pangaga läbirääkimisi kõnealuse laenu saamiseks. Komisjon vaatas läbi kaks pakkumist, mis esitati koos septembrikuu ümberkorraldamiskavaga.

(355) Selle alusel ei saa komisjon järeldada, nagu nähtuks kavast, et investeerimislaen on tegelik ja asjakohane. Kavast ilmneb üksnes see, et ISD on pidanud läbirääkimisi kahe pangaga, millest üks tundus olevat huvitatud kõnealuse projekti analüüsimisest. Asjaolu, et ISD alustas kõnealuse projektiga tööd 2007. aasta alguses, kui temast sai Gdański laevatehase aktsionär, ning et tal ei ole siiani õnnestunud sel eesmärgil rahastamist tagada, on oluline näitaja.

(356) Kolmandaks märgib komisjon, et septembrikuu kavas tuuakse ära varade müügi üksikud komponendid, eesmärgiga moodustada 240 miljoni zloti suurune omapanus (tabeli 1b rida 13).

(357) Lisaks ei ole ei ISD-l ega Gdynia laevatehasel praegu õigust realiseerida kõnealuse vara peamist komponenti (maad, millel asuvad Gdański laevatehase ellingud). Praegu ei lase ilmsed õigusliku iseloomuga takistused (Gdynia laevatehasel on vaja saada kõnealuse maa omandiõigus, mis põhiliselt on seotud Synergia 99 lõpetamisega, milles Gdynia laevatehas on vaid üheks osanikuks; Gdański sadama piire käsitlev haldusmenetlus) ja praktilised tõkked (maad on võimalik müüa alles pärast seda, kui kolm ellingut on lammutatud ning tõenäoliselt alles pärast kõnealuse ala puhastamist) Gdynia laevatehasel ja ISD-l kõnealuseid varasid müüa. Lisaks selgitas investor, et võimalikku suurt tulu saab maamüügist alles siis, kui on tagatud projekteerimisloa tingimuste muutmine ([72]). Septembrikuu kavast nähtub, et Synergia 99 kui kõnealuse maatüki praegune omanik ei ole veel algatanud haldusmenetlust selle maa sadamaalast väljaarvamiseks. Ehkki septembrikuu kavas kirjeldatakse Synergia 99 projekti komponente üksikasjalikult, sõltub selle tegelik rakendamine mitmest tegurist, mis jäävad väljapoole Gdynia laevatehase või ISD kontrolli, eelkõige sadamaala piiride muutmisest. Seetõttu ei saa komisjon pidada nimetatud väidetavat omapanust tegelikuks ja asjakohaseks.

(358) ISD on esitanud kolme ellingu aluse maatüki sõltumatu hindamise ([…] miljonit zlotti).

(359) Komisjon märgib, et Synergia 99 varasid on ettevõtte juhatus hinnanud […] miljonile zlotile. Kuna juhatus esitas sellekohase avalduse eesmärgiga sõlmida aktsionäride leping varade jagamise korra kohta Synergia 99 likvideerimise korral, siis võib eeldada, et juhatus ei alahinnanud kõnealuste varade väärtust. Juhatuse tellitud sõltumatu ekspertiis hindas samal ajal kõnealuse maatüki turuväärtuseks […] miljonit zlotti.

(360) Arvestades nende kahe hindamise vahelist suurt erinevust, milles kajastuvad erinevad eeldused kõnealuse maatüki tulevase kasutamise osas, peab komisjon eeldust, et seda maad hakatakse kasutama tipptasemel arendusteks, optimistlikuks ning ka küllalt ebareaalseks, kuna maa ostmiseks ei ole tehtud ühtegi konkreetset pakkumist ja puuduvad konkreetsemad märgid kõnealuse ala uuendamise plaanide kohta. Komisjon on seisukohal, et maamüügist saadavat võimalikku tulu tööstuslikuks kasutuseks või arendustegevuseks tuleb samuti hinnata niivõrd, kuivõrd kumbki stsenaarium on realistlik.

(361) Samuti märgib komisjon, et ellingutealuse maa hinnanguline investeerimisväärtus ([…] miljonit zlotti) ei kajastunud hinnas, mida ISD maksis Gdynia laevatehase aktsiate eest. Vastavalt septembrikuu ümberkorraldamiskavale oli Gdynia laevatehase puhasvara väärtus 2007. aasta lõpus [[…] märkimisväärne negatiivne väärtus] miljonit zlotti. Pärast seda on riigivarade ministeerium teinud 515 miljoni ja 385 miljoni zloti suuruse kapitalisüsti ning kavandatud on veel üks kapitaliseerimine 200 miljoni zloti ulatuses. Kui kõik ülejäänud bilansikirjed jäävad samaks, ([73]) ulatub tehase puhasvara väärtus nende kapitalisüstide järel [[…] positiivne väärtus] miljoni zlotini, samas kui ISD maksab Gdynia laevatehase aktsiate eest sümboolse hinna. Kui ellingutealuse maa turuväärtus oleks bilansis nõuetekohaselt kajastatud, oleks puhasvara väärtus isegi suurem. Teisisõnu, ISD ostaks Gdynia laevatehase aktsiaid alla nende turuväärtuse, saades sellega riigiabi. Seetõttu leiab komisjon, et kõnealustes varades sisaldub erastamisprotsessi käigus antud riigiabi ning nende müüki ei saa käsitada omapanusena, mis riigiabi ei sisalda.

(362) Muude varade müüki või renti, mis Gdynia laevatehase või Gdański laevatehase bilansis on praegu müügiks reserveeritud, nõustub komisjon olemasoleva teabe alusel pidama asjakohaseks ja tegelikuks omapanuseks, kui on

([72]) Kohtumine ISDga 8. juulil 2008.

([73]) Juhul kui puhasvara väärtus 2008. aastal kahjumi tulemusel veelgi väheneb (võrreldes 927 miljoni zlotiga 2007. aasta lõpus), nähakse kavas ette, et selle katab riigivarade ministeerium (kuni 250 miljoni zloti suuruse kapitalisüstiga).

esitatud põhjendatud hindamine ning müük või rent põhineb olemasolevatel lepingutel (ettevõtja Euromedicuse aktsiate müük, ettevõtja Polskie Linie Lotnicze aktsiate müük, rendilepingud firmadega Eurocynk ja CRIST). Nende lepingute maht on kokku ligikaudu […] miljonit zlotti.

(363) Lõpetuseks võtab komisjon kooskõlas väljakujunenud tavaga ([74]) arvesse, et tulevast rahavoogu ei saa käsitada omapanusena suuniste tähenduses, kuna tegemist ei ole ettevõtte või selle aktsionäride tegeliku ja asjakohase panusega ümberkorraldamiskulude katteks.

(364) Sellest järeldub, et ainus rida, mida saab omapoolse panusena käsitleda, on kapitalisüstid ISD-lt kokku 405 miljoni zloti ulatuses ning mõne vara müügist ja rendist saadud tulu (14 miljonit zlotti). Nimetatud omapanus vastab 14 % ([75]) eeldatavalt 3 miljardi zloti suurustest ümberkorraldamiskuludest. Kui komisjon oleks nõustunud Poola ametiasutuste poolt 30. septembri 2008. aasta koosolekul esitatud ettepanekuga hinnata omapanuse taset võrreldes seda ümberkorraldamiskuludega, mida laevatehastes kanti ajal, kui investorid võtsid tehase oma kontrolli alla, oleks tulemus sama (ümberkorraldamiskulud 3,065 miljardit zlotti, millest asjakohane ja tegelik omapanus on 419 miljonit zlotti ehk 14 %).

(365) Seda käsitledes tuleb silmas pidada eeldatavat täiendava riigiabi andmist, mis on kõnealuse kava põhiliseks eelduseks: riigipoolne täiendav kapitalisüst 1,6 miljardi zloti ulatuses (2008. aasta juunis makstud 1,14 miljardit zlotti ja veel maksmata 418 miljonit zlotti) ning 496,6 miljoni zloti suuruse nominaalväärtusega akumuleeritud avalikõiguslike kohustuste tagasimaksegraafiku ümberarvestamine ajavahemikuks 2009–2017. Tuleb märkida, et kavas eeldatakse, et laevaehituse tehingud on endiselt sõltuvad ekspordikrediidikindlustuse ühingu poolsest rahastamisest soodustingimustel antavate ettemaksegarantiide vormis, kuna see on lisatud ühinenud laevatehaste finantsmudelisse. Ühinenud tehased arvestavad uute garantiide saamisega 2008. aasta lõpus. Ka järgnevatel aastatel vähemalt kuni ümberkorraldamisperioodi lõpuni 2012. aastal peavad ekspordikrediidikindlustuse ühingu garantiid katma laevaehituse protsessi praktiliselt täies ulatuses.

(366) Lisaks peab komisjon võtma arvesse kogu ümberkorraldamisperioodi alates 2002. aastast. Arvestades olulist riigiabi, mida laevatehas on kõnealusel ajavahemikul saanud, on omapanuse osakaal ümberkorraldamiskuludes veelgi väiksem. Seetõttu on selge, et omapanus ei ulatu isegi ligilähedaselt suunistes nõutava 50 % ümberkorraldamiskuludest.

PSC ümberkorraldamiskava

(367) Ehkki investor kavandab 500 miljoni zloti suurust kapitalisüsti osaliselt investeerimisprogrammi rahastamiseks, on ta taotlenud ka riigilt täiendavat kapitalisüsti kokku 515 miljoni zloti ulatuses, 560 miljoni zloti suuruse riigivõla ümberajastamist ja tehase mis tahes võimalike tulevaste kohustuste katmist, mis hinnanguliselt on suurusjärgus 555 miljonit zlotti (tulevased kahjumid, trahvid lepingute tühistamise eest, kohtuvaidlused). Lisaks esitatakse kavas laevatehase kõigi muude kohustuste loetelu kogusummas 948 miljonit zlotti (ärilised kohustused tarnijate, laevaomanike jt ees) ning eeldatakse, et need katab riik. Lõpuks soovib investor saada ekspordikrediidikindlustuse ühingult käibekapitali rahastamiseks lisagarantiisid soodsamatel tingimustel kui tavaks elujõuliste ettevõtjate puhul ning riigivarade ministeeriumi garantiisid sildlaenudele suurusjärgus 397 miljonit zlotti.

(368) Ümberkorraldamiskulud, mida võib tuvastada kavas sisalduva piiratud teabe põhjal, katavad minimaalselt akumuleeritud kohustused (akumuleeritud kohustused ja laenud kokku 1 508 miljoni zlotti), oodatava kahjumi seoses olemasolevate laevaehituslepingute ja kohtuvaidlustega (555 miljonit zlotti) ja aastateks 2008–2018 kavandatud investeerimisvajadused (443 miljonit zlotti).

(369) Enamuse kõnealustest kuludest peab katma riigiabi. Kavandatud omapanuseks on investori 500 miljoni zloti suurune kapitalisüst. Komisjon märgib, et investori suutlikkuse kohta teha selline kapitalisüst ei ole teavet esitatud. Vastavalt PSC esialgsele pakkumisele eeldati, et kõnealuse kapitalisüsti rahastamiseks tulevad vahendid

([74]) Vaata suuniste punkt 43.

([75]) Komisjon märgib, et isegi kui võtta arvesse varasemat omapanust (mida saab käsitada omapoolse panusena suuniste tähenduses) ning vastavaid varasemaid ümberkorraldamiskulusid, oleks omapanuse määr kõigest 16,5 %.

kolmandaks pooleks olevalt finantsinvestorilt. Kuna ei ole mingeid tõendeid selle kohta, et kõnealune investor oleks võimeline 500 miljoni zloti suurust kapitalisüsti tegema, leiab komisjon, et seda meedet ei saa pidada asjakohaseks ja tegelikuks. Lisaks eeldatakse kavas, et pärast ühinemist varade müügist saadavat tulu ning varade kavandatavast müügist saadavat tulu, mis kokku on 174,5 miljonit zlotti, peab käsitama omapoolse panusena suuniste tähenduses. Tuleb veel kord märkida, et ei ole tõestatud, et varasemad tehingud ei olnud riigiabiga seotud ning eeldused kavandatava tulu kohta on realistlikud. See vastuolu investori väidetud omapanuses tekitab uusi kahtlusi asjaomaste eelduste usaldusväärsuse kohta. Seetõttu järeldab komisjon, et kavast ei nähtu, nagu oleks kavandatav omapanus märkimisväärne, asjakohane ja tegelik ega sisaldaks riigiabi.

(370) Komisjon märgib, et isegi kui kavandatavaid meetmeid (500 miljoni zloti suurust kapitalisüsti ning varade varasemat ja tulevast müüki) käsitada omapanusena, moodustaks see ümberkorraldamiskuludest 27 %, nagu on näidatud eespool. Lisaks peab komisjon võtma arvesse kogu ümberkorraldamisperioodi alates 2002. aastast. Arvestades olulist riigiabi, mida laevatehas on kõnealusel ajavahemikul saanud, on omapanuse osa kõikides ümberkorraldamiskuludes veelgi väiksem. Seetõttu on selge, et omapanus ei ulatu isegi ligilähedaselt suunistes nõutava 50 % künniseni ümberkorraldamiskuludest.

(371) Eeltoodule tuginedes on komisjon seisukohal, et laevatehas ei ole varem saanud praktiliselt mingit omapanust suuniste tähenduses ning kui seda on saadud, ei ole see panus olnud märkimisväärne. Lisaks ei taga PSC esitatud ümberkorraldamiskava piisaval tasemel omapanust. Kuna omapanuse eesmärk on hoida riigiabi minimaalsel tasemel, peab komisjon omapanuse puudumise tõttu järeldama, et nõue, mis käsitleb riigiabi piirdumist minimaalselt vajalikuga, ei ole täidetud. Vastupidi, PSC ümberkorraldamiskava tugineb eeldusel, et riigiabi antakse juurde ning selle kava rakendamine sõltub täiendavast riigiabist.

Järeldus

(372) Eeltoodule tuginedes teeb komisjon järelduse, et laevatehas ei ole varem saanud praktiliselt mingit omapanust suuniste tähenduses, st mis oleks tegelik, asjakohane ega sisaldaks riigiabi. Ei ühine ümberkorraldamiskava ega PSC poolt esitatud kava ei taga omapanuse piisavat taset. Kuna omapanuse eesmärk on hoida riigiabi minimaalsel tasemel, peab komisjon omapoolse panuse puudumise tõttu järeldama, et nõue, mis käsitleb riigiabi piirdumist minimaalselt vajalikuga, ei ole täidetud. Ometi tuginevad mõlemad ümberkorraldamiskavad eeldusele, et täiendavat riigiabi antakse. Üleüldse on riigiabi osakaal ümberkorraldamise rahastamiseks ebaproportsionaalselt suur, mis põhjustab lubamatuid konkurentsimoonutusi.

(373) Suuniste kohaselt ei tohi abi anda ettevõtte käsutusse ülemääraseid rahalisi vahendeid, mida on võimalik kasutada agressiivseks turgu moonutavaks tegevuseks, mis ei ole ümberkorraldamisprotsessiga seotud. Kuigi laevatehas ei ole saanud ülemääraseid rahalisi vahendeid, saadi tänu riigi garantiidele juurdepääs käibekapitalile, millele turul juurdepääsu ei olnud. Selle tulemusel sai laevatehas mitte üksnes oma tegevust jätkata ja tellimusi täita, vaid sõlmida ka lepinguid, ilma et oleks pidanud kandma materjalide hinnamuutustest ja vahetuskursside kõikumisest tulenevate riskide vähendamise kulusid. Teisisõnu sai laevatehas kasutada riigiabi turgu moonutavateks tegevusteks, mis ei olnud ümberkorraldamisprotsessiga seotud, võttes vastu selliste hindadega tellimusi, mis kulusid ei katnud. See tugevdab veelgi komisjoni seisukohta, et riigiabi ei piirdunud laevatehase ellujäämiseks vajaliku miinimumiga.

(374) Lõpetuseks tuletab komisjon meelde, et raskustes olevatele äriühingutele antavat riigiabi tuleb kasutada ümberkorraldamise rahastamiseks. Tegevusabi võib anda ainult selles ulatuses, mis on vajalik ettevõtte tegevuses hoidmiseks kuni laiaulatusliku ümberkorraldamise elluviimiseni. Käesoleval juhul olid tõelised ümberkorraldamiseks tehtavad jõupingutused pikaajalise tulemuse saavutamiseks siiski piiratud. Peamiselt tagati riigiabiga tehase tegevuses hoidmine ning seega oli tegemist ainult tegevusabiga. Sellisena ei saa kõnealust abi pidada rangelt minimaalseks, mis oleks olnud vajalik ümberkorraldamiste läbiviimiseks.

(375) Eeltoodut silmas pidades teeb komisjon järelduse, et nõue, mille kohaselt peab riigiabi piirduma miinimumiga ning sellega peab kaasnema tegelik ja oluline panus, mis ei sisalda riigiabi, ei ole täidetud.

d) ***Põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimine***

(376) Komisjon tuletab meelde Poolaga sõlmitud esialgset kokkulepet SD I doki sulgemise kohta. Pidades silmas kõnealusele kokkuleppele järgnenud arenguid ning eespool esitatud järeldusi suunistes sätestatud kahe esimese tingimuse kohta, puudub siiski vajadus hinnata, kas Poola pakutud tasakaalustusmeetmed olid piisavad.

e) ***Järeldus***

(377) Kuna suunistes kirjeldatud kriteeriumid abi kokkusobivuse kohta ühisturu nõuetega ei ole täidetud, teeb komisjon järelduse, et põhjendustes 209–232 loetletud meetmed ei sobi ümberkorraldamisabina kokku ühisturu nõuetega.

C. MUU ABI

(378) Poola teatas oma 11. juuli 2007. aasta kirjas, et Gdynia laevatehas on saanud abi, „mis ei ole ümberkorraldamisabi". See abi on esitatud tabelis 4.

(379) Komisjon tuletab meelde, et kui raskustes oleva äriühingu eksistents on sattunud ohtu, ei saa seda kasutada muude poliitiliste eesmärkide saavutamise vahendina, enne kui tema elujõulisus on tagatud (suuniste punkt 20). Raskustes olevale äriühingule ümberkorraldamisperioodil antavast mis tahes abist, kui selle suhtes ei kohaldata erandi reeglit, tuleb teatada ümberkorraldamisabina (suuniste punkt 69).

(380) Poola ei ole esitanud ühtegi tõendit selle kohta, et eespool tabelis 4 osutatud abi suhtes kohaldatakse erandi reeglit.

(381) Komisjon teeb järelduse, et ka need meetmed on hõlmatud käesoleva otsusega ning nende puhul on tegemist ebaseadusliku ja ühisturuga kokkusobimatu ümberkorraldamisabiga.

IV. **JÄRELDUS**

(382) Komisjon leiab, et Poola on Gdynia laevatehasele ebaseaduslikult andnud põhjendustes 209–232 kirjeldatud riigiabi, rikkudes EÜ asutamislepingu artikli 88 lõiget 3. See abi ei ole ühisturu nõuetega kokkusobiv ühegi EÜ asutamislepingus sätestatud erandi kohaselt.

(383) Varasema olukorra taastamiseks tuleb see riigiabi tagastada.

V. **RAKENDAMINE**

(384) Käesoleva otsuse põhjendustes 209–232 nimetatud Gdynia laevatehasele antud meetmete riigiabi osa tuleb tagastada. Üldiselt on tagastamisele kuuluv abi osakaal, st abisaajale antud eelis võrdne nende tingimuste, mida abisaajad võisid turul saada, ning abimeetme tingimuste vahega.

(385) Komisjoni teatatud viite- ja diskontomäärasid kohaldatakse turumäära indikaatorina eelkõige mitme osamaksena välja makstava abiosa mõõtmiseks ning intressitoetuse skeemidest tuleneva abi osakaalu arvutamiseks ([76]). Selliste raskustes olevate äriühingute puhul nagu Gdynia laevatehas leiab komisjon, et viitemäärasid tuleb suurendada vähemalt 400 baaspunkti võrra, et võtta arvesse tehinguga seonduvat kõrget riski, ning lisaks veel 200 baaspunkti võrra, et võtta arvesse abisaaja tagatise puudumist või selle väiksust. Nagu eespool selgitatud, on ettevõtte võlgade ja varade omavahelist suhet arvestades laevatehase pakutud tagatise väärtus küsitav. Kui raskustes olev äriühing ei suuda turutingimustes mingit finantseerimist saada, võib abi osakaal olla kuni 100 % saadud vahendite nimiväärtusest ([77]).

(386) Komisjoni arvates oli Gdynia laevatehas põhjendustes 209–232 osutatud riigiabi saamise ajal tõsistes majandusraskustes (nagu kirjeldatud põhjendustes 62–66) ega olnud võimeline turutingimustes mingit finantseerimist saama. Tehasel oli negatiivne omakapital, ta tootis jätkuvalt kahjumit ega saanud vaatlusalusel perioodil turult praktiliselt mingit rahastamist. Sellistel asjaoludel ei oleks turumajanduse põhimõtteid järgiv ettevõtja kaasnevat suurt riski arvestades valmis tehasele mingit

([76]) Komisjoni teatis viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta (EÜT C 273, 9.9.1997, lk 3).

([77]) Vt nt komisjoni teatis EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamise kohta garantiidena antava riigiabi suhtes (2000/C 71/07) (EÜT C 71, 11.3.2000, lk 14). Kõnealuse teatise punktis 3.2 sätestatakse, et kui laenugarantii andmise ajal on väga tõenäoline, et laenusaaja ei täida lepingukohustusi, näiteks seetõttu, et ta on majanduslikes raskustes, siis võib garantii väärtus olla niisama suur kui kõnealuse garantiiga tegelikult kaetav summa.

rahastamist pakkuma. Seetõttu leiab komisjon, et ükski pank ei oleks isegi kõrgete intressimäärade juures nõustunud laevatehasele laenu andma ning ükski pank ei oleks isegi suure tasu eest nõustunud andma garantiid.

Riigiabi osakaalu arvutamine abimeetme üksikute kategooriate kohta

Laenud

(387) Kuna Gdynia laevatehas ei võinud turutingimustes laenu ega garantiid saada, on iga laenu või garantii puhul, mida talle vaatlusalusel perioodil anti, automaatselt tegemist riigiabiga. Seetõttu tuleb mis tahes veel andmata garantii kohe lõpetada ning mis tahes laenud viivitamata tagasi maksta.

(388) Laevatehasele antud mis tahes laenude tagasimaksmisest siiski ei piisa algse olukorra taastamiseks, kuna tagasimaksmise kuupäevani sai tehas kasutada rahastamist, mida ta tavaliste turutingimuste juures saanud ei oleks. Algse olukorra taastamiseks peab seetõttu tagastatama ka summa, mis on võrdne kõnealuse eelise väärtusega, mille suurust võib ligilähedaselt hinnata üksnes väga riskantsete laenude suhtes kohaldatavate intressimäärade alusel. Seetõttu peab komisjon nõudma Gdynia laevatehase poolt praegu makstava intressimäära ja väga kõrge riskiastmega laenude jaoks teoreetiliselt adekvaatse intressimäära vahe tagasimaksmist kõnealuse laenu laevatehasele andmise ja selle tehase poolt tagasimaksmise vahelise ajavahemiku eest. Seoses vajadusega määrata kindlaks väga kõrge riskiastmega laenudele kohaldatavad intressimäärad osutatakse komisjoni teatises viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise kohta, et riskipreemia võib olla üle 400 baaspunkti viitemäärast rohkem, kui „ükski erapank ei oleks nõustunud asjaomast laenu andma", mis käesoleval juhul kehtib. Komisjon on mitmes otsuses võtnud seisukoha, et kõrge riskiastmega olukorras oli adekvaatne miinimum viitemäärast 600 baaspunkti võrra kõrgem preemia ([78]). Komisjon peab seda käesoleva juhtumi laenude puhul minimaalseks.

Tagatised

(389) Garantiide suhtes järgib komisjon sama lähenemisviisi ning on sunnitud nõudma garantiis sisalduva abi ekvivalendi tagastamist, alates garanteeritud laenu väljamaksmisest kuni garantii lõppemiseni.

([78]) Komisjoni 16. juuni 2004. aasta otsuse (Hispaania poolt Siderúrgica Añón SA suhtes rakendatud meetmete kohta) põhjendus 68 (ELT L 311, 26.11.2005, lk 22); komisjoni 11. detsembri 2002. aasta otsuse (Hispaania poolt Sniace SA-le antud riigiabi kohta) põhjendus 42 (ELT L 108, 30.4.2003, lk 35).

(390) Nagu on selgitatud komisjoni teatises EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamise kohta garantiidena antava riigiabi suhtes, ([79]) on komisjon seisukohal, et antud abi ekvivalent võrdub kas garantii abil saadud intressitoetusega (kui garantii katab turumääradest madalama määraga antud laenu) või garanteeritud summaga seotud riskitegurist tuleneva summaga, millest arvestatakse maha garantii eest makstud preemia.

(391) Juhul, kui kõnealuste eeskirjade abil ei ole võimalik abi osakaalu arvutada, peab komisjon asjakohaseks arvutada välja selle garantiipreemia, mida oleks kohaldatud turutingimustes, ning abisaaja makstud preemia vahe. Komisjon leiab, et sel viisil arvutatud vahe on garantiis sisalduv abiosa. Komisjoni arvates võib eespool nimetatud arvutustes kasutada võrdluspreemiana preemiat, mida kohaldatakse riigiabi mittesisaldava skeemi suhtes, mille alusel ekspordikrediidikindlustuse ühing haldab oma riigivarade ministeeriumi garanteeritud ekspordikindlustuse programmi, mis on kinnitatud komisjoni 18. juuli 2007. aasta otsusega. Ka seda preemiat tuleb suurendada vähemalt 400 baaspunkti võrra, et võtta arvesse asjaolu, et laevatehasele ei oleks kõnealuse skeemi kohaselt garantiisid antud. Seega olid tehasele antud garantiid seotud märkimisväärselt kõrge riskiga.

(392) Nagu eespool selgitatud ning arvestades seda, et laevatehasele ei oleks tema ebakindla finantsolukorra tõttu turutingimustes ühtegi garantiid antud, tuleb abist tingitud konkurentsimoonutuste peatamiseks veel andmata garantiid viivitamata lõpetada.

Ettemaksegarantiid

(393) Ettemaksegarantiide kohta märgib komisjon, et ekspordikrediidikindlustuse ühingu ettemaksegarantiid on oma olemuselt müügi-, mitte laenulepingud ning et ettemaksetelt ei võeta intressi. Seetõttu leiab komisjon, et abisaajale antud abi osakaalu arvutamiseks tuleb võrrelda laevatehase makstud preemiat ja seda preemiat, mida oleks

([79]) Samas.

tavaliselt turutingimustes kohaldatud. Ka siin võib võrdlusaluseks võtta ekspordikrediidikindlustuse ühingu kasutatavat riigiabi mittesisaldavat skeemi, et kajastada turutingimustes kohaldatavaid tasusid, ning kõnealuseid võrdlustasusid tuleb suurendada, et võtta arvesse lisariski, mis kaasneb finantsraskustes äriühingule abi andmisel.

(394) Nagu laevatehasele antud muude garantiide puhul ning samadel põhjustel märgib komisjon, et kõik ekspordikrediidikindlustuse ühingu antud garantiid tuleb viivitamata lõpetada.

Võlgade täitmisele mittepööramine

(395) Ka pidev võlgade täitmisele mittepööramine riigiasutuste poolt kujutab endast riigiabi ning seda tuleb arvesse võtta ([80]). See sarnaneb käibelaenu andmisele soodustingimustel ning seetõttu vastab abi osakaal turutingimustes (sarnase reitingu ning sarnase finants- ja majandusolukorraga ettevõtte suhtes sarnase tagatise olemasolul) kohaldatavate intresside ning laenu andva asutuse kohaldatavate intresside vahele.

(396) Laevatehase püsivalt ebakindlat finantsolukorda arvestades on komisjon seisukohal, et turumajanduse põhimõtetel tegutsev kreeditor oleks oma saadaolevad summad maksetähtaja saabudes kohe sisse nõudnud. Seetõttu on asjaolu puhul, et Poola ametiasutused ei võtnud kohe meetmeid võlgade täitmisele pööramiseks, tegemist riigiabiga ning mis tahes tagasi maksmata kohustuse realiseerimiskuupäev kujutab endast abi kättesaadavaks tegemise kuupäeva. Abi osakaal on võrdne turutingimustes (sarnase reitinguga ning sarnase finants- ja majandusliku olukorraga ettevõtte suhtes sarnase tagatise olemasolul) kohaldatavate intresside ja laenu andva asutuse kohaldatavate intresside vahega.

(397) Kuna iga turumajanduse põhimõtetel tegutsev ettevõtja nõuaks laevatehaselt võlgade viivitamatut tagasimaksmist, tuleb tagasi maksta mitte üksnes ebapiisavast intressimäärast tulenev abiosa, vaid viivitamata tuleb tasuda ka akumuleeritud kohustused.

Võla kustutamine

(398) Mis tahes võla kustutamine võrdub tagastamatu toetusega ning seega on kogu võla kustutatud osa puhul tegemist riigiabiga.

Peatüki 5a alusel ümberkorraldatud riigivõlad

(399) 30. oktoobri 2002. aasta seaduse kohaselt kantakse operaatorile, täielikult tööstusarengu agentuuri omanduses olevale äriühingule, üle peatüki 5a alusel ümberkorraldatud avalik-õiguslikud kohustused koos osaga varast, mille väärtus peab olema vähemalt 25 % ümberkorraldatud kohustustest. Seejärel peab operaator kõnealused varad müüma ning kasutama seeläbi saadud tulu selleks, et tasuda osa avalik-õiguslikest kohustustest. Seejärel kustutavad pädevad ametiasutused kõnealuste kohustuste allesjäänud osa. Seetõttu leiab komisjon, et kõnealuse tehingu riigiabi osakaal on võrdne operaatorile ülekantud avalik-õiguslike kohustuste väärtusega, millest arvestatakse maha ülekantud varade tegelik väärtus. Vastavalt 30. oktoobri 2002. aasta seadusele tähendab see, et abi osakaal on kõige rohkem 75 % ülekantud kohustuste väärtusest. Kui varade väärtus on kõrgem või madalam kui seaduse järgi nõutav 25 %, tuleb abi osakaal vastavalt välja arvutada.

Kapitalisüst

(400) Komisjon märgib, et riigi või selliste riigi poolt kontrollitavate asutuste nagu tööstusarengu agentuur ja KPS kapitalisüste raskustes olevatele äriühingutele, kellelt ei saa oodata tagasimaksmist, käsitatakse tagastamatu abina ([81]). Kapitalisüstiga põhjustatud konkurentsimoonutuse kõrvaldamiseks peab laevatehas tagasi maksma kogu kapitalisüsti.

Rakenduskord

(401) Poola võttis 3. novembri 2008. aasta kirjaga kohustuse täita käesolevat otsust ja müüa Gdynia laevatehase varad turuhinnaga avatud, läbipaistva, tingimusteta ja mittediskrimineeriva pakkumismenetluse teel (mis viiakse läbi vastavalt komisjoni 27. oktoobri 2008. aasta kirjas esmakordselt esitatud tingimustele) ning seejärel Gdynia laevatehas likvideerida. Poola peab Gdynia laevatehase likvideerimise raames viivitamata registreerima

([80]) Vt nt komisjoni 23. oktoobri 2007. aasta otsus riigiabi C 23/06 kohta, mida Poola rakendas terasetootja Technologie Buczek Group suhtes (ei ole veel avaldatud).

([81]) Vt nt komisjoni 20. oktoobri 2004. aasta otsus Hispaania antud riigiabi C 38/03 kohta (täiendav abi Hispaania riiklike laevatehaste ümberkorraldamiseks) (ELT L 240, 16.9.2005, lk 45).

kõik käesolevast otsusest tulenevad nõuded. Komisjon teavitas 6. novembri 2008. aasta kirjaga Poolat sellest, et juhul kui kõnealused tingimused on täidetud, ei sisalda varade müük ostja(te) jaoks uut riigiabi ning varad võib ostja(te)le üle anda ilma ühegi kohustuseta, mis võiks tuleneda laevatehastele varem antud ebaseadusliku ja ühisturuga kokkusobimatu riigiabi tagasimaksmisest, vastavalt nõudele vältida majanduslikku järjepidevust abisaajate ja ostjate tegevuse vahel ([82]). Komisjon jälgib tähelepanelikult, kas 27. oktoobri 2008. aasta kirjas esitatud ning Poola ametiasutuste aktsepteeritud tingimused on täidetud hindamaks, kas käesolevat otsust rakendatakse nõuetekohaselt.

(402) Tingimused, mille täitmise Poola on selgesõnaliselt oma kohustuseks võtnud, on kokkuvõtvalt järgmised.

(403) Varad (ilma kohustusteta) erastatakse avatud, läbipaistva, mittediskrimineeriva ja tingimusteta pakkumismenetluse teel. Gdynia laevatehas koos mis tahes allesjäänud varade ja kohustustega likvideeritakse.

(404) Varad tuleb müüa turuhinnaga (suurima pakkumise esitajale). Müügi maksimeerimiseks peab vara komponendid müüki panema eraldi või teatava suurema hulga väikeste kogumitena. Need kogumid ei tohi sisaldada ettevõtte või äri organiseeritud osi. Siiski ei tohi see kogumite kindlaksmääramine takistada võimalikke ostjaid esitamast mitme komponendi/kogumi kohta ühist pakkumist.

(405) Pakkumismenetlus peab olema mittediskrimineeriv, st see peab tagama, et müük oleks avatud kõigile potentsiaalsetele ostjaprofiilidele ilma nende investeeringu eesmärki mingil viisil diskrimineerimata.

(406) Menetlusele ei tohi seada tingimusi (näiteks tööhõive või tegevuse säilitamine või olemasolevate lepingute ülevõtmine). (Ainuke kriteerium võitja selgitamisel peab olema tehase kreeditoride jaoks maksimaalse tulu saamine).

(407) Laevatehase avalik-õiguslikel ja eraõiguslikel kreeditoridel, sealhulgas tehase klientidel, peab olema samasugune reiting ja õigused varade müügist saadava tulu suhtes, kui neil oleks olnud pankrotimenetluse korral.

(408) Müügiga seoses ei anta uut riigiabi, olgu siis avalik-õiguslike kohustuste tühistamise või riigipoolse tagasimaksmise, eraõiguslikele kreeditoridele tagasimaksmise, kapitalisüstide, laenude, garantiide või muude meetmete vormis. Likvideerimisele minevast varast tuleb tagasi nõuda mis tahes uued avalik-õiguslikud kohustused, mis akumuleeruvad müügiprotseduuri läbiviimise ajal.

(409) Müügi korraldab sõltumatu haldur, kellel on samasugused õigused ja kohustused nagu pankrotihalduril. Tuleb luua struktuur, mis võimaldab kreeditoridel müüki tõhusalt kontrollida ning tagada, et see viiakse läbi turutingimustel ning peetakse kinni nende reitingust ja õigustest müügitulu suhtes. Lisaks määravad Poola ja komisjon üheskoos järelevalve eest vastutava usaldusisiku, kelle ülesanne on aidata komisjonil kontrollida, et müügiprotsess ja abi tagasinõudmine toimuvad täielikult eespool osutatud nõuete kohaselt. Sel eesmärgil esitab järelevalve eest vastutav usaldusisik komisjonile korrapäraselt üksikasjalikke aruandeid menetluse erinevate etappide kohta.

(410) Poola on osutanud, et käesoleva otsuse rakendamiseks on vaja võtta õigusalaseid meetmeid. Komisjon tunnistab, et seetõttu on vaja kohaldada tavalisest pikemat täitmisperioodi, pidades silmas ka käesoleva otsusega seotud üksikute abimeetmete arvu ning nende vormi ja kestuse mitmekesisust. Seetõttu kohustab komisjon Poolat rakendama käesolevat otsust seitsme kuu jooksul alates selle kättesaamise kuupäevast,

([82]) Vt kohtuasi C-277/00: Saksamaa *v.* komisjon, EKL 2004, lk I-3925, ning kohtuasjad C-328/99 ja C-399/00: Itaalia ja SMI 2 Multimedia Spa *v.* komisjon, EKL 2003, lk I-4035.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Käesoleva otsuse põhjendustes 209–232 kirjeldatud riigiabi, mida Poola on EÜ asutamislepingu artikli 88 lõiget 3 rikkudes Gdynia laevatehasele andnud, ei ole ühisturuga kokkusobiv.

Samuti ei ole ühisturuga kokkusobivad ettemaksegarantiid, mida Poola andis Gdynia laevatehasele 1. juulist 2007 kuni käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevani, rikkudes EÜ asutamislepingu artikli 88 lõiget 3.

Artikkel 2

Käesoleva otsuse põhjendustes 209–232 osutatud mitmesugustelt riiklikelt asutustelt saadud laenude kujul antud abi peab Poola tagasi nõudma summas, mis võrdub Gdynia laevatehase poolt tegelikult makstud intressimäära ja selle intressimäära vahega, mille juures abisaaja oleks saanud laenu turutingimustes, ajavahemiku kohta alates nimetatud laenude andmisest kuni nende tagasimaksmiseni. Kui käesoleva otsuse vastuvõtmise ajaks on mõni laen veel tagasi maksmata, tuleb seda viivitamata teha.

Artikkel 3

Riigivarade ministeeriumilt saadud garantiide kujul antud abist, mida kirjeldatakse käesoleva otsuse põhjendustes 209–232, peab Poola tagasi nõudma osa, mis abi andmise ja garantii lõppemise vahelisel ajavahemikul võrdub ühest küljest Gdynia laevatehase tegelikult riigigarantiiga tagatud laenu eest makstud intressimäära ja teisest küljest selle intressimäära vahega, millega abisaaja oleks võinud laenu saada turutingimustel, mis on võrdne riskiteguri (kohustuste täitmatajätmise tõenäosuse) võrra suurendatud garanteeritud summaga, millest arvatakse maha makstud garantiipreemia või mis on võrdne ühest küljest abisaaja makstud garantiipreemia ja teisest küljest selle preemia vahega, millega abisaaja oleks võinud garantiid saada turutingimustel. Lisaks tuleb viivitamata lõpetada kõik garantiid, mis käesoleva otsuse vastuvõtmise ajal veel kehtivad.

Artikkel 4

Käesoleva otsuse põhjendustes 209–232 kirjeldatud ekspordikrediidikindlustuse ühingu antud ettemaksegarantiide kujul antud abist peab Poola tagasi nõudma selle osa, mis abi andmise ja garantii lõppemise vahelisel ajavahemikul on võrdne ühest küljest abisaaja makstud garantiipreemia ja teisest küljest selle garantiipreemia vahega, millega oleks abisaaja võinud garantiid saada turutingimustel. Lisaks tuleb viivitamata lõpetada kõik garantiid, mis käesoleva otsuse vastuvõtmise ajal veel kehtivad.

Artikkel 5

Artikleid 3 ja 4 kohaldatakse *mutatis mutandis* ka mis tahes ettemaksegarantiide suhtes, mida Poola on EÜ asutamislepingu artikli 88 lõiget 3 rikkudes Gdynia laevatehasele andnud 1. juulist 2007 kuni käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevani.

Artikkel 6

Kohustuste täitmisele mittepööramise kujul antud mitmesuguste riiklike asutuste abist, nagu kirjeldatakse käesoleva otsuse põhjendustes 209–232, peab Poola tagasi nõudma selle osa, mis ajavahemikul alates kõnealuse abi andmisest kuni avalik-õiguslike kohustuste tasumiseni on võrdne ühest küljest Gdynia laevatehase tegelikult makstud intressimäära ja teisest küljest selle intressimäära vahega, millega abisaaja oleks turumajanduse põhimõtetel tegutsevalt kreeditorilt saavutanud oma kohustuste tagasimaksetähtaja edasilükkamise. Lisaks tuleb viivitamata tagasi maksta kõik tasumata avalik-õiguslikud kohustused.

Artikkel 7

Käesoleva otsuse põhjendustes 209–232 kirjeldatud riiklike asutuste antud laenude kustutamise kujul antud abist peab Poola tagasi nõudma summa, mis on võrdne kustutatud laenude suurusega.

Artikkel 8

Käesoleva otsuse põhjendustes 209–232 kirjeldatud avalik-õiguslike kohustuste puhul, mis on ümber korraldatud vastavalt tööturul olulistele ettevõtjatele antavat riigiabi käsitlevale 30. oktoobri 2002. aasta seadusele selle muudetud kujul, peab Poola tagasi nõudma abi, mis on võrdne operaatorile ülekantud avalik-õiguslike kohustuste suurusega, millest arvatakse maha operaatorile ülekantud abisaaja varade tegelik väärtus.

Artikkel 9

Käesoleva otsuse põhjendustes 209–232 kirjeldatud mitmesuguste riiklike asutuste kapitalisüstide puhul peab Poola tagasi nõudma abi, mis on võrdne kapitalisüstide kogusummaga.

Artikkel 10

Käesoleva otsuse tabelis 4 ja põhjendustes 209–232 kirjeldatud otsetoetuste puhul peab Poola tagasi nõudma abi, mis võrdub kõnealuste toetuste kogusummaga.

Artikkel 11

1. Poola peab abisaajalt tagasi nõudma eelnevates artiklites nimetatud abi. Tagasimaksmine toimub vastavalt käesoleva otsuse põhjendustes 384–401 kirjeldatud suunistele.

2. Tagastatavatelt summadelt arvestatakse intressi alates kuupäevast, mil need summad jõudsid Gdynia laevatehase käsutusse kuni nende tegeliku tagastamiseni.

3. Intress arvutatakse liitintressina vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 ([83]) V peatükile ning komisjoni määrusele (EÜ) nr 271/2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004 ([84]).

4. Poola peab lõpetama kõik artiklis 1 osutatud väljamaksmata abisummade maksed alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast.

Artikkel 12

1. Artiklis 1 osutatud abi peab tagastama kohe ja kogu ulatuses.

2. Poola peab tagama, et käesolev otsus rakendatakse seitsme kuu jooksul alates sellest teatamise kuupäevast.

Artikkel 13

1. Kahe kuu jooksul alates käesolevast otsusest teatamise kuupäevast esitab Poola komisjonile järgmise teabe:

a) abisaajalt tagasi nõutav summa (põhiosa ja intressid);

b) käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ning kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus;

c) dokumendid, mis tõendavad, et abisaajale on antud korraldus abi tagasi maksta;

d) dokumendid, mis tõestavad, et kõik ettemaksegarantiid on lõpetatud.

2. Poola teavitab komisjoni käesoleva otsuse täitmiseks võetud riiklike meetmete edusammudest, kuni kogu artiklis 1 osutud abi on tagasi makstud. Poola esitab komisjoni taotluse korral viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatavate meetmete kohta. Ta peab edastama ka üksikasjaliku teabe abisaajalt juba tagasi saadud abi ja intresside kohta.

Käesolev otsus on adresseeritud Poolale.

Brüssel, 6. november 2008

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Neelie KROES

([83]) ELT L 140, 30.4.2004, lk 1.
([84]) ELT L 82, 25.3.2008, lk 1.

I LISA

TEAVE KÄESOLEVA OTSUSE RAKENDAMISE KOHTA

1. **Tagastatava summa arvutamine**

1.1. Esitage abisaajale antud ebaseadusliku riigiabi summa kohta järgmised andmed:

Kuupäev(ad) (*)	Abi summa (**)	Vääring

(*) Abi (üksikute osamaksete) abisaaja käsutusse andmise kuupäev(ad).
(**) Abisaajale antud abi summa (abi brutoekvivalent).

Märkused

1.2. Selgitage palun üksikasjalikult, kuidas arvutatakse tagastatava abi summa pealt makstav intress.

2. **Abi tagastamiseks kavandatud ning juba võetud meetmed**

2.1. Kirjeldage palun üksikasjalikult, millised meetmed on abi koheseks ja täielikuks tagasisaamiseks kavandatud ja millised juba võetud. Vajaduse korral märkige ka võetud või kavandatud meetmete õiguslik alus.

2.2. Milline on abi tagastamise ajakava? Mis ajaks on abi tagastatud?

3. **Juba tagastatud abi**

3.1. Esitage abisaajalt juba tagasi saadud summade kohta järgmised andmed:

Kuupäev(ad) (*)	Tagasimakstud abi summa	Vääring

(*) Abi tagastamise kuupäev(ad).

3.2. Esitage palun tõendid punktis 3.1 esitatud tabelis osutatud abisummade tagasimaksmise kohta.