IV

(Az EK-Szerződés, az EU-Szerződés és az Euratom-Szerződés alapján, 2009. december 1-je előtt elfogadott jogi aktusok)

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2008. november 6.)

a Lengyelország által a Stocznia Gdynia javára nyújtott C 17/05. (korábbi N 194/05. és PL 34/04.) sz. állami támogatásról

(az értesítés a C(2008) 6771. számú dokumentummal történt)

(Csak a lengyel nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/47/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután a fent hivatkozott rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére [1], és tekintettel azok észrevételeire,

mivel:

I. ELJÁRÁS

(1) Lengyelország a csatlakozási szerződés IV. melléklete 3. pontjának az ideiglenes eljárást szabályozó rendelkezései értelmében 2004. április 29-én szerkezetátalakítási intézkedéseket jelentett be a Stocznia Gdynia S.A. (a továbbiakban „Gdyniai Hajógyár") javára. Az ügyet PL 34/2004 számon iktatták.

(2) A Bizottság 2004. május 19-én kelt levelében hiánypótlásra hívta fel Lengyelországot. Ennek Lengyelország 2004. június 16-án tett eleget. A Bizottság 2004. július 30-án, 2004. október 8-án, 2004. november 23-án, illetve 2005. március 4-én kelt levelében további információkat kért, amely levelekre Lengyelország a 2004. szeptember 3-án kelt és 2004. szeptember 7-én iktatott, a 2004. november 10-én kelt és 2004. november 15-én iktatott, a 2005. február 17-én kelt és 2005. február 21-én iktatott, a 2005. március 30-án kelt és 2005. április 1-jén iktatott, illetve a 2005. április 18-án kelt és 2005. április 20-án iktatott levélben válaszolt. Lengyelország 2005. április 22-én kelt, és ugyanezen a napon iktatott levelében elfogadta, hogy a Bizottság a 2004. április 29-i PL 34/2004 ügyet az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésének értelmében vett bejelentésnek tekinti mindazon intézkedések tekintetében, amelyeket új állami támogatásnak minősítene. Az ügy az új N 194/2005. számot kapta.

(3) A Bizottság 2005. június 1-jén a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatot fogadott el, amelyet közzétett a Hivatalos Lapban [2], és felhívta Lengyelországot, valamint az érdekelt feleket észrevételeik megtételére.

(4) Tekintettel arra, hogy az észrevételek megtételére nyitva álló határidőt meghosszabbították (a 2005. augusztus 9-én kelt levél), Lengyelország a 2005. szeptember 2-án kelt és 2005. szeptember 5-én iktatott levélben tette meg észrevételeit. Válaszában Lengyelország benyújtotta a Bizottsághoz a Gdyniai Hajógyár korszerűsítéséről szóló, 2004. március 4-i keltezésű szerkezetátalakítási tervet (a továbbiakban a „2004. évi szerkezetátalakítási terv").

(5) Lengyelország a 2005. november 3-án kelt és 2005. november 7-én iktatott levélben további észrevételeket tett.

(6) A Gdyniai Hajógyár a 2005. október 10-én kelt és 2005. október 14-én iktatott levélben tett észrevételeket. További észrevételeket tett még a Ray Car Carriers (a 2005. október 7-én kelt, 2005. október 10-én iktatott levélben), Dánia Európai Unió melletti állandó képviselője (a 2005. október 7-én kelt, 2005. október 11-én iktatott levélben), a Danish Maritime, a dán hajógyártók szövetsége (a 2005. október 7-én kelt, ugyanazon a napon iktatott levélben), a Szolidaritás szakszervezet (a 2005. október 7-én kelt, 2005. október 10-én iktatott levélben) és a Lengyel Hajógyártók Szövetsége (a 2005. október 10-én kelt, 2005. október 11-én iktatott levélben).

(7) A Bizottság ezeket az észrevételeket a 2005. október 26-án és 2005. december 12-én iktatott levélben továbbította Lengyelországnak [3]. Lengyelország a 2006. január 16-án kelt, 2006. január 18-án iktatott levélben válaszolt a Gdyniai Hajógyár észrevételeire. Lengyelország nem tett észrevételt más harmadik személyek beadványaira.

[1] HL C 220., 2005.9.8., 7. o.

[2] HL C 220., 2005.9.8., 7. o.

[3] A lengyel hatóságok 2005. november 17-én kelt és 2005. november 18-án iktatott levelükben felkérték a Bizottságot a harmadik személyek beadványaiból készült angol nyelvű válogatott kivonatok lengyelre fordítására. A Bizottság ezeket a fordításokat 2005. december 12-én továbbította.

(8) A Bizottság külső tanácsadó segítségét kérte a 2004. évi szerkezetátalakítási terv értékeléséhez. A tanácsadó 2005 decemberében továbbította jelentését a Bizottságnak.

(9) 2006. január 13-án kelt levelében a Bizottság felkérte Lengyelországot, hogy ismertesse a Gdyniai Hajógyár szerkezetátalakítási stratégiájával kapcsolatos legújabb fejleményeket. Lengyelország a 2006. február 20-án kelt és 2006. február 21-én iktatott levélben válaszolt, továbbá 2006. február 22-én sor került a Bizottság, a lengyel hatóságok és a Gdyniai Hajógyár képviselői közötti megbeszélésre is. Lengyelország bejelentette, hogy a 2004. évi szerkezetátalakítási terv elavult, és helyette új stratégiát fogadott el a Gdyniai Hajógyár Csoport szerkezetátalakítására, amely a Gdański Hajógyár Csoportból való kiválást és a Gdyniai Hajógyár (részleges) privatizálását foglalja magában. Lengyelország azt is bejelentette, hogy 2006. június 30-ig benyújtja a Bizottsághoz a módosított szerkezetátalakítási tervet, és hogy hamarosan megkezdődik a Gdyniai Hajógyár privatizálása.

(10) A Bizottság ezen megbeszélés eredményeként 2006. március 8-án levelet küldött Lengyelországnak, amelyre Lengyelország a 2006. március 13-án kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben válaszolt, és bejelentette a privatizáció menetrendjét. Lengyelország 2006. március 29-én kelt és 2006. március 30-án iktatott levelében további tájékoztatást adott a privatizációs folyamatról. A Bizottság 2006. március 30-án kelt levelében újabb információkat kért, amelyre Lengyelország a 2006. április 19-én kelt és 2006. április 20-án iktatott levélben válaszolt.

(11) Lengyelország 2006. április 6-án kelt és 2006. április 10-én iktatott levelében benyújtotta a „Hajógyártási (tengerészeti létesítmények gyártásával kapcsolatos) ágazati stratégia Lengyelországban 2006 és 2010 között" című dokumentum első tervezetét. A Bizottság a 2006. április 12-én kelt levélben észrevételeket tett. A dokumentumot a lengyel kormány végül 2006. augusztus 31-én fogadta el, és a 2006. szeptember 1-jén kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben küldte meg a Bizottságnak.

(12) A 2006. május 15-i e-mailben a Gdyniai Hajógyár benyújtotta a Bizottsághoz a Gdyniai Hajógyárral kapcsolatos, 2006. májusi tájékoztató feljegyzést, amelyet 2006. május 10-től a lehetséges befektetők rendelkezésére bocsátottak.

(13) Lengyelország 2006. május 26-án kelt és 2006. május 30-án iktatott levelében további tájékoztatást adott a folyamatban lévő privatizációról, ideértve azon vállalatok listáját is, amelyek számára Lengyelország a privatizációs tanácsadóján keresztül megküldte a Gdyniai Hajógyár közgyűlése által 2006. április 19-én jóváhagyott új tőkeemelésben való részvétellel kapcsolatos ajánlatot. A 2006. július 13-án kelt és 2006. július 17-én iktatott levélben Lengyelország további tájékoztatást adott a folyamatban lévő privatizációról, és arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy két vállalat adott előzetes ajánlatot a tőkeemelésben való részvételre, továbbá benyújtotta ezen ajánlatoknak a privatizációs tanácsadó által készített összehasonlító elemzését.

(14) A Gdyniai Hajógyár 2006. június 9-én nyújtotta be a Bizottsághoz a szerkezetátalakítási terv első módosítástervezetét. A Bizottság képviselői 2006. június 13-án felkeresték a gyárat, és megtették az első észrevételeket a módosított szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatban. A Bizottság külső tanácsadója is benyújtotta észrevételeit egy 2006 júliusában kelt jelentésben. Végül 2006. július 17-én kelt levelében a Bizottság is észrevételeket tett a szerkezetátalakítási terv módosítástervezetének hiányosságaira vonatkozóan.

(15) A privatizációs folyamatról és a módosított szerkezetátalakítási terv elkészítéséről több megbeszélést is tartottak a Bizottság és a lengyel hatóságok képviselőinek részvételével: 2006. január 31-én, február 22-én és május 10-én Brüsszelben, 2006. június 13-án pedig a Gdyniai Hajógyár telephelyén.

(16) Lengyelország a Bizottság 2006. július 17-én kelt levelére a 2006. augusztus 31-én kelt és 2006. szeptember 1-jén iktatott levélben válaszolt.

(17) Lengyelország a hivatalos eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot követően bejelentette a 2006. szeptember 3-i, „A Gdyniai Hajógyár S.A. szerkezetátalakítási terve" című dokumentum (a továbbiakban a 2006. évi szerkezetátalakítási terv) módosítását és a Gdyniai Hajógyárnak nyújtott új állami támogatást.

(18) Lengyelország a 2006. szeptember 12-én kelt és 2006. szeptember 13-án iktatott levelében további tájékoztatást adott a Gdyniai Hajógyár Csoport szerkezetátalakításáról, és kifejtette különösen, hogy a Gdański Hajógyár és a Gdyniai Hajógyár Csoport tőkéjét különválasztották.

(19) A 2006. szeptember 26-án kelt és 2006. szeptember 27-én iktatott levélben további tájékoztatást adtak a Gdyniai Hajógyár privatizálásának folyamatáról.

(20) Lengyelország a 2006. november 21-én kelt és 2006. november 27-én iktatott levélben a Gdyniai Hajógyár javára szóló, további új támogatást jelentett be.

(21) 2006. december 7-én megbeszélésre került sor Kroes biztos asszony és Piotr Woźniak, a lengyel gazdasági miniszter között. A miniszter azt állította, hogy Lengyelország egy nyílt és átlátható, 2007 júniusára lezáruló eljárás keretében kívánja újraindítani a Gdyniai Hajógyár privatizációs folyamatát. Lengyelország ezt az állítását a 2006. december 27-én kelt és 2007. január 4-én iktatott levelében megerősítette, hivatkozva a kormány 2006. december 19-i, a „A hajógyártási ágazat helyzete" című dokumentumot támogató határozatára. Lengyelország megbeszéléseket kezdeményezett a Bizottsággal a kiegyenlítő intézkedésekről.

(22) A Bizottság képviselői a külső tanácsadóval együtt 2006. december 19-én látogatást tettek a hajógyárban, hogy összegyűjtsék a kiegyenlítő intézkedések értékeléséhez szükséges tényeket és adatokat. A Bizottság külső tanácsadója 2007. január 16-án nyújtotta be jelentését a hajógyár kapacitásáról.

(23) A Bizottság a 2006. december 27-én kelt levélre a 2007. január 29-én kelt levélben válaszolt, és ebben felhívta Lengyelországot arra, hogy 2007. február végéig tegyen javaslatot a Gdyniai Hajógyárat érintő kiegyenlítő intézkedésekre.

(24) A 2007. február 28-án kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben Lengyelország magyarázatokat fűzött a Gdyniai Hajógyár privatizációjához, és javaslatot tett a kiegyenlítő intézkedésekre.

(25) Ennek alapján 2007. március 15-én technikai megbeszélésre került sor a Bizottság, a lengyel hatóságok és a hajógyár képviselői között, amely megbeszélés különösen a kiegyenlítő intézkedésekkel foglalkozott, de kitért a folyamatban lévő privatizációra is. A Bizottság és a lengyel hatóságok egyetértettek abban, hogy a Bizottság közvetlenül a Gdyniai Hajógyárral kezdeményez technikai megbeszélést, hogy összegyűjthesse a Lengyelország által javasolt kiegyenlítő intézkedések értékeléséhez szükséges adatokat. A Gdyniai Hajógyár a 2007. március 12-én kelt és 2007. április 27-én iktatott e-mailben adott bizonyos kiindulási információkat a gyár kapacitásáról.

(26) A Bizottság a 2007. március 29-én, 2007. április 27-én, illetve 2007. május 25-én kelt levelében további tájékoztatást kért a kiegyenlítő intézkedésekről, amelyekre a Gdyniai Hajógyár a 2007. április 20-án kelt és 2007. április 23-án iktatott, a 2007. május 9-én kelt és 2007. május 10-én iktatott, illetve a 2007. május 30-án kelt és 2007. május 31-én iktatott levélben válaszolt. A Gdyniai Hajógyár a Bizottság képviselőinek részvételével zajló, 2007. június 6-i megbeszélésen, továbbá a 2007. június 18-án kelt és 2007. június 21-én iktatott levélben további tájékoztatást adott. A Bizottság a 2007. június 20-án kelt e-mailben további kérdéseket tett fel, amelyekre a Gdyniai Hajógyár a 2007. június 25-én kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben válaszolt.

(27) A 2007. július 31-én kelt levelében a Bizottság arról tájékoztatta Lengyelországot, hogy a Gdyniai Hajógyár tekintetében Lengyelország által javasolt kiegyenlítő intézkedések előzetes elemzése arra mutatott rá, hogy az intézkedések bizonyos feltételek teljesülése esetén elfogadhatók. Lengyelország a 2007. augusztus 24-én kelt és 2007. augusztus 27-én iktatott levélben válaszolt, és ebben észrevételeket tett a Gdyniai Hajógyárral kapcsolatos kiegyenlítő intézkedések végrehajtását szabályozó feltételek tekintetében. A Bizottság a 2007. október 3-án kelt levélben lezárta a kiegyenlítő intézkedések kérdését.

(28) Egy 2007. május 24-i telefonbeszélgetés során a lengyel hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy Lengyelország pályázati eljárás útján kívánja újraindítani a Gdyniai Hajógyár privatizációs folyamatát. A Bizottság a 2007. május 29-én kelt levélben átfogó tájékoztatást kért a privatizációs folyamat legújabb fejleményeiről, és ezt a kérését a 2007. június 6-án kelt levelében megismételte. Lengyelország a 2007. június 22-én kelt és 2007. június 25-én iktatott levélben válaszolt, és a 2007. június 28-i további információkérést követően beadványát a 2007. július 11-én kelt és ugyanazon a napon iktatott levéllel kiegészítette. Lengyelország ebben a levélben benyújtotta a Gdyniai Hajógyárról szóló, 2007. július 4-i tájékoztató feljegyzést is (a továbbiakban „tájékoztató feljegyzés"). A Bizottság 2007. július 31-én kelt levelében rámutatott arra, hogy a privatizációs folyamatot nem lehet tovább halogatni.

(29) A Bizottság a 2007. július 30-án kelt levelében tett észrevételeket a tájékoztató feljegyzésre. Lengyelország a 2007. augusztus 21-én kelt és 2007. augusztus 27-én iktatott levélben válaszolt. A 2007. augusztus 29-én kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben Lengyelország dokumentumtervezetet nyújtott be „A Gdyniai Hajógyárral kapcsolatos tájékoztató feljegyzéshez fűzött további magyarázatok" címen, amely 2007. augusztus 29-én kelt, és amely a 2007. július 4-i tájékoztató feljegyzés mellékletét képezi (a továbbiakban „a tájékoztató feljegyzés melléklete"). A Bizottság a 2007. szeptember 4-én kelt levélben tette meg észrevételeit a tájékoztató feljegyzés mellékletével kapcsolatban, amelyre Lengyelország a 2007. szeptember 7-én kelt levélben válaszolt, benyújtva egyúttal a tájékoztató feljegyzés mellékletének módosított változatát. A Bizottság a 2007. szeptember 14-én kelt levélben tette meg záró észrevételeit.

(30) Lengyelország a 2007. szeptember 7-én kelt és ugyanazon a napon iktatott, a 2007. október 23-án kelt és 2007. október 24-én iktatott, valamint a 2007. október 25-én kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben adott tájékoztatást a privatizációs folyamat legújabb fejleményeiről.

(31) A Bizottság 2007. november 30-án kelt levelére válaszolva Lengyelország a 2007. december 13-án, 19-én, illetve 21-én kelt és 2007. december 14-én, 20-án, illetve 21-én iktatott leveleiben adott további tájékoztatást a privatizációs folyamatról. A legutolsó levélben Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy három kötelező ajánlatot kapott a Gdyniai Hajógyár felvásárlására. Ezeket az ajánlatokat a 2008. február 8-án kelt és 2008. február 11-én iktatott levélben nyújtották be a Bizottsághoz.

(32) 2008. január 10-én Brüsszelben megbeszélésre került sor a Bizottság képviselői és a lengyel hatóságok között, és ennek következtetéseit a Bizottság 2008. január 17-én és január 30-án kelt leveleiben megismételte.

(33) Lengyelország 2008. január 30-i levelében arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy két ajánlattevőt hívtak meg az Államkincstárral folytatandó tárgyalásra. A 2008. február 14-én kelt és 2008. február 19-én iktatott levelében Lengyelország bejelentette, hogy a Gdyniai Hajógyár privatizációs folyamata 2008 nyarára lezárul. A Bizottság a 2008. február 28-án kelt levelében válaszolt.

(34) Lengyelország a 2008. február 29-én kelt és 2008. március 3-án iktatott levelében benyújtotta az egyik ajánlattevő, az Amber Sp. z o.o. által készített új szerkezetátalakítási terv első tervezetét. A vállalat 2008. március 20-án ideiglenes tárgyalási kizárólagosságot kapott, és a 2008. április 9-én kelt és 2008. április 24-én iktatott e-mailben frissítette a szerkezetátalakítási terv tervezetét. Ez az ajánlattevő a „Fő szerkezetátalakítási irányok" című dokumentumban adott további tájékoztatást, amelyet egy 2008. április 10-i megbeszélésen nyújtott be, és amelyet 2008. április 18-án iktattak. A második ajánlattevő által készített tájékoztatást később, a 2008. április 7-én kelt és 2008. április 18-án iktatott levélben nyújtották be, egy 2008. március 18-i emlékeztetőt követően.

(35) Lengyelország a 2008. március 28-án kelt és ugyanazon a napon iktatott, a 2008. április 7-én kelt és 2008. április 18-án iktatott, a 2008. április 23-án kelt és ugyanazon a napon iktatott, valamint a 2008. április 25-én kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben adott tájékoztatást az Amber Sp. z o.o. vállalattal mint kizárólagos ajánlattevővel folytatott tárgyalások alakulásáról. A Bizottság, a Gdyniai Hajógyár, az Amber Sp. z o.o. és a lengyel hatóságok képviselői között 2008 áprilisában megbeszélésre került sor Varsóban. Lengyelország a 2008. május 7-én kelt és 2008. május 13-án iktatott levélben továbbította a megbeszélésről készített jegyzőkönyvét a Bizottságnak.

(36) A Bizottság a 2008. április 21-én és 30-án kelt levelekben tett észrevételeket a privatizációs folyamat alakulásával kapcsolatban.

(37) A 2008. május 12-én kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az Amber Sp. z o.o. visszalépett a privatizációtól. Végül a 2008. május 26-án kelt és 2008. május 27-én iktatott levélben a lengyel hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy az államkincstárért felelős miniszter 2008. május 15-én úgy határozott, hogy a 2007-ben indított eljárásban elfogadott ajánlatok ajánlattevőivel folytatandó tárgyalásokra irányuló nyílt eljárásban zárja le a privatizációs folyamatot.

(38) A lengyel hatóságok arról is tájékoztatták a Bizottságot, hogy intézkedéseket tettek a privatizációs folyamat újraindítására, annak érdekében, hogy a privatizációs megállapodást 2008 novemberében aláírhassák. Lengyelország 2008. június 3-tól naponta jelentést tett a Bizottságnak az újraindított privatizációs folyamatban érdekelt felek által hozott intézkedésekről. Lengyelország a 2008. június 6-án kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben benyújtotta a Bizottsághoz a 2008. június 2-i, a „Gdyniai Hajógyárral kapcsolatos tájékoztató feljegyzést" (a továbbiakban a „2008. évi tájékoztató feljegyzés").

(39) A lengyel hatóságok kérelmére 2008. június 10-én megbeszélésre került sor a Bizottság, a lengyel hatóságok és az ISD Polska képviselői között, és ez utóbbi vállalatot a Gdynia Hajógyár lehetséges felvásárlójaként mutatták be a Bizottságnak. A Bizottság és a lengyel hatóságok között 2008. június 13-án újabb megbeszélésre került sor.

(40) A 2008. június 26-án kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben Lengyelország benyújtotta a Gdyniai Hajógyár és a Gdański Hajógyár ISD Polska (a Gdański Hajógyár tulajdonosa) által készített szerkezetátalakítási tervének tervezetét és a Gdyniai Hajógyár Lengyel Hajógyártó Társaság (a továbbiakban „PSC") által készített szerkezetátalakítási tervének tervezetét.

(41) A 2008. július 4-én kelt levelében a Bizottság az ISD Polska által készített szerkezetátalakítási terv tervezetével kapcsolatos egyes kérdések tisztázását kérte. Lengyelország a 2008. július 7-én, illetve 8-án kelt, és ugyanezeken a napokon iktatott levelekben válaszolt. 2008. július 8-án a lengyel hatóságok, az ISD Polska és a Bizottság képviselői megbeszélést tartottak.

(42) A 2008. július 14-én kelt levélben Lengyelország vállalta, hogy ugyanazon év szeptember 12-éig átadja a Bizottságnak a teljes szerkezetátalakítási tervet.

(43) 2008. július 16-án a Bizottság előzetesen jóváhagyta a hivatalos vizsgálat lezárásáról szóló határozattervezetben kifejtett értékelést és következtetéseket, és ez a tervezet azt mondta ki, hogy a Gdynia Hajógyárnak nyújtott támogatás összeegyeztethetetlen a közös piaccal, ezért azt be kell hajtani. A lengyel hatóságok 2008. július 14-én kelt levelének fényében a Bizottság azonban úgy határozott, hogy elhalasztja a határozat elfogadását annak értékelése érdekében, hogy a lengyel hatóságok által 2008. szeptember 12-ig benyújtandó új szerkezetátalakítási terv jelentősen javítaná-e a helyzetet, és lehetővé tenné-e a támogatás közös piaccal összeegyeztethetőnek minősítését.

(44) Ezt követően Lengyelország hetente tájékoztatta a Bizottságot a privatizációs folyamat alakulásáról (a július 28-án, az augusztus 4-én, az augusztus 12-én, az augusztus 21-én, az augusztus 25-én, a szeptember 1-jén, a szeptember 8-án, a szeptember 16-án és szeptember 23-án kelt és ugyanezeken a napokon iktatott levelekben).

(45) A július 18-án kelt és július 21-én iktatott levélben Lengyelország háromfordulós konzultációt kért a Bizottságról a szerkezetátalakítási tervet illetően, hogy a végleges változatba a Bizottság észrevételeit is belefoglalhassa. A Bizottság a július 31-én kelt levelében egyetértett a menetrenddel.

(46) Az első nem hivatalos találkozóra a lengyel hatóságok és a Bizottság között azonban csak 2008. augusztus 21-én került sor. 2008. szeptember 2-án további megbeszélést tartottak a lengyel hatóságokkal az ISD Polska jelenlétében. Lengyelország 2008. augusztus 28-án nem hivatalosan átadta az ISD Polska által készített szerkezetátalakítási terv tervezetét, 2008. szeptember 8-án pedig e tervezet módosított változatát.

(47) A 2008. szeptember 12-én kelt és ugyanazon a napon iktatott levelében Lengyelország benyújtotta a Gdyniai Hajógyár és a Gdanski Hajógyár ISD Polska által készített végleges szerkezetátalakítási tervét.

(48) A 2008. szeptember 16-án kelt és 2008. szeptember 17-én iktatott levélben Lengyelország benyújtotta az ISD Polska és a Lengyel Államkincstár közötti privatizációs megállapodás tervezetét.

(49) 2008. szeptember 30-án a Bizottság megbeszélést tartott a lengyel hatóságokkal. Ezen az ISD Polska képviselői is részt vettek.

(50) A 2008. október 27-én kelt levelében a Bizottság tájékoztatta a lengyel hatóságokat e határozat végrehajtásának keretfeltételeiről. A 2008. november 3-án kelt és 2008. november 4-én iktatott levelében Lengyelország vállalta, hogy teljes mértékben eleget tesz ezeknek a feltételeknek. A Bizottság a 2008. november 6-án kelt levelében elfogadta ezt a kötelezettségvállalást.

(51) A 2007. június 14-én kelt levelében a Bizottság arra kérte a lengyel hatóságokat, hogy nyújtsanak be áttekintést a hajógyárnak Lengyelország uniós csatlakozását, azaz 2004. május 1-jét követően nyújtott valamennyi állami támogatásról. Lengyelország a 2007. július 11-én kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben válaszolt. A Bizottság a 2007. november 13-án kelt levelében további magyarázatokat kért, és erre Lengyelország a 2008. január 9-én kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben válaszolt. Lengyelország a 2007. december 6-án kelt és ugyanazon a napon iktatott, a 2008. február 12-én kelt és 2008. február 13-án iktatott, valamint a 2008. június 6-án kelt és ugyanazon a napon iktatott levélben tájékoztatta a Bizottságot a Gdyniai Hajógyárnak nyújtott további támogatásról.

II. **A TÁMOGATÁS RÉSZLETES BEMUTATÁSA**

1. *AZ ÉRINTETT VÁLLALKOZÁS*

(52) A támogatás kedvezményezettje a Gdyniai Hajógyár. A cég Lengyelország északi részén, a Gdańsk–Gdynia–Sopot régióban található.

(53) A Bizottság megállapítja, hogy az állami támogatási szabályok szerint a régió vállalatai a konvergenciára vonatkozó célkitűzés szerint a strukturális alapokból ([4]) és a Kohéziós Alapból ([5]) is jogosultak támogatásra. A régióban található vállalatok különösen a regionális operatív programból jogosultak támogatásra a kis- és középvállalkozások támogatására, az innovációs és technológia-átadási (hosszú távú munkahelyteremtést célzó) intézkedésekre és a szakképzési és egész életen át tartó tanulási célú szociális és oktatási infrastruktúra fejlesztésére irányuló prioritási tengelyek mentén. A régió vállalatai az innovatív gazdaság és humán erőforrás elnevezésű operatív programból is támogathatók, ez utóbbi pedig kifejezetten arra irányul, hogy segítse a vállalatokat és a munkaerőpiacot a gazdasági változásokhoz, többek között a szerkezetátalakítási programokhoz való alkalmazkodásban.

([4]) Az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1260/1999/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. július 11-i 1083/2006/EK tanácsi rendelet (HL L 210., 2006.7.31., 25. o.) 5. cikkének (1) és (3) bekezdése. A strukturális alapokból a „konvergencia" célkitűzés alapján 2007–2013 között nyújtott támogatásra jogosult régiók jegyzékének felállításáról szóló, 2006. augusztus 4-i 2006/595/EK bizottsági határozat melléklete (HL L 243., 2006.9.6., 44. o.).

([5]) Az 1083/2006/EK tanácsi rendelet 5. cikkének (2) bekezdése. A Kohéziós Alapból a 2007–2013. közötti időszakra történő finanszírozásra jogosult tagállamok jegyzékének megállapításáról szóló, 2006. augusztus 4-i 2006/596/EK bizottsági határozat (HL L 243., 2006.9.6., 47. o.).

(54) A Gdyniai Hajógyár a hajógyártás, a hajótestek gyártása, az acélhidak építése és hajógyártási és nem hajógyártási szolgáltatások területén tevékenykedik.

(55) A Gdyniai Hajógyár legnagyobb részvényesei ([6]) többek között az Államkincstár, amely a részvények 32 %-ával rendelkezik, és ez a szavazati jogok 35 %-át biztosítja a számára, a Ray Car Carriers Ltd. (16 % és 22 %), a Korporacja Polskie Stocznie S.A. (10 % és 6 %), az Ipari Fejlesztési Hivatal (Agencja Rozwoju Przemysli S.A.) (9 % és 13 %) és a Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny S.A. (7 % és 5 %) A többi részvényes legfeljebb 4 %-os részesedéssel bír.

(56) A Gdyniai Hajógyár a tizenkét leányvállalatot tömörítő Gdyniai Hajógyár Csoport anyavállalata. A legutóbbi időkig a Stocznia Gdańsk S.A. is a leányvállalatok közé tartozott, de a 2007. októberi megállapodással a Gdyniai Hajógyár eladta a Gdański Hajógyárban fennálló maradék részesedését a Stocznia Gdańsk S.A új többségi tulajdonosának. Mindazonáltal 1998-tól 2006-ig a Gdynia Hajógyár birtokolta a Stocznia Gdańsk S.A. (korábban Stocznia Gdańsk – Grupa Stoczni Gdynia) részvényeinek többségét, és ezért a két hajógyár szerkezetátalakítása párhuzamosan folyt.

(57) A Gdyniai hajógyár fő hajógyártási termékei 1 100–1 500 TEU-s konténerszállító hajók, valamint ro-ro autószállító hajók, amelyek terhelhetősége 2 100–6 000 személygépkocsi. Az egyéb termékek közé tartoznak többcélú hajók, áru- és vegyianyag-szállító, ömlesztettáru-szállító és cseppfolyósított propán-bután gázt szállító hajók.

(58) A legfeljebb 3 000 TEU-s konténerszállító hajók szegmensében a fő versenytársak olyan európai hajógyárak, mint amilyen az Aker Ostsee és a Volkswerft Stralsund Németországban, valamint koreai és kínai hajógyárak. A hajógyár gyártja a világon a legnagyobb autószállító hajókat (DWT-ben kifejezve), és részesedése a világszintű rendelésekből e termékek tekintetében 11 % ([7]). Az EU-ban más hajógyár nem állít elő ilyen méretű autószállító hajókat, és az egyetlen európai versenytárs a horvátországi Uljanik Hajógyár. A Gdynia további versenytársai koreai és japán hajógyárak.

(59) A Gdyniai Hajógyár 2002 és 2006 között 48 hajót gyártott le. 2004-ben világszinten a Gdyniai Hajógyár a 13. legnagyobb hajógyár volt a megrendelőkönyve tekintve (CGT-ben). 2005-ben a 21. helyre esett vissza, de még mindig a legnagyobb hajógyár volt Európában.

([6]) 2007. március 31-i helyzet. *Forrás*: a 2007. július 4-i tájékoztató feljegyzés.

([7]) *Forrás*: a 2007. július 4-i tájékoztató feljegyzés.

(60) Jelenleg (2008 áprilisában) ([8]) megrendelőkönyvében 16 szerződés szerepel (12 autószállító hajó és 4 konténerszállító hajó), amelyek összvolumene 581 000 CGT; e hajókat 2008-ban, illetve 2009-ben kell leszállítani.

(61) A Gdyniai Hajógyár fő gyártó létesítménye az SD I és az SD II szárazdokk.

(62) 2007 augusztusában a Gdyniai Hajógyár 4 611 főt alkalmazott, akik 68 %-a közvetlenül a gyártófolyamatban dolgozott ([9]). Ez 26 %-os csökkenést jelent 2004 decemberéhez képest, amikor a hajógyár 6 249 személyt foglalkoztatott ([10]).

(63) A Gdyniai Hajógyár Csoport első nehézségei 2002-ben jelentkeztek. A 2004. évi szerkezetátalakítási terv szerint a nehéz pénzügyi helyzethez olyan külső tényezők vezettek, mint amilyen az ázsiai verseny, a zloty dollárral szembeni erősödése, a növekvő acélárak, a finanszírozáshoz jutásnak a Stocznia Szczecin Porta Holding S.A. csődje következtében beálló nehézsége és egy portáldaru heves vihar következtében történő összeomlása a Gdyniai Hajógyár területén 1999-ben. A Gdyniai Hajógyár a megrendelőkönyv feltöltésére irányuló törekvésében, különösen miután a Gdański Hajógyár felvásárlása élénkítette a termelési potenciálját, számos problematikusnak bizonyuló ügyviteli döntést hozott. A hajógyár tervezési, technológiai, pénzügyi és kereskedelmi kockázatokat vállalt (új termékek, prototípusok és olyan hajók veszteséges gyártása, amelyeket eddig a hajógyár nem gyártott, például kisebb ömlesztettáru-szállító hajók, vegyianyag-szállító hajók, ro-ro hajók, gázt szállító tartályhajók, ömlesztettáru-tartályt szállító hajók és normáláru-szállító hajók). A Gdyniai Hajógyár ráadásul elégtelen mértékben csökkentette gyártási költségeit is.

(64) Ezek a nehézségek a szerkezetátalakítási folyamat során is fennálltak. A 2006. évi szerkezetátalakítási terv szerint ezen állandó nehézségek oka a zloty dollárral szembeni értéknövekedése és az acélárak váratlan emelkedése volt, amelyeket a hajógyár által kötött szerződésekben nem vettek figyelembe. További ok volt még a széleskörű szerkezetátalakítási műveletek pénzügyi forráshiánya.

(65) A csoport pénzügyi nehézségei következében köztartozás és kereskedelmi tartozás, bérhátralék és nyersanyag-hiány keletkezett, lassult a termelés, emelkedtek a költségek (munkaerő-igény és bírságok) és a szerződések teljesítésében jelentős késedelem állt be.

(66) A Gdyniai Hajógyár pénzügyi helyzete fokozatosan romlott.

([8]) *Forrás*: A Stocznia Gdynia S.A-nak az Amber által a Gdyniai Hajógyár átvilágítása keretében készített, a Bizottsághoz 2008. április 9-én benyújtott és ugyanazon a napon iktatott pénzügyi előrejelzéseit alátámasztó feltételezések.

([9]) *Forrás*: A Stocznia Gdyniának az Amber által 2007 decemberében készített, a Bizottsághoz 2008. február 29-én benyújtott és 2008. március 3-án iktatott, 2008–2012-re szóló üzleti terve.

([10]) Uo.

1. táblázat

A Gdyniai Hajógyár működése

[millió PLN]

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Forgalom	1 724	891	1 327	1 599	1 259	1 040
Eredmény	– 477	– 190	– 77	– 114	– 292	– 311
Saját tőke			– 288	– 285	– 576	– 928

Forrás: a 2006. évi szerkezetátalakítási terv és a tájékoztató feljegyzés.

(67) A hajógyár 2008-ban és 2009-ben további jelentős veszteségek elé néz az aktuális megrendelőkönyvet érintően ([11]).

2. *AZ EK-SZERZŐDÉS 88. CIKKÉNEK (2) BEKEZDÉSE SZERINTI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT*

(68) A hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatában a Bizottság rámutatott arra, hogy a Csatlakozási Szerződés IV. mellékletének 3. pontja szerint hozzá bejelentett intézkedések új támogatásnak minősülnek, mivel azokra Lengyelország uniós csatlakozását, azaz 2004. május 1-jét követően került sor vagy mert azokat a határozat meghozatala idején még oda sem ítélték. A Bizottság ezeket az intézkedéseket a határozat I. mellékletének B. részében sorolta fel.

(69) A Bizottság emellett úgy határozott, hogy a határozat I. mellékletének A. részében felsorolt számos intézkedést 2004. május 1-jét megelőzően ítélték oda a Gdyniai Hajógyárnak, és azok a csatlakozást követően nem voltak alkalmazhatók a Csatlakozási Szerződés IV. mellékletének 3. pontja értelmében, ezért azokat az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárásban nem kell vizsgálni. E határozat tehát ezekkel az intézkedésekkel nem foglalkozik. Mindazonáltal ezeket az intézkedéseket szerepeltetni kellett a csatlakozást követően odaítélt intézkedések közös piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésében.

(70) A Bizottság lényegében azzal érvelt, hogy a határozat I. mellékletének B. részében felsorolt intézkedések tekintetében a csatlakozás előtt nem született jogilag kötelező erejű határozat, jóllehet elismerte, hogy sor került ilyen jogilag kötelező erejű határozat meghozatalát célzó előzetes lépésekre.

([11]) Az ISD Polska által készített, alább ismertetett közös szerkezetátalakítási terv 2008-ra 280 millió PLN veszteséggel számol.

(71) A köztartozásnak a (munkaerőpiac szempontjából különösen jelentős vállalkozásoknak nyújtott) állami támogatásokról szóló, 2002. október 30-i módosított törvény ([12]) 5a. fejezete szerinti eljárás értelmében történő átütemezése tekintetében a Bizottság megállapította, hogy az Ipari Fejlesztési Hivatal, azaz az 5a. fejezet szerinti eljárásért felelős kormányhivatal elnöke által kiadott átütemezési határozat volt jogilag kötelező erejű határozat. Ebben az esetben viszont a csatlakozás előtt nem adtak ki ilyen jellegű átütemezési határozatot. ([13]) Ennek oka az, hogy az Ipari Fejlesztési Hivatal elnöke által 2004. április 19-én kiadott, a 2004. évi szerkezetátalakítási tervet jóváhagyó határozat nem felelt meg az átütemezési határozattá történő minősítéshez szükséges anyagi és eljárásjogi követelményeknek.

(72) A Bizottság elfogadta Lengyelország indokolását, miszerint az ilyen köztartozások után felhalmozódott kamatot automatikusan törlik a tőkével együtt, tekintettel annak járulékos jellegére, anélkül, hogy külön határozat kiadására lenne szükség.

(73) A Bizottság számos intézkedés – többek között a határozat I. mellékletének 28–34. intézkedéseként felsorolt termelési garanciák, tőkeinjekció, kötvénykibocsátás és adósság–tőkerész csere – tekintetében nem talált jogilag kötelező erejű határozatra utaló bizonyítékot. A Bizottság különösen Lengyelország azon fő érvére reagált, hogy ezeket az intézkedéseket szerepeltették a Gdyniai Hajógyár 2004. évi szerkezetátalakítási tervében, amit a hajógyár felügyelőbizottsága jóváhagyott, és az államkincstár képviselői a terv megszavazásával kötelezték az illetékes hatóságokat az intézkedés végrehajtására.

([12]) A jogalapot a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozat 3.2. pontja mutatja be részletesen.

([13]) A Bizottság a Gdyniai Hajógyárnak a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatra tett észrevételeiből azt állapította meg, hogy az átütemezési határozatot valójában 2005. január 4-én hozták meg.

(74) A Bizottság különösen azt állapította meg, hogy amennyiben a részvényesek nem tették meg az ehhez szükséges intézkedéseket, a felügyelőbizottság nem volt jogosult a részvényesek tekintetében pénzügyi következménnyel járó határozatokat elfogadni. A Bizottság azt is megállapította, hogy még ha feltételezhető is, hogy a felügyelőbizottság jogosult volt ilyen határozatokat meghozni a részvényesek nevében és terhére, továbbra sem egyértelmű, hogy az ilyen határozat az állami támogatás odaítélésére irányuló, pozitív kötelezettségként jelenik-e meg az Államkincstár oldalán, mivel az állam mint piaci szereplő által hozott intézkedéseket általában nem hasonlíthatók azokhoz az intézkedésekhez, amelyeket az állam különböző közcélok elérése érdekében hoz meg.

(75) A határozat I. melléklete B. részének 32. intézkedését (40 millió PLN összegű tőkeinjekció) illetően a Bizottság kételyeinek ad hangot azt illetően, hogy az Államkincstárt Lengyelország csatlakozása előtt tőkeemelés végrehajtására kötelező határozat jogilag érvényes volt-e, tekintve, hogy nem teljesült az a követelmény, hogy a tőkeemelést az illetékes bíróságon hat hónapon belül nyilvántartásba kell vetetni.

(76) A Bizottság, mivel megállapította, hogy a Gdyniai Hajógyár javára szóló számos intézkedés új támogatásnak minősül, kétségeit fejezte ki abban a tekintetben, hogy a támogatás szerkezetátalakítási támogatásként jóváhagyásához szükséges feltételek teljesülnek-e.

3. *AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI*

a) ***A Gdyniai Hajógyár észrevételei***

(77) A kedvezményezett kétféle érvet terjesztett elő: egyrészt a Bizottságnak a határozat I. melléklete B. pontjában felsorolt intézkedések tekintetében fennálló hatásköre tekintetében, másrészt a Bizottságnak e támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségét érintő kételyei tekintetében, amennyiben e támogatás egyáltalán új támogatásnak minősül.

(78) Ami a köztartozás 5a. fejezet szerinti átütemezését illeti, a kedvezményezett azzal érvelt, hogy a támogatás odaítélésének ténye átütemezési határozatnak minősül az Ipari Fejlesztési Hivatal elnöke részéről. A kedvezményezett ugyanakkor fenntartotta – amint azt Lengyelország is tette a bizottsági vizsgálat kezdeti szakaszában –, hogy a vonatkozó határozatot az Ipari Fejlesztési Hivatal elnöke 2004. április 19-én, azaz a csatlakozás előtt hozta meg.

(79) A kedvezményezett azzal érvelt, hogy a támogatás odaítélése abból állt, hogy a csatlakozás előtt valamennyi állami hitelező egyetértett az 5a. fejezet szerinti átütemezéssel ([14]).

([14]) A részletek tekintetében lásd a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló bizottsági határozat 67. pontját.

(80) Ellentétben azzal, amit Lengyelország állított a bizottsági vizsgálat első szakaszában, a kedvezményezett azzal érvelt, hogy 2003. június 30-át követően nem halmozódott fel késedelmi kamat az 5a. fejezet szerint átütemezett köztartozások után.

(81) A kedvezményezett azzal érvelt, hogy az állam konkrét kötelezettségvállalása a 32. intézkedés (tőkeinjekció) tekintetében már a csatlakozás előtt ismert volt, és hogy ennélfogva úgy kell tekinteni, hogy a támogatást már a csatlakozás előtt odaítélték.

(82) A kedvezményezett a határozat más szempontjai tekintetében is tett észrevételeket. Különösen azt állította, hogy a hajógyárnak az Exporthitel-biztosító Társaság által juttatott termelési garanciák nem minősülnek állami támogatásnak. A kedvezményezett azzal érvelt, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság garanciaprogramja olyan önfinanszírozó rendszer, amelyben a beszedett díjak hosszú távon meghaladják a fedezett kockázatokat és a ténylegesen kifizetett összegeket. A kedvezményezett ismertette azokat a feltételeket, amelyek mellett az Exporthitel-biztosító Társaság garanciát vállalt (díj és a megkövetelt biztosíték).

(83) Ami azt a követelményt illeti, hogy a támogatásnak a szükséges minimumra kell korlátozódnia, a kedvezményezett azzal érvelt, hogy a támogatás összege a lehető legkisebb mértékre korlátozódott, és hogy adott esetben nagyobb támogatás is indokolt lenne. A kedvezményezett arra is utalt, hogy még ha a Bizottság szűken is határozná meg a szerkezetátalakítási költségeket (azaz nem szerepeltetné ezek között a hajógyár üzemeltetési költségeit), e költségek finanszírozási komponense az állami támogatás nélkül is 30 % lenne, és így az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás feltételei teljesülnek ([15]).

(84) A kedvezményezett azzal is érvelt, hogy a Gdyniai Hajógyárnak nyújtott állami támogatás nem torzítja az európai versenyt, mert az európai hajógyárakra a távol keleti versenytársak jelentenek igazi veszélyt. A kedvezményezett elismerte, hogy konténerszállító hajókat más európai hajógyárakban is gyártanak, különösen Németországban, de az állította, hogy a Németországban gyártott konténerszállító hajók a kialakítás és a műszaki előírások tekintetében is különböznek. A kedvezményezett azt állította, hogy egyetlen más uniós hajógyár sem gyárt autószállító hajókat, és ezért a Gdyniai Hajógyár ebben a szegmensben nem versenyez más uniós hajógyárral.

([15]) A kedvezményezett azt állítja, hogy a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló 1999. évi közösségi iránymutatást (HL C 288., 1999.10.9., 2. o.) kell alkalmazni.

(85) Végül a kedvezményezett azt állította, hogy szerkezetátalakítása 2007 végére mindenképpen lezárul.

b) ***Más érdekelt felek észrevételei***

(86) Dánia és a Danish Maritime támogatta a Bizottság arra irányuló erőfeszítéseit, hogy biztosítsák az állami támogatásnak az alkalmazandó szabályokkal összhangban történő odaítélését. Rámutattak arra, hogy a hajógyártási világpiacon uralkodó versenyhelyzet eredményeként számos dán hajógyár zárt be vagy jelentett csődöt, és nem kapott állami támogatást. Azt is megerősítették, hogy a dániai hajógyárak termékskálája hasonló volt a lengyel hajógyárakéhoz, ezért a dániai hajógyárakat érinthette a nem tisztességes verseny. Dánia arra is ösztönözte a Bizottságot, hogy írja elő a Gdyniai Hajógyár számára kapacitásának csökkentését, hogy az állami támogatást ne a túlzott világszintű kapacitás növelésére fordítsák.

(87) A Ray Car Carriers, mint a Gdyniai Hajógyár legnagyobb vevője és a vállalat kisebbségi részvényese hangsúlyozta a Gdyniai Hajógyár szerepét saját működését illetően, tekintettel a hajógyárral fennálló szerződéseire. A Ray Car Carriers meg volt győződve arról, hogy a hajógyár magasan képzett munkaerejének és vezetőségének köszönhetően Európa egyik legjobb hajógyárává válhat, ha átalakítják, és erre a célra állami támogatást kap.

(88) A Solidarność szakszervezet rámutatott a hajógyár hanyatló helyzetére, és azzal érvelt, hogy gyors szerkezetátalakításra volt szükség. A szakszervezet ismertette a hajógyárban már elvégzett egyes szerkezetátalakítási intézkedéseket, és kifejezte abbéli meggyőződését, hogy a rendelkezésére álló technológia és munkaerő révén a hajógyár beállhat a nyereséges európai hajógyárak sorába. Ezért a szerkezetátalakítási terv végrehajtásához szükség volt az állami támogatásra.

(89) A Forum Okrętowe lengyel hajógyártó szövetség ismertette a hajógyár nehézségeinek okait, és támogatásának adott hangot a szerkezetátalakítási folyamatot, valamint az ilyen célú állami támogatást illetően.

c) ***Lengyelország észrevételei***

(90) A kedvezményezetthez hasonlóan Lengyelország mind a hatáskörrel, mind az összeegyeztethetőséggel kapcsolatban tett észrevételt.

(91) A köztartozás 5a. fejezet szerinti átütemezését illetően Lengyelország nem tett további észrevételt. A kedvezményezett észrevételeire válaszul azonban Lengyelország egyet nem értését fejezte ki a lengyel jog kedvezményezett általi értelmezése tekintetében.

(92) A határozat I. melléklete B. részének 28–34. intézkedését illetően Lengyelország nem cáfolta a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatban foglalt bizottsági következtetéseket. Lengyelország azonban új érvet is előterjesztett, amely szerint a hajógyártási ipari csoporton belüli különböző állami hatóságok képviselői által ezen intézkedések kibővítésére irányuló terveket érintően tett nyilatkozatokat hivatalos kötelezettségvállalásnak kell tekinteni. E nyilatkozatokra a csatlakozás előtt került sor.

(93) A 32. intézkedést (tőkeinjekció) illetően Lengyelország azzal érvelt, hogy amennyiben a részvényesek közgyűlésén az Államkincstár a Gdyniai Hajógyár tulajdonosaként lépett fel, ez a cselekmény nem választható el az állami támogatások odaítélésére jogosult hatóságként történt fellépéstől.

(94) Lengyelország ugyanakkor elismeri, hogy míg a tőkeinjekcióval kapcsolatos intézkedések a tulajdonlás szférájába (*dominium*) és a polgári jog alkalmazási körébe tartoznak, a vállalatok alaptőkéjének emelésekor a miniszter (az Államkincstár nevében) további közjogi szabályokat is köteles figyelembe venni, amelyek a szokásos piaci szereplőkre nem vonatkoznak (*imperium*).

(95) Lengyelország ezt követően kifejtette, hogy a hathónapos szabály (a részvényjegyzés bírósági nyilvántartásba vételére nyitva álló határidő) mindössze formai követelmény volt, amely semmilyen szinten nem érintette azt az időpontot, amikor a részvényes részvényjegyzési kötelezettsége hatályosult. Lengyelország fenntartotta, hogy ez a kötelezettség 2004-ben, a csatlakozás előtt lépett hatályba, és hogy teljesítéséhez csak egy, a hajógyár tőkéjének emeléséről szóló új határozat elfogadására volt szükség, ami 2005. március 4-én meg is történt. Az Államkincstár általi részvényjegyzésre ezt követően 2005. június 23-án került sor.

(96) Ami az új támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségét illeti, Lengyelország azt állította, hogy a 2004. évi szerkezetátalakítási terv szilárd gazdasági alapot teremtett a hajógyár szerkezetátalakításának folyamatához. Lengyelország elismerte, hogy a szerkezetátalakítási folyamatot korlátozott pénzügyi forrásokból hajtották végre. A lengyel hatóságok ezt követően röviden bemutatták a 2004. évi szerkezetátalakítási tervben foglalt szerkezetátalakítási intézkedéseket annak igazolására, hogy a szerkezetátalakítás hatókörét tekintve nem pusztán pénzügyi jellegű volt. A hatóságok megvédték a 2004. évi

szerkezetátalakítási tervben javasolt és a Gdyniai Hajógyár Csoporton belül megvalósított kiegyenlítő intézkedéseket. Ami azt a követelményt illeti, hogy a támogatásnak a szükséges minimumra kell korlátozódnia, Lengyelország azt állította, hogy a támogatást csak szerkezetátalakításra használták fel, és úgy nyilatkozott, hogy a támogatási intenzitás, azaz a támogatás összes szerkezetátalakítási költséghez – ideértve az üzemi költségeket is – viszonyított százalékos aránya 31 % volt. Lengyelország azzal érvelt, hogy a szerződéses árak újratárgyalása, valamint a halmozott nyereség és a hajógyárban várhatóan a jövőben keletkező pozitív pénzforgalom tekintendő „saját hozzájárulásnak".

(97) A lengyel hatóságok részletesen ismertették az Exporthitel-biztosító Társaság garanciarendszerének működését, és azzal érveltek, hogy e garanciák nem minősülnek állami támogatásnak.

4. *A HIVATALOS VIZSGÁLAT MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ BIZOTTSÁGI HATÁROZATOT KÖVETŐ MEGHATÁROZÓ ESEMÉNYEK IDŐRENDBEN TÖRTÉNŐ BEMUTATÁSA*

(98) A bizottsági vizsgálatot és az annak során bekövetkező eseményeket az alábbiak foglalják össze.

(99) A hivatalos eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatra válaszul a lengyel hatóságok 2005 őszén kétféle magyarázatot adtak: először is megkérdőjelezték a Bizottság hatáskörét a határozatában új támogatásnak minősített intézkedések tekintetében, másodszor pedig azzal érveltek, hogy még ha ezeket az intézkedéseket új támogatásnak kell is minősíteni, szerkezetátalakítási támogatásként ezek összeegyeztethetők a közös piaccal. A Gdyniai Hajógyár hasonlóan reagált a bizottsági határozatra. Mindkét választ fent ismertettük.

(100) Lengyelország a támogatás összeegyeztethetőségével kapcsolatos érvének alátámasztására benyújtotta a Bizottsághoz a Gdyniai Hajógyár 2004. évi szerkezetátalakítási tervét, amely ugyanaz volt, mint amelynek tekintetében a Bizottság megindította a hivatalos vizsgálatot, mivel kétségei támadtak a terv hihetőségét és megalapozottságát illetően. A Bizottság mindazonáltal alaposan áttanulmányozta a 2004. évi szerkezetátalakítási tervet, és külső tanácsadó segítségét kérte. A Bizottság azt állapította meg, hogy a 2004. évi szerkezetátalakítási terv a szerkezetátalakítási támogatás jóváhagyása tekintetében a vonatkozó iránymutatásban előírt egyik feltételnek sem felelt meg. A 2006. február 22-i megbeszélésen a Bizottság kifejtette főbb kétségeit a lengyel hatóságok előtt. A Bizottság kiemelte, hogy a 2004. évi szerkezetátalakítási terv főbb gyengeségei az alacsony befektetések, a csekély tervezett termelékenység, a magas gyártási költségek, különösen az általános költségek és a hajógyár saját tőkealapjának elégtelen mértékű megerősítése. A hajógyárnak nyújtott támogatást működési támogatásnak kell tekinteni, amelyet a tartozások átütemezéséhez és a hajógyár folyamatos üzemeléséhez nyújtanak.

(101) 2005 decemberében a Bizottság hivatalos forrásokból ([16]) arról szerzett tudomást, hogy létrejött a Korporacja Polskie Stocznia (a továbbiakban „KPS"), egy állami tulajdonú tőkecsoport, amelyet a három legnagyobb lengyel hajógyár, a gdyniai, a gdański és a szczecini egyetlen szervezet keretében történő integrálására hoztak létre (a továbbiakban „összevonási terv"). A KPS fő feladata a hajógyárak termelésének finanszírozása volt. Lengyelország az eljárás egyetlen szakaszában sem tájékoztatta a Bizottságot az összevonási tervről, sem a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat előtt, sem azt követően.

(102) Ugyanakkor a Bizottság a sajtóból arról szerzett tudomást, hogy megbeszélések zajlanak a Gdyniai Hajógyár és a Gdański Hajógyár stratégiai befektetőknek történő eladásáról, valamint a két, addig ugyanazon csoport részeként működő vállalat szétválasztásáról. A Bizottság a 2006. január 13-án kelt levélben felkérte a lengyel kormányt, hogy ismertesse a Gdyniai Hajógyárral kapcsolatos tényleges stratégiáját.

(103) Lengyelország a 2006. február 20-i levelében kifejtette, hogy korábban valóban foglalkoztak összevonási terv gondolatával, ezt azonban elvetették, és hamarosan új szerkezetátalakítási stratégiát vezetnek be a lengyel hajógyártási ágazatban.

(104) A 2006. február 22-i megbeszélésen és a 2006. március 13-án kelt levélben a lengyel hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a 2004. évi szerkezetátalakítási terv elavult, és azt módosítani kell. A lengyel hatóságok vállalták, hogy 2006 júniusára benyújtják a módosított szerkezetátalakítási tervet. A lengyel hatóságok a lengyel hajógyártási ágazatra vonatkozó új szerkezetátalakítási stratégia főbb jellemzőit is vázolták. Először is úgy tervezték, hogy a Gdański Hajógyárat a lehető leghamarabb kivonják a Gdyniai Hajógyár Csoportból. Másodszor a kormány engedélyezné a Gdyniai Hajógyárba és a Gdański Hajógyárba történő magántőke-injekciót, azzal a hosszú távú céllal, hogy a két hajógyárat teljes mértékben privatizálják.

(105) A Gdyniai Hajógyár közgyűlése 2006. április 19-én legfeljebb 300 millió PLN tőkeemelésről határozott. Az igazgatóságot megbízták, hogy kutasson fel a részvételben érdekelt befektetőket. Ennek megfelelően a 2006. májusi tájékoztató feljegyzést 2006. május 10-én a potenciális befektetők rendelkezésére bocsátották, és a Gdyniai Hajógyár privatizációs tanácsadója mintegy 80 befektetőt keresett meg közvetlenül. A Gdyniai Hajógyár két előzetes ajánlatot kapott a tőkeemelésben való részvétel tekintetében, az ukrán acélgyártó Donbastól, és a hajógyár legfontosabb vásárlójától, a Ray Car Carrierstől.

([16]) Az interneten közzétett 2005. január 25-i és 2005. október 25-i kormányzati jegyzőkönyvek.

Ez a két vállalat végül kötelező ajánlatot tett 2006. augusztus 28-án, amelyet ugyanakkor ahhoz a feltételhez kötöttek, hogy az eladó, azaz az állam fizesse ki és törölje el az adósságokat. A Lengyelország által (a 2006. szeptember 26-án kelt levélben) bejelentett menetrend szerint a két ajánlattevővel folytatott tárgyalások befejeződését 2006 októberének végére, az új részvények jegyzésének lezárulását pedig 2006. december 15-re várták.

(106) A Bizottság a 2006. évi szerkezetátalakítási terv első tervezetét 2006. június 9-én kapta meg. A Bizottság a hajógyárban tett látogatást és egy külső tanácsadó véleményének kikérését követően komoly aggodalmának adott hangot e tervezet tekintetében a 2006. június 13-i látogatás során, július 17-én pedig írásban is; ennek alkalmával rámutatott arra, hogy a szerkezetátalakítási terv nem tűnik kellően távlatinak ahhoz, hogy helyreállítsa a hajógyár hosszú távú életképességét, hogy nem született rendelkezés a szerkezetátalakítás finanszírozásáról, hogy nincs igazán kilátás arra, hogy a szerkezetátalakítást állami támogatáson kívüli forrásból finanszírozzák, és végül hogy nem tettek javaslatot kiegyenlítő intézkedésekre. A kormányhivatalnak tekinthető Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott hajózási finanszírozási garanciákba vetett folyamatos bizalmat illetően a Bizottság arra figyelmeztette a hajógyárat és a lengyel hatóságokat, hogy ezek a garanciák állami támogatásnak minősülnek.

(107) E figyelmeztetések ellenére a Lengyelország által végül 2006 szeptemberében, azaz kéthónapos késedelemmel benyújtott 2006. évi szerkezetátalakítási terv lényegében nem különbözött az első tervezettől. A 2006. évi szerkezetátalakítási tervvel szembeni főbb bizottsági kritikákat az alábbiakban ismertetjük.

(108) A Bizottság egy 2006. december 7-i megbeszélésen, és a 2007. január 29-én kelt levelében jelezte a lengyel hatóságoknál, hogy egy előzetes vizsgálat azt állapította meg, hogy a 2006. évi szerkezetátalakítási terv nem felelt meg a szerkezetátalakítási támogatás jóváhagyásához a jelenlegi iránymutatás szerint szükséges egyetlen feltételnek sem.

(109) A lengyel hatóságok az említett megbeszélésen bejelentették, hogy szándékukban áll a Gdyniai Hajógyár privatizációjának egy nyílt és átlátható eljárás keretében történő újraindítása, abból a célból, hogy olyan magánbefektetőt találjanak, amely teljes egészében átveszi a hajógyárat. Lengyelország arra mutatott rá, hogy a privatizációs folyamat várhatóan 2007 júniusában zárul le. A privatizációs dokumentumok elkészítése során Lengyelország arra kérte a Bizottságot, hogy adjon ki nyilatkozatot a Gdyniai Hajógyár tekintetében szükséges kiegyenlítő intézkedésekről, hogy a potenciális befektetőket pontos információkkal láthassák el.

(110) Az ezt követő hónapokban a Gdyniai Hajógyár további tárgyalásokat folytatott a két befektetővel, a Donbasszal és a Ray Car Carriersszel, akik 2006 augusztusában tették meg ajánlatukat. A kormány ugyanakkor különböző privatizációs dokumentumokat készített, hogy újraindítsa a privatizációs folyamatot, arra az esetre, ha a folyamatban lévő tárgyalások nem járnának sikerrel. 2007 májusában a lengyel kormány bejelentette, hogy a tárgyalások nem jártak sikerrel, és hogy a privatizációs folyamatot újra kell indítani. A 2007. június 22-én kelt levélben Lengyelország új privatizációs menetrendet tett közzé, és 2007 decemberét jelölte meg a privatizáció lezárása tervezett időpontjaként, ami fél évvel haladta meg a Lengyelország által 2007 januárjában vállalt eredeti határidőt. 2007. július 31-én kelt levelében a Bizottság jelezte, hogy a privatizációs folyamat ennél tovább már nem húzható. A Bizottság arra is figyelmeztette Lengyelországot, hogy az eddigiekben nem teljesültek az a két feltétel, miszerint a hajógyár hosszú távú életképességét helyre kell állítani, és hogy a szerkezetátalakítást legalább részben állami támogatáson kívüli forrásból kell finanszírozni.

(111) Ugyanakkor Kroes biztos asszony és Woźniak miniszter 2006. decemberi megállapodását követően a Bizottság intenzív tárgyalásokat kezdett a lengyel hatóságokkal és a Gdyniai Hajógyárral a szükséges kiegyenlítő intézkedések meghatározásáról. 2007. február 28-án Lengyelország vállalta a Gdyniai Hajógyár SD I dokkjának 2010 januárjával, vagyis azt követően történő bezárását, hogy feldolgozzák a függő megrendeléseket, és lezárulnak az SD II szárazdokk tekintetében szükséges befektetések.

(112) Annak ellenőrzésére, hogy ez a javaslat valóban kiegyenlítő intézkedésnek minősül-e, a Bizottság felkérte a Gdyniai Hajógyárat, hogy adjon tájékoztatást bizonyos kérdéseket illetően. A Bizottság végül a 2007. július 31-én kelt levélben arról tájékoztatta Lengyelországot, hogy előzetesen elégséges kiegyenlítő intézkedésnek tekinti az SD I szárazdokk bezárását, amennyiben a bezárás a létesítmény olyan módon történő leszerelésével jár, hogy a továbbiakban lehetetlenné válik a hajógyártás és a tevékenység újraindítása, és hogy a bezárásra 2009. szeptember 1-jén vagy korábban sor kerül, ha a 8185/04. számú, a hajógyár megrendelőkönyvébe 2007. március 8-án előjegyzett utolsó hajót ezen időpontot megelőzően vízre bocsátják. Ezenfelül 2009-ben az SD I dokkot csak a két, 2009-ben történő gyártásra jelenleg előjegyzett, és az SD II dokkba át nem vihető hajó legyártására lehet használni (a 8185/03. és a 8185/04. számú LPG-szállító hajó). A Bizottság következtetéseinek hátterét az alábbiakban ismertetjük.

(113) Az 1996. augusztus 30-i privatizációs törvényre alapuló új privatizációs eljárás 2007 júliusában kezdődött. A Gdyniai Hajógyár közgyűlése 2007. július 5-én 515 millió PLN értékű tőkeemelési határozatot fogadott el, a részvényeket pedig az Államkincstárnak kellett jegyeznie a privatizáció sikeres lezárulása esetén. 2007. július 4-én tájékoztató feljegyzés készült. Ezt 2007. július 10-én, azaz az ajánlati felhívásnak a lengyel és a nemzetközi sajtóban történő közzététele alkalmával bocsátották a potenciális befektetők rendelkezésére. Amint az az eljárás fenti ismertetéséből is kiderül, a Bizottság átadta a tájékoztató feljegyzéssel kapcsolatos észrevételeit, amelyeket Lengyelország kellően figyelembe is vett.

(114) A Bizottság, mivel további késedelmet tapasztalt a privatizációs folyamatban, 2007. október 3-án kelt levelében arra ösztönözte Lengyelországot, hogy haladéktalanul zárja le a privatizációt. Lengyelország 2007. október 23-án kelt levelében arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a privatizáció nem a tervezett időpontban, azaz 2007 végén zárul. Lengyelország ehelyett vállalta, hogy 2008 januárjában tárgyalásokat kezd a kiválasztott befektetőkkel. A Bizottság a 2008. november 30-án kelt levelében megismételte a késedelmekkel kapcsolatos aggodalmát, és jelezte, hogy a Gdyniai Hajógyár új tulajdonosától 2008 februárjának végére várja az új szerkezetátalakítási terv első tervezetét. Ezt a kérését a Bizottság később több alkalommal megismételte. A Bizottság több esetben is kérte a privatizációs menetrend szigorú betartását, és azt állította, hogy semmi nem indokolja, hogy Lengyelország újraindítsa a privatizációs folyamatot.

(115) Lengyelország tájékoztatta a Bizottságot, hogy tizenegy vállalat kérte ki a Gdyniai Hajógyár tájékoztató feljegyzését, és négy vállalat nyújtott be induló ajánlatot 2007. október 1-jéig. A négy vállalatot átvilágításnak vetették alá. Végül három kötelező ajánlatot nyújtottak be 2007. december 20-án. 2008 januárjának végén Lengyelország e befektetők közül kettővel kezdeményezett tárgyalásokat. 2008 februárjának közepén Lengyelország bejelentette, hogy a Gdyniai Hajógyár privatizációjának folyamata 2008 nyarára, azaz egy évvel azután zárul, mint amire Lengyelország 2007 januárjában ígéretet tett.

(116) 2008. március 20-án e befektetők egyike, az Amber Sp. z o.o. (a továbbiakban „Amber"), a Złomrex acélkereskedelmi vállalat leányvállalata kizárólagos tárgyalási jogot kapott, amelyet több alkalommal meghosszabbítottak, és amely végül 2008. május 12-én járt le.

(117) Lengyelország 2008. február 29-én benyújtotta a Gdyniai Hajógyár Amber által készített szerkezetátalakítási tervének tervezetét ([17]). Az Amber a 2008. április 9-én kelt e-mailben naprakész pénzügyi előrejelzéseket nyújtott be. A Bizottság erre a tervezetre szóbeli észrevételeket tett a 2008. április 10-én Varsóban a lengyel hatóságok, az Amber és a Gdyniai Hajógyár képviselői között tartott megbeszélésen, valamint írásbeli észrevételekkel élt a 2008. április 21-én kelt levélben.

(118) A lengyel hatóságokkal 2008. május 12-én tartott megbeszélésen az Amber bejelentette, hogy visszalép a Gdyniai Hajógyár privatizációjától. Lengyelország erről a fejleményről még aznap tájékoztatta a Bizottságot. Az Államkincstárnak küldött indokolásban az Amber a visszalépésének fő okaként azt jelölte meg, hogy a hajógyár helyzetének alapos átvilágítását követően azt állapította meg, hogy a hajógyár még a szerkezetátalakítási intézkedések, többek között jelentős befektetések hatására sem válna nyereségessé.

(119) 2008. május 15-én a lengyel hatóságok úgy határoztak, hogy a privatizációs folyamatot a 2007-ben kezdődött eljárásban elfogadott ajánlatok ajánlattevőivel folytatott tárgyalásra irányuló nyílt eljárásban zárják le.

(120) 2008. május 26-án Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a privatizációs folyamat újraindult. Az azt követő napi jelentésekben a lengyel hatóságok tájékoztatták a Bizottságot, hogy milyen intézkedéseket tettek annak érdekében, hogy vevőt találjanak a Gdyniai Hajógyárra. Lengyelország több levelet küldött a Bizottságnak, amelyben potenciális befektetők tájékoztatást kértek a folyamatban levő privatizációval kapcsolatosan, és kérték továbbá számukra a tájékoztató feljegyzés megküldését, amint az rendelkezésre áll.

(121) A 2008. június 10-i megbeszélésen kiderült, hogy a lengyel hatóságok intenzív megbeszéléseket folytatnak az ISD Polskával, a Gdański Hajógyár jelenlegi tulajdonosával a Gdyniai Hajógyár felvásárlásáról és a két hajógyár lehetséges egyesítéséről. Lengyelország új kiegyenlítő intézkedéseket javasolt, és rámutatott arra, hogy az új befektető a privatizációban való részvételének feltételeként további állami támogatást igényel. Lengyelország arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy az

([17]) *Forrás*: A Gdyniai Hajógyárnak az Amber által 2007 decemberében készített, a Bizottsághoz 2008. február 29-én benyújtott és 2008. március 3-án iktatott, 2008–2012-re szóló üzleti terve.

ISD Polska készíti mindkét hajógyár szerkezetátalakítási tervét, amelyet 2008. június 26-án nyújtanak be a Bizottságnak, a Bizottság által a C 18/05 állami támogatási ügyre tekintettel elfogadott információnyújtásra való felszólítással ([18]) összhangban.

(122) A lengyel hatóságok kérelmére a Bizottság a 2008. június 10-i, és azt követően a 2008. június 13-i megbeszélésen arról tájékoztatta Lengyelországot és az ISD Polskát, hogy teljesíteni kell bizonyos keretfeltételeket, ha az ISD Polska fel kívánja vásárolni a Gdyniai Hajógyárat azzal a szándékkal, hogy azt a Gdański Hajógyárral együtt üzemelteti. Ezek a keretfeltételek a következők voltak: az ISD Polskának mindkét hajógyár vonatkozásában közös szerkezetátalakítási tervet készít 2008. június 26-ra, jelentősen hozzájárul a szerkezetátalakítás költségeihez, és a vonatkozó iránymutatásokkal összhangban érdemi kiegyenlítő intézkedéseket hoz. A Bizottság azt állította, hogy az ISD Polska szerkezetátalakítási költségekhez való tervezett hozzájárulása nem elégséges, a hajógyárnak a múltban nyújtott állami támogatások összegére és az ISD Polska által a privatizációval összefüggésben kért további támogatásra figyelemmel.

(123) Lengyelország a 2008. június 6-án kelt levélben arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a kormány 2008. június 3-án olyan határozatot fogadott el, amely szerint 515 millió PLN összegű tőkét juttatnak a Gdyniai Hajógyárnak, részben a meglévő hajógyártási szerződések tekintetében várható veszteségek fedezésére.

(124) A Bizottság 2008. június 26-án megkapta a 2008. júniusi keltezésű szerkezetátalakítási terv tervezetét, amelyet az ISD Polska készített „Az új Gdańsk-Gdynia Hajógyár szerkezetátalakítási terve" címen, és amelyben az ISD közös szerkezetátalakítási tervet mutatott be a Gdański Hajógyárat és a Gdyniai Hajógyárat érintően (a továbbiakban „az (ISD) közös szerkezetátalakítási terve"). A Bizottság a Lengyel Hajógyártó Társaságtól is kapott egy 2008. júniusi keltezésű szerkezetátalakítási tervet, amely „A Gdyniai Hajógyár 2008–2012 közötti időszakra szóló szerkezetátalakítási terve" címet viselte (a továbbiakban „a PSC szerkezetátalakítási terve"). A két tervet az alábbiak mutatjuk be röviden.

(125) Lengyelország a 2008. július 14-én kelt levelében arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Gdyniai Hajógyár privatizálása folyamatban van, és további időt kért ahhoz, hogy a potenciális befektetők véglegesítsék a szerkezetátalakítási tervet. Lengyelország vállalta, hogy legkésőbb 2008. szeptember 12-éig benyújtja a Gdyniai Hajógyár végleges szerkezetátalakítási tervét.

(126) A Bizottság beleegyezett abba, hogy megvárja, amíg döntés születik a végleges szerkezetátalakítási terv benyújtásáról.

([18]) A 2008. május 23-i bizottsági határozat (C(2008) 2277).

(127) 2008. szeptember 12-én Lengyelország benyújtotta az ISD Polska által készített végleges szerkezetátalakítási tervet „Az új Gdańsk-Gdynia Hajógyár szerkezetátalakítási terve" címen (a továbbiakban a szeptember 12-i közös szerkezetátalakítási terv), ami lényegében a 2008. június 26-i közös szerkezetátalakítási terv naprakész változata.

5. *A 2006. ÉVI SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV*

(128) A 2006. évi szerkezetátalakítási terv szerint a 2004. évi szerkezetátalakítási terv módosítása azért vált szükségessé, mert megváltozott a makroökonómiai helyzet, azaz a zloty felértékelődött az USD-hez képest, és az árfolyam 4,1 PLN-ről 3,0 PLN/USD-re változott, továbbá az acélárak a tonnánkénti 300 USD-ről 700 USD-re emelkedtek, ami hátrányosan érintette a hajógyár gazdasági helyzetét, és ez elégtelen állami támogatással párosult, amelynek köszönhetően a 2004. évi szerkezetátalakítási tervet teljes egészében már nem lehetett végrehajtani.

(129) A hajógyár által az Ernst & Young segítségével készített 2006. évi szerkezetátalakítási terv a 2006–2012 közötti időszakot öleli fel. Az intézkedések nagy részét azonban 2009 végéig kell végrehajtani. A 2004. évi szerkezetátalakítási terv a 2003 és 2008 közötti időszakot érintette.

(130) A 2006. évi szerkezetátalakítási terv célkitűzései az üzemi költségek hatékony korlátozása, a hajógyár hatékonyságának javítása és a hajógyártás jövedelmezőségének biztosítása. E célból a hajógyár először a meglévő szerződéseket kívánta újratárgyalni, ezáltal kiegyenlítve a 2006-ra és 2007-re befejezendő hajók után várható veszteséget. Ezenfelül költségcsökkentési programról rendelkeztek a gyártási költségek csökkentésére.

a) ***Értékesítési stratégia***

(131) A tervezett értékesítési stratégia a standard hajókra, azaz a konténerszállító és az autószállító hajókra koncentrált. A hajógyár azt is tervezte, hogy jövedelmező ajánlatok esetére kapacitást tart fenn a réspiacokat illetően.

b) ***Ipari és működési szerkezetátalakítás***

(132) A főbb intézkedések a következők:

— Hatékonyságnövelés 61 millió EUR összegű beruházással 2007–2009 között. A befektetések a gyártási eljárásban (különösen az acél előregyártása során) adódó szűk keresztmetszetek kiküszöbölésére és a hatékonyság növelésére irányulnak. A tervek között szerepel 6,6 millió EUR informatikai célú beruházás is.

— A foglalkoztatás szerkezetátalakítása, azaz az egyre általánosabb határozott idejű munkaszerződések kiküszöbölése és a foglalkoztatási célértékek elérését szolgáló intézkedések. Ösztönzőrendszer bevezetése. A hajógyár azt tervezi, hogy a termelésben közvetlenül résztvevő munkavállalók bérét 2006-ban 10 %-kal, 2008–2010-ig pedig valamint évi 4 %-kal növeli. A hajógyár fő problémái jelenleg a távolmaradások és a szakképzett munkaerő hiánya.

— A terv kiemelte a hajógyár árfolyamkockázattal szembeni védelmének fontosságát is. E célból 2007 és 2012 között a hajógyár bevételének 70 %-át devizatranzakciók révén kell fedezni az árfolyamkockázattal szemben.

— Sor kerül további leányvállalatok (mint a Zakładowa Służba Ratownicza, a Wydział Technicznej Obsługi Urządzeń Dźwignicowych stb.) leválasztására és eszközök eladására is.

— A tervezési eljárás javítása (tervezési megoldások szabványosítása). Ez a tervezőiroda leválasztásának lehetőségét is tartalmazza, amiről 2007-ben kell dönteni.

— Egyéb intézkedések, mint a szerződések újratárgyalása, indexálási záradékok alkalmazása a szerződésekben az árfolyamkockázatok fedezésére, munkavállalói ösztönzőrendszerek, az eljárások optimalizálása és pénzügyi eszközök eladása.

c) ***Pénzügyi szerkezetátalakítási intézkedések***

(133) A hajógyárban pénzügyi szerkezetátalakítást kell végrehajtani. A 2005. végi sajáttőke -285,4 millió PLN volt. A tervek szerint a hajógyár sajáttőke-helyzetét 2006–07-ben javítani kell, összesen 1 015 millió PLN tőkeinjekcióval: ebből 500 millió PLN tőkeemelésre 2006-ban magánbefektetők finanszírozásával, 2007-ben 515 millió PLN tőkeemelésre pedig vagy állami vagy magánbefektetők általi finanszírozás révén kerülne sor.

d) ***Célértékek a szerkezetátalakítás végén – a hosszú távú életképesség helyreállítása***

(134) A szerkezetátalakítási időszak végén 2009-ben a hajógyár termelése 298 610 CGT-re várható, szemben a 2006. évi 279 258 CGT-vel. A megépített hajók száma a 2006. évi 13-ról (8 konténerszállító és 5 autószállító hajó) 11-re (5 konténerszállító és 6 autószállító hajó) csökken. A termelés 2012-ben várhatóan tovább növekszik, 324 110 CGT-re (12 hajó).

(135) Az átlagos foglalkoztatottságot a 2006. májusi 5 208-ról 2007 végére a 4 530-as célértékre kell csökkenteni.

(136) A termelékenység (munkaigény-arány) a 2007-ben tapasztalható 44,8 munkaóra/CGT-ről 2012-re várhatóan 37,0 munkaóra/CGT-re javul. A Bizottság tanácsadója szerint a leghatékonyabb hasonló európai gyárakban a termelékenység a 20 munkaóra/CGT alatt marad.

(137) A forgalom a 2005-ös 1,599 millió PLN-ről 2012-re várhatóan 1,869 millió PLN-re növekszik. Az üzemi eredmény a 2005-ös 7,35 millió PLN-ről és a 2006-os 233,5 millió PLN-ről 2012-re 67,68 millió PLN-re változik, és az első nyereséges év 2009 lesz.

e) ***Érzékenységvizsgálat***

(138) A terv a következő kérdésekkel kapcsolatos érzékenységvizsgálatot tartalmaz:

— a PLN USD-hez viszonyított felértékelődése évi 0,05 és 0,1 PLN, szemben az alapforgatókönyv szerinti, állandó 3,00 PLN/USD árfolyammal,

— a hajógyártást illetően továbbra is 10 hajó gyártása 2009–10-ben, míg az alapforgatókönyv szerint 2009–10-ben 11 hajót, 2011–2012-ben 12 hajót kellene legyártani,

— a különböző teljesítési árfolyamoknak (a munkáért járó díjazás és a változó és változatlan közreműködési arányok) az alapforgatókönyv szerintinél gyorsabb növekedése 2008–2012-ben,

— a hajók árának 5 %-os és 10 %-os csökkenése 2009–2012 között,

— a nyersanyagárak hajók árának emelkedésével együtt történő emelkedése 2007-től.

f) ***Kiegyenlítő intézkedések***

(139) A 2006. évi szerkezetátalakítási terv a kibocsátást évi 340 000 CGT-re korlátozta kiegyenlítő intézkedésként, feltételezve, hogy a hajógyár műszaki kapacitása 540 000 CGT. Amint azt az alábbiak részletesen bemutatják, Lengyelország 2007 februárjában felajánlotta az SD I szárazdokk végleges bezárását. A gyár által átadott adatok szerint az aktuális műszaki kapacitás jóval elmarad az 540 000 CGT-től. Végül a Bizottság előzetesen beleegyezett a javasolt kapacitáscsökkentésbe, amely a 2006. évi szerkezetátalakítási tervben vázolt kiegyenlítő intézkedéseket váltotta fel.

6. *AZ ISD ÁLTAL KÉSZÍTETT KÖZÖS SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV*

(140) Az ISD Polska, mint a Gdański Hajógyár többségi tulajdonosa azután lépett be a privatizációs folyamatba, miután az Amber visszalépett a 2007-ben indított privatizációtól. Amint a fentiekből kiderült, az ISD Polska felülvizsgálta a Bizottsághoz 2008. június 26-án benyújtott szerkezetátalakítási tervet, és 2008. szeptember 12-én naprakész változatot nyújtott be. A következőkben – adott esetben – a szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv módosításait ismertetjük.

(141) Az ISD Polska által készített közös üzleti stratégia mögött az a logika húzódik, hogy a két hajógyár közötti együttműködést ki kell használni, és egyesíteni kell a két létesítmény legjobb termelőeszközeit ([19]). A nyersanyagok fő raktárhelyisége a Gdyniai Hajógyárban lesz, itt kerül sor a lemezek és profilok előregyártására is. A lemezeket és profilokat ezután vízen átszállítják a Gdański Hajógyárba, ahol a bordametszeteket és a blokkokat gyártják. Az összeszerelést a Gdyniai Hajógyár dokkjaiban végzik el, a végső felszerelés helye pedig mindkét hajógyár kikötője.

(142) A közös szerkezetátalakítási terv megemlíti, hogy a 2006. évi szerkezetátalakítási terv nem volt képes helyreállítani a hajógyár életképességét, és meghatározza azokat az okokat, amelyek a két hajógyár jelenlegi pénzügyi nehézségeihez vezettek. Ezek közé sorolja különösen a hajógyár privatizálásának sikertelenségét, és a hajógyár szerkezetátalakítást lehetővé tevő mértékű tőkeemelésének ebből következő elmaradását, valamint azt a tényt, hogy a hajógyár nem kapott elégséges állami támogatást. A közös szerkezetátalakítási terv olyan makroökonómiai tényezőket is nevesít, mint amilyen a lengyel zloty USD-vel szembeni felértékelődése, az emelkedő acélárak, emellett pedig olyan belső tényezőket, mint a szakképzett munkaerő kilépése a hajógyárból, az alacsony termelékenység, a szerződések árfolyamkockázattal szembeni fedezet nélküli megkötése, és a nyersanyagköltség, ami egyaránt veszteségessé tette a hajógyárat.

(143) A közös szerkezetátalakítási terv célja a két átszervezett vállalat, a Gdyniai Hajógyár és a Gdański Hajógyár életképességének helyreállítása. Jóllehet ez a határozat csak a Gdyniai Hajógyárra vonatkozik, a közös szerkezetátalakítási terv alábbi bemutatása és értékelése természetesen figyelembe veszi a Gdański Hajógyár meglétét, múltbeli szerkezetátalakítási törekvéseit és a számára nyújtott és nyújtandó állami támogatásokat.

([19]) A Gdański Hajógyárnak nyújtott állami támogatás szintén hivatalos vizsgálati eljárás alatt áll, amelyet a Bizottság a 2005. június 1-jei határozattal indított a C 17/05 és C 18/05 állami támogatási ügyekben (szerkezetátalakítási támogatás a Gdyniai Hajógyárnak; szerkezetátalakítási támogatás a Gdański Hajógyárnak) (HL C 220., 2005.9.8., 7. o.).

a) ***Értékesítési stratégia***

(144) A közös szerkezetátalakítási terv értelmében az egyesített hajógyárak két tevékenységgel foglalkoznak: hajógyártási és nem hajógyártási tevékenységgel.

(145) Ami a hajógyártási tevékenységet illeti, az ISD Polska rövid távon a következő piaci szegmenseket veszi célba: konténerszállító hajók (kis és közepes méretű, 500–3 000 TEU), normáláru-szállító hajók („klasszikus hajók” szárazáru fuvarozására, többcélú hajók és nehézteher-szállítók) és autószállító hajók (kizárólag autószállító nagyhajók – PCC, C6600 méret), valamint tevékenységeket alakít ki az offshore szegmensben is (pl. horgonykezelést és hajóvontatást végző hajók – AHTS, tengeri kitermelő állomásokat kiszolgáló hajók – PSV, személyzetet/legénységet szállító hajók), és középtávon ezeknek kell meghatározóvá válniuk.

(146) A piaci elemzés a más európai hajógyárak termelésével való összehasonlítás és az egyesített hajógyárak tapasztalatai alapján készült. A terv elismerte, hogy az offshore hajók gyártásához szükséges know-how-t ki kellene alakítani, és hogy a gyártást az első néhány évben alvállalkozók bevonásával végeznék. A szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv ismerteti a Gdański Hajógyár által az offshore hajók testének megépítése terén szerzett korábbi tapasztalatokat, és kifejti, hogy a hajógyár megrendelőkönyvében ilyen típusú hajók is szerepelnek. A terv arra is rámutatott, hogy a Gdański Hajógyár nemrég írt alá szándéknyilatkozatot egy offshore hajókat építő elismert gyártóval folytatott ötéves együttműködésről, amelynek keretében ez utóbbi gyártó alvállalkozásban egyre összetettebb hajótesteket építene a Gdański Hajógyár számára. A terv előirányozta az ezen alvállalkozói tevékenységtől a teljesen felszerelt offshore hajók építése felé történő fokozatos elmozdulást, és elismerte annak szükségességét, hogy fokozatosan meg kell szerezni a teljesen felszerelt hajók építéséhez szükséges kapacitást, és ki kell építeni egy beszállítói hálózatot.

(147) A tervezett termelési portfolió azt feltételezi, hogy a konténerszállító hajók gyártása kezdetben megmaradna, de aztán 2011-ig fokozatosan jelentéktelenné válna, és akkor meg is szűnne. A terv szerint a portfolió ezt követően offshore hajókra és C6600 autószállító nagyhajókra terjedne ki. A közös szerkezetátalakítási terv szerint június után az egyesített hajógyárak 13 hajóra kötnének szerződést 2008-ban (3 konténerszállító hajó, 5 offshore hajó és 5 autószállító hajó), 16-ra 2009-ben (2 konténerszállító hajó, 8 offshore hajó és 6 autószállító hajó), 15-re 2010-ben és 2011-ben (1 konténerszállító hajó, 7 offshore hajó és 7 autószállító hajó), 17-re 2012-ben

(10 offshore hajó és 7 autószállító hajó) és 18-ra 2013-ban és 2014-ben (14 offshore hajó és 4 autószállító hajó). A termelési tervet a szeptemberi közös terv módosította: 2009 és 2011 között évente 12–13 hajót kellene legyártani (6 offshore hajó és 5–7 autószállító hajó; 2008 után pedig a megrendelőkönyvben nem szerepelne konténerszállító hajó).

(148) Ami a nem hajógyártási tevékenységet illeti, az ISD Polska szélkerekeket és acélszerkezeteket gyártana az egyesített hajógyárakban. A terv szerint a szélkerékgyártás 2011-ben indulna (75 tétel) és 2014-től a volumen 350 tételre emelkedne (a tervezett hossz 80 méter).

(149) A júliusi terv különböző acélszerkezetek (pl. daruk, raktárépítmények, építőipari acélszerkezetek és hajóalkatrészek) gyártásával is számol, amelyek volumene a 2008. évi 2 174 tonnáról 2011-től 13 500 tonnára emelkedne. ([20])

(150) A szeptemberi szerkezetátalakítási terv részletesen bemutatja az ISD Polska (vagy más, a Donbas-csoportba tartozó vállalat) know-how-ját az acélszerkezetek területén. A tervek szerint a termelés egy részét a Huta Częstochowától az egyesített hajógyárakba hoznák át. A terv egy független tanácsadó (Roland Berger) által készített piaci tanulmány eredményeit foglalja össze, amely tanulmányt az acélszerkezetek szegmensének előkészítése során a Gdański Hajógyárban készítettek azt követően, hogy az ISD Polska abban 2007 elején részesedést szerzett. A tervvel összhangban ez a piaci tanulmány az acélszerkezetek szegmensének növekedését prognosztizálja Európában és különösen Lengyelországban (pl. infrastruktúra kialakítása a strukturális alapok segítségével). Ezt a tanulmányt nem nyújtották be a Bizottsághoz.

(151) A szeptemberi terv eltérő előrejelzéseket tartalmaz az acélszerkezetek termelési volumene tekintetében, a következő 1a. táblázatnak megfelelően.

1a. táblázat

Acélszerkezetek tervezett termelése tonnában (2008. szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv)

Termékek	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Daruk	274	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Liftek	0	1 100	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Raktárépítmények	1 500	6 000	16 000	22 400	36 000	36 000	36 000
Épületek acélszerkezetei	0	1 100	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Hajóalkatrészek	0	1 000	1 450	5 000	13 000	13 000	13 000
Összesen	1 774	11 200	23 950	34 900	56 500	56 500	56 500

b) ***Ipari és működési szerkezetátalakítás***

(152) A közös szerkezetátalakítási terv arra mutat rá, hogy mindkét hajógyár termelőeszközei jelentősen leromlottak, és azon a szinten állnak, mint az európai hajógyárak termelőeszközei az 1990-es évek elején. A tervezett befektetések 111 millió EUR-t tesznek ki a hajógyártás tekintetében és 193 millió PLN-t a nem hajógyártási tevékenységek tekintetében (175 millió PLN szélkerekekre és 18 millió PLN acélszerkezetekre).

(153) A hajógyártási befektetéseket két, egymást átfedő szakaszban hajtanák végre 2009 és 2011 között. A legfontosabb befektetések ([21]) a lemezvágást, a lapos lemezek gyártását, egy új csőszerelő műhelyt és egy új befogadóképességű csarnokot érintenének. Ezek a befektetések a szervezeti változtatásokkal együtt a jelenlegi 45 munkaóra/CGT-ről a 20 munkaóra/CGT célértékre javítják majd a termelékenységet ([22]).

([20]) A következő tételek gyártásának növekedése várható: daruk, a 2008. évi 474 tonnáról 1 700 tonnára 2009-ben; raktárépítmények a 2008. évi 1 700 tonnáról 6 000 tonnára 2009-ben; épületek acélszerkezetei, 0-ról 3 900 tonnára 2011-ben; más gyártóknak gyártott hajóalkatrészek, 0-ról 1 900 tonnára 2011-ben.

([21]) A befektetések részletes bemutatása tekintetében lásd az ISD közös szerkezetátalakítási tervének 42. táblázatát, 138. o., és a 37. ábráját, 140. o.

([22]) Az ISD közös szerkezetátalakítási tervének 38. ábrája, 141. o.

(154) A főbb szervezeti változtatások a következőket érintik: eladások (szerződések), nyersanyag és szolgáltatások beszerzése, tervezési kapacitás, termelés, humán erőforrás és információtechnológia.

(155) A közös szerkezetátalakítási program olyan tervezési központ létrehozásáról rendelkezik, amelynek feladata lesz a hatékony termelés megszervezése az egyesített hajógyárak valamennyi szervezeti szintjén. E központ létrehozásának célja a tervezési hiányosságok áthidalása, az ütemezés, a költségvetés elkészítése és a gyártási eljárás ellenőrzése.

(156) Ami a szerződéskötéseket illeti, az ISD Polska szándékában áll, hogy új indexálási záradékokat vezessen be, amelyek megvédenék a gyárat a nyersanyagárak és a bérek emelkedésétől azáltal, hogy a kockázatot a hajótulajdonosra hárítják. A hajógyár új szerződésmintát is bevezet. Az ISD a szeptemberi közös szerkezetátalakítási tervhez néhány fennálló hajógyártási szerződés kivonatát is csatolta annak igazolására, hogy a hajógyár képes volt olyan indexálási záradékokat kikötni, amelyek fedezetet nyújtanak az acélár-ingadozásokkal szemben.

(157) A hajógyár az árfolyam-ingadozásokkal szembeni védelem érdekében be kívánja vezetni a szükséges infrastruktúrát, miután azonosította az árfolyamkockázatot generáló költségeket és bevételeket, és meghatározta az e kockázatvállalás megengedhető szintjét. A közös szerkezetátalakítási tervben előírt kockázatkezelési rendszer négy fontos elemre épül: e kockázat figyelembe vétele a hajógyár stratégiájának meghatározásakor (a kockázatviselés és kockázatkezelés meghatározása), a szervezeti struktúra kiigazítása, az információtechnológia alkalmazása és különböző kockázatminimalizálási módszerek elfogadása (természetes fedezet, indexálási záradékok a szerződésekben és olyan pénzügyi termékek vásárlása, mint amilyen a devizaopció és a határidős devizaárfolyam). A szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv részletesebben ismerteti a javasolt árfolyam-fedezeti politikát. Ez három, a hajógyár által alkalmazandó árfolyam-fedezeti eszközt is meghatároz; számszerűsíti a megrendelőkönyv árfolyamkockázatnak való kitettségét 2012-ig, és ezen az alapon megbecsüli e fedezeti eszközök költségét. A tervvel összhangban az ISD Polska számos bankkal felvette a kapcsolatot, amelyek az árfolyam-fedezeti ajánlat előkészítése céljából felkérték, hogy nyújtson be megfelelő árfolyam-fedezeti stratégiát. A tervvel összhangban ezt a stratégiát a szerkezetátalakítás első hat hónapjában kell elkészíteni.

(158) A termelés területén a cél a Gdański Hajógyár nem hatékony logisztikájának és a Gdyniai Hajógyár szűk keresztmetszeteinek a kezelése. A terv szerint a munkaerőt meg kellene osztani a két létesítmény között; a terv továbbá javaslatot tesz egy új anyagfolyamat-ábrára is.

(159) Ami a nyersanyag beszerzését és kezelését illeti, a fő célkitűzés a költségcsökkentés. A szerkezetátalakítási intézkedések többek között a legalább három ajánlat alapján történő nyersanyagbeszerzés, együttműködés a Huta Częstochowával a beszerzések területén, raktározás stb.

(160) A hajógyár azt tervezi, hogy szakképzett munkaerőt alkalmaz és képez ki, valamint kihasználja és korszerűsíti a meglévő információtechnológiát.

(161) A foglalkoztatás területén a cél a nagymértékű fluktuáció és a távolmaradás kezelése. Az ISD Polska azt tervezi, hogy együttműködik egy helyi személyzeti tanácsadó céggel. A terv célja a vállalaton belül a karrierfejlesztési rendszerek bővítése, az ösztönző alapú fizetés bevezetése (túlórakezelés, a munkavállalók értékelése, a távolmaradás ellenőrzése és a teljesítmény, a határidők betartása és a minőségi teljesítés alapján történő díjazás) és a vállalat identitásának kialakítása. A terv szerint a jelenleg 8 137 főből álló munkaerő (2 651 a Gdański Hajógyárban, 4 238 a Gdyniai Hajógyárban és 1 248 a Gdynia leányvállalatainál) 5 000–5 395 főre való csökkentésére van szükség. A szeptemberi közös szerkezetátalakítási tervvel összhangban a létszámleépítésre fokozatosan kerül sor 2009 és 2012 között. A naprakész terv tartalmazza a foglalkoztatás szerkezetátalakításának költségeit és hatásait.

(162) Végül a tervezési tevékenységet illetően a terv arról rendelkezik, hogy a tervezőiroda munkáját ésszerűsíteni kell, és szorosabban kell kapcsolni a gyártási eljáráshoz.

(163) A terv röviden és általánosságban ismerteti az említett szervezeti szerkezetátalakítási intézkedések kívánt hatásait, és ezeket azzal a kijelentéssel számszerűsíti, hogy a termelékenység javulása körülbelül 12 emberóra/CGT mértékű lesz ([23]).

c) ***Pénzügyi szerkezetátalakítás***

(164) Ami a pénzügyi szerkezetátalakítást illeti, a terv azzal számol, hogy a Bizottságnak a hivatalos vizsgálat során (lásd az alábbi 9. részt) bejelentett állami támogatást meg fogják kapni. A terv egyúttal előirányoz egy 385 millió PLN összegű állami tőkeinjekciót is a köztartozások fedezésére, és azt várja, hogy bizonyos köztartozásokat (különösen a ZUS-nek a társadalombiztosítással összefüggésben járó összegeket) részletekben lehet majd

([23]) Az ISD közös szerkezetátalakítási tervének 38. ábrája, 141. o.

fizetni, és ezek kiegyenlítésére 2018-ig kerül sor (418,8 millió PLN névértékű köztartozás), ([24]) továbbá, hogy az állam 250 millió PLN összegű tőkeinjekciót ad a 2008-ra várható veszteségek fedezésére, hogy az Ipari Fejlesztési Hivatalon keresztül további 200 millió PLN érkezik a forgótőke finanszírozására, végül pedig hogy az állam átvállalja a Gdański Hajógyár adóhátralékával kapcsolatos peres eljáráshoz kötődő 308 millió PLN összegű potenciális tartozást.

(165) A terv mintegy 712 millió PLN szerkezetátalakítási költség tekintetében írja elő, hogy azt a vállalat jövőbeli bevételéből kell finanszírozni.

d) ***A szerkezetátalakítás költsége és a saját hozzájárulás***

(166) A közös szerkezetátalakítási terv számszerűsíti a Gdyniai Hajógyárnál eddig felmerült szerkezetátalakítási költséget, és azt 936 702 419 PLN-ben határozza meg, és ebbe bele kell érteni 98 millió PLN beruházási költséget, és 365 millió PLN adósságátütemezést ([25]). A közös szerkezetátalakítási terv szerint a gdański szerkezetátalakítás 311 533 500 PLN-be került, ebből 23 millió PLN beruházási költség, 48 millió PLN pedig az adósság átütemezése volt ([26]). A szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv nem változtat a múltban felmerült költségeken, de módosítja az egyesített hajógyárak szerkezetátalakítási költségének előrejelzését. A következő költségeket lehet meghatározni: 552 millió PLN beruházási költség, 892 millió PLN köztartozás visszafizetése ([27]), 889 millió PLN kereskedelmi tartozás visszafizetése, 250 millió PLN a 2008-ra várható veszteségek fedezése, ([28]), 308 millió PLN a Gdański Hajógyár adóhátralékával kapcsolatos peres eljáráshoz kötődő lehetséges tartozás visszafizetése, 42,8 millió PLN a feleslegessé vált termelőeszközök (sólyaterek) megsemmisítésének költsége és 69 millió PLN a foglalkoztatás szerkezetátalakításának költsége. A várható költség összesen 3 milliárd PLN.

(167) A szeptember 30-i megbeszélésen a lengyel hatóságok azt javasolták, hogy a Bizottság a szerkezetátalakítási költségek fedezéséhez szükséges saját hozzájárulás értékelésekor tekintsen el a múltban a hajógyáraknak juttatott tényleges működési támogatástól. A lengyel hatóságok azt javasolták, hogy az értékelésében a Bizottság a felmerült szerkezetátalakítási költségeket csak attól az időponttól kezdve vegye figyelembe, amikor a befektető átvette a hajógyárat. Az ISD Polska 2008. november 28-án lett a Gdański Hajógyár többségi részvényese, és a lengyel hatóságok azt állítják, hogy a hajógyárban azóta felmerült szerkezetátalakítási költségek 62,5 millió PLN-t tesznek ki. Tekintve, hogy az ISD Polska még nem rendelkezik részesedéssel a Gdyniai Hajógyárban, az e hajógyár tekintetében a múltban felmerült szerkezetátalakítási költségeket nem kellene figyelembe venni. Ebből következően a Lengyelország által a szeptember 30-i megbeszélésen előterjesztett szerkezetátalakítási költségek 3,065 milliárd PLN-t tennének ki.

(168) Az ISD Polska fenntartja, hogy a hajógyár és részvényeseinek szerkezetátalakítási költségekhez való saját hozzájárulása az alábbi 1b. táblázat szerint alakul, és ez a szeptemberi közös szerkezetátalakítási tervben előterjesztett javaslatokat tükrözi.

1b táblázat

Saját hozzájárulás (PLN-ben) a szerkezetátalakítási költségekhez a közös szerkezetátalakítási terv szerint

(PLN)

		Állítólagos korábbi saját hozzájárulás
1.	Eszközök eladása a Gdyniai Hajógyár részéről	3 783 515
2.	Adósság–tőkerész csere a munkavállalók és magánhitelezők részéről	70 740 000
3.	Pénzeszközök eladása a Gdyniai Hajógyár részéről 2004. május 1-je és 2008. június 24-e között	72 797 423
4.	A termelőeszközök bérbe adása – Gdynia	8 335 000

([24]) A szeptemberi közös szerkezetátalakítási tervhez csatolt 109. táblázat.
([25]) A közös szerkezetátalakítási terv 13. táblázata, 243. o.
([26]) A közös szerkezetátalakítási terv 12. táblázata, 242. o.
([27]) Beleértve az elhalasztandó és részletekben megfizetendő köztartozásokat.
([28]) A nettó eszközérték várhatóan 250 millió PLN-nel növekszik a szeptemberi szerkezetátalakítási terv szerint; ezt állami tőkeinjekcióból fedezik.

5.	Befektetési kiadások 2004–2007 – Gdynia	98 044 000
6.	A részvények ISD általi megvásárlása	35 875 059
7.	Befektetési kiadások 2004–2007– Gdańsk	22 238 900
8.	A termelőeszközök bérbe adása – Gdańsk	14 700 000
9.	Szerkezetátalakítási hitel a Bank Nord/LB-től	20 000 000
10.	Hitel az ISD-től	2 000 000
	Állítólagos jövőbeli saját hozzájárulás	
11.	ISD általi tőkeemelés	305 000 000
12.	ISD általi tőkeemelés	100 000 000
13.	Eszközök eladása	240 000 000
14.	Forgótőke-hitel	280 000 000
15.	Befektetési hitel a nem hajógyártási tevékenységekhez	185 000 000
16.	Forgótőke-hitel a nem hajógyártási tevékenységek tekintetében	45 000 000
17.	Részvények vásárlása az Ipari Fejlesztési Hivataltól ([1])	69 560 400

([1]) Az Ipari Fejlesztési Hivatal és az ISD Polska közötti, 2007. október 31-i, 2008. július 8-án módosított megállapodás szerint az Ipari Fejlesztési Hivatal eladási opcióval rendelkezik a Gdański Hajógyárban fennmaradó részesedésének 2011. október 31-ét követő eladása tekintetében.

(169) A közös szerkezetátalakítási tervhez Lengyelország által 2008. július 7-én fűzött magyarázatok és a szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv szerint a 14–16. tételben felsorolt külső finanszírozási források egyelőre nem ismertek.

(170) Az ISD Polska 2012-ben 280 millió PLN forgótőke-hitelre számít, és ezt a feltételezést reálisnak érzi a 2012-re várt, állítólag kedvező adósság/EBIDTA arány fényében.

(171) A nem hajógyártási tevékenységhez (szélkerékgyártás, 15–16. tétel) nyújtott hiteleket illetően az ISD Polska kifejezetten erre a célra, szélkerekek gyártására kíván létrehozni leányvállalatot az egyesített hajógyárakhoz, és arra számít, hogy ez az üzleti tevékenység külső tőkét vonz majd. A szeptemberi szerkezetátalakítási terv további információt szolgáltatott a szélkerék-projekthez szükséges befektetési hitelről (15. tétel). A terv összefoglalót is tartalmaz a szélkerékprojektről, amelyet több bankhoz is be kívántak nyújtani megvizsgálásra. A szerkezetátalakítási tervhez csatoltak két, e projektet érintő szándéknyilatkozatot a Kredyt Banktól (KBC), illetve a Fortis Banktól, 2008. augusztus 4-i, illetve szeptember 4-i dátummal. A Fortis Bank azt állítja, hogy közismert a megújuló energiával foglalkozó projektek iránti érdeklődése. Elmondása szerint, hogy az ISD szélkerék-projektje felkeltette érdeklődését, és üdvözölné a konkrétumokkal kapcsolatos további megbeszéléseket. A Kredyt Bank megerősíti, hogy érdeklődik a megújuló energiával foglalkozó projektek finanszírozása iránt. A bank felsorolja azokat az elemzéseket, amelyeket el kell végezni, mielőtt elbírálná a hitelkérelmet: ezek az üzleti terv és a reális, a piaci törvényeket figyelembe vevő feltételezéseken alapuló pénzügyi modell értékelése; a projekt jövedelmezőségének és az olyan tényezőkkel szembeni érzékenységének elemzése, mint a nyersanyagárak és az árfolyam; a meglévő szállítási szerződések és a projekt végrehajtásához szükséges földterületek jogi státuszát érintő, folyamatban lévő közigazgatási eljárások eredményének értékelése.

(172) A 2008. július 8-án kelt levélben Lengyelország átadta azon pénzeszközök és termelőeszközök listáját, amelyeket az ISD Polska el kíván adni, hogy a bevételt 189 millió PLN-nel növelje. A szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv a számadatot 240 millió PLN-re javítja, és ez a különbség főként abból ered, hogy a vagyontárgyak eladásának legfontosabb tételét, azaz a

Gdański Hajógyár három sólyatere által jelenleg elfoglalt földterület eladását a terv másként értékeli. Míg a júniusi szerkezetátalakítási terv az értékesítésből származó becsült nettó bevételt adta meg (eladási ár mínusz az értékesítésre szánt földterület előkészítésének költsége), addig a szeptemberi terv az értékesítésből származó bevétel névértékét jelöli meg, és a szerkezetátalakítási költségek becslésébe veszi fel a földterület előkészítésének költségét. A szeptemberi tervhez csatolták a földterület független értékbecslését is. Ez az értékbecslés nem a földterület aktuális piaci árát tünteti fel, hanem azt az értéket, amelyet a földterület az azt fejlesztési céllal (lakások, irodaépületek) megvásárló befektetőnek jelenthet.

(173) Lengyelország kifejtette, hogy a Gdański Hajógyár sólyaterei és a hozzájuk kapcsolódó földterület jelenleg a Synergia 99 vállalat tulajdonában állnak. A Gdyniai Hajógyár a Synergia egyik részvényese, és egy részvényesi megállapodás értelmében jogosult a sólyaterek és a kapcsolódó földterület megszerzésére a Synergia végelszámolása esetén. A Lengyelország által adott tájékoztatás szerint a Synergia eszközeinek a részvényesek közötti elosztása a gdański kikötő közigazgatási határainak megállapítására irányuló, folyamatban lévő közigazgatási eljárás alakulásától függ.

(174) A szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv kifejti, hogy a folyamatban lévő közigazgatási eljárás nem érinti a sólyaterekhez kapcsolódó telket, és a benne foglaltak szerint a Synergia 99 2008. augusztus 28-i dátummal megerősíti, hogy kérelmet nyújt be az illetékes hatóságokhoz a sólyaterek által elfoglalt földterületnek a kikötő területéből való kivételéről.

(175) A szeptemberi terv egyértelművé tette a Synergia 99 részvényesei által elhatározott végelszámolásának irányában tett előkészületeket is. Erre a végelszámolásra két szakaszban kerül sor: először a Synergia 99-et két vállalatra osztják, amelyek egyenként átveszik a Synergia 99 előirányzott eszközeit, másodszor pedig a Gdyniai Hajógyár lesz azon vállalat kizárólagos tulajdonosa, amely megszerezte a sólyaterek által elfoglalt földterületet. A terv szerint a végelszámolási folyamat első szakaszára a Synergia részvényeseinek 2008. október 15-i megbeszélésén kell sort keríteni. A tervezett felosztás azonban a kikötői határok esetleges változásától függ. A Synergia 99 végelszámolására irányuló előkészületekről szóló részvényesi megállapodás határozott idejű.

(176) A Gdyniai Hajógyár mérlege szerint a hajógyár Synergia 99-ben fennálló részesedése 40 millió PLN. A szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv szerint ([29]) a Synergia 99 igazgatósága 2007 augusztusában megerősítette – a Synergia eszközeinek végelszámolás esetén történő felosztásáról szóló részvényesi megállapodás megkötésének szándékával –, hogy a Synergia 99 eszközeinek névértéke […] (*) millió PLN, amely az igazgatóság szerint a piaci értéket tükrözi. Az igazgatóság által a részvényeseknek átadott független szakvélemény akkor megerősítette, hogy a sólyaterek által elfoglalt földterület piaci értéke […] millió PLN volt.

e) ***Pénzügyi előrejelzések***

(177) A szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv módosított pénzügyi előrejelzéseket tartalmaz. Ezek az inflációra (WIBOR 3m) vonatkozó becsléseken, az USD/PLN árfolyamon és a nyersanyag-költségeken alapulnak, amelyek viszont külső szakértők becsléseire épülnek. A PLN/USD 2008-ra várható árfolyama 2,254, 2009-re várható árfolyama pedig 2,32 volt júniusban, míg a szeptemberi terv egy külső jelentés ([30]) alapján 2,32-re becsülte a PLN/USD árfolyamot a teljes szerkezetátalakítási időszakra. A júniusban 2008-ra elfogadott acélár tonnánként 1 381 USD volt, amely 2011-re tonnánként 1 211 USD-re csökken, majd 2014-re újra emelkedik, tonnánként 1 359 USD-re. A szeptemberi terv magasabb acélárakkal számol (tonnánként 1 539 USD 2009-ben, 1 350 USD 2011-ben és 1 516 USD 2014-ben). A júniusi közös szerkezetátalakítási terv a következő bérnövekedési tendenciákat jelezte előre: 7,6 % 2009-ben, 7 % 2010-ben, 6 % 2011-ben és körülbelül 5 % 2012 után. A szeptemberi terv csekélyebb mértékű növekedéssel számol: 5,8 % 2009-ben, 5 % 2010-ben, 4 % 2011-ben és 2012-ben és évi 3 % 2012 után ([31]). A júniusi szerkezetátalakítási terv körülbelül 2,2 %-os inflációra számít. A szeptemberi szerkezetátalakítási terv magasabb inflációt jósol, amely 3,4 %-ról indul 2009-ben ([32]) és fokozatosan csökken (2,5–2,6 %-ra 2012 után) ([33]).

(178) A szeptemberi terv szerinti pénzügyi előrejelzések júniusi tervhez viszonyított változása főként a hajók eladásából és a nem hajógyártási tevékenységből származó bevételt érinti. A szeptemberi terv alapvetően magasabb árat vesz alapul az autószállító hajók tekintetében, amely a két fő termék egyike, és ez a módosított feltevés nagymértékben befolyásolja az eredménykimutatásra vonatkozó előrejelzéseket.

([29]) A szeptemberi közös szerkezetátalakítási tervhez csatolt 56. melléklet.

(*) A szövegnek bizonyos részei rejtve maradnak, hogy ne kerüljön a nyilvánosság elé bizalmas információ. Ezt négyszögletes zárójelbe zárt pontozott vonal jelöli.

([30]) A Goldman Sachs átfogó havi FX elemzése, 2008. június.

([31]) Global Insight.

([32]) Az Európai Bizottság, gazdasági előrejelzés, 2008. tavasz.

([33]) Global Insight.

(179) A szeptemberi tervben a hajógyártási, illetve nem hajógyártási tevékenységekre vonatkozó konszolidált eredménykimutatás előrejelzése pozitív haszonkulcsot mutat 2009-től: (4,1 % 2009-ben, 3,1 % 2010-ben, 7,4 % 2011-ben és 6,4 % a szerkezetátalakítási időszak végén, 2012-ben). A haszonkulcs 2014-ben 4,3 %-ra esik vissza (piaci hanyatlás), és aztán 2017-ig fokozatosan 7,7 %-ra nő.

(180) A júniusi közös szerkezetátalakítási terv röviden ismertet egy érzékenységvizsgálatot, amely az alapvető feltevések bizonyos változásainak a 10 éves EBIDTA-ra és a 10 éves felhalmozott nyereségre gyakorolt hatását vizsgálja. A vizsgálat különösen a PLN további 5 groszyval való felértékelődésének és az acélárak és a bérek további 5 %-os emelkedésének hatásait elemzi. A szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv új és részletesebb érzékenységvizsgálatot tartalmaz, amely különösen a PLN USD-vel szembeni 5 %-os felértékelődésének hatását mutatja be. A szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv azt feltételezi, hogy Lengyelország 2013-ban bevezeti az eurót, és azt követően a hajógyár műveleteit már nem érinti a PLN/USD árfolyam-ingadozása. Az új érzékenységvizsgálat az USD euróval szembeni 5 %-os leértékelődésének hatásait mutatja be 2013–2017-ben (azaz miután Lengyelország várhatóan bevezette az eurót).

(181) A júniusi terv pénzügyi előrejelzései szerint a nem diszkontált megtérülés (figyelmen kívül hagyva a pénz értékének idővel bekövetkező változását) az üzemelés 11. éve előtt, azaz 2019-ig nem következik be. Ez a számítás csak a befektető pénzügyi kötelezettségét vette figyelembe (440 millió PLN), ami azt jelenti, hogy a vizsgált időszakra vonatkozó halmozott pénzforgalmat csak a befektető általi tőkeinjekcióval veti össze, és nem veszi figyelembe azt a tényt, hogy előbb az államtól várható jelentős tőkeinjekció. A terv feltételezi, hogy körülbelül 712 millió PLN szerkezetátalakítási költséget a vállalat jövőbeli pénzforgalmából finanszíroznak majd.

(182) A szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv diszkontált megtérülési idővel számol, amely a terv szerint 10 év. A terv azt is feltételezi, hogy a szerkezetátalakítási költségek nagy részét (712 millió PLN-t) ([34]) a jövőbeli pénzforgalomból fedezik.

([34]) A 2008-ig felhalmozódott 400 millió PLN köztartozást például a 2012–2018 között generált további pénzforgalomból fizetik vissza.

7. *A PSC SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERVE*

(183) A PSC 2007-ben jött létre Lengyelországban, azzal a céllal, hogy felvásárolja a Gdyniai Hajógyárat. Két vállalat, a Marine Co és a Maritim Shipyard tulajdonában áll, amelyeket Janusz Baran lengyel üzletember irányít. A két vállalat az 1990-es évek óta működik Gdyniában, Gdańskban és Szczecinben, hajókat és csónakokat gyárt, nagyobb, főként németországi, norvégiai, hollandiai és franciaországi hajógyárak alvállalkozójaként pedig bordametszeteket és blokkokat gyárt, illetve szolgáltatást nyújt. A csoport összesen 1 500 főt alkalmaz.

a) ***Értékesítési stratégia***

(184) Ami a piaci stratégiát illeti, a terv feltételezi, hogy a vállalat a konténerszállító hajókra, autószállító hajókra és gázszállító tartályhajókra összpontosít majd, és hogy évente legfeljebb 10, tengeri kitermelő állomásokat ellátó hajót fognak gyártani. A terv azt is feltételezi, hogy a jövőben a gyár évente tizenkét hajót gyárt majd, ez lesz a gyár kapacitása a kis dokk bezárását követően. A jövőbeli termeléssel foglalkozó szakasz azt tervezi, hogy egyre több hajót fognak gyártani (2008-ban 6-ot, és a volumen 2009-ben 12-re, 2010-ben 17-re és 2012-ben 21-re emelkedik). A benyújtott pénzügyi modell, amelyen a pénzügyi előrejelzések nyilvánvalóan alapulnak, azt is feltételezi, hogy a kibocsátás 2012-re 21 hajóra nő majd.

(185) Ezenfelül a terv a tevékenységek diverzifikációjáról, és egy konténerterminál kiépítéséről rendelkezik a hajógyár jelenlegi területén belül. A terv szerint a kapacitáscsökkentést követően a hajógyár birtokban maradna egy kihasználatlan parti terület, amelyre évi 150 000 TEU kapacitású konténerterminált lehetne építeni.

b) ***Ipari és működési szerkezetátalakítás***

(186) A javasolt fő szerkezetátalakítási intézkedés a termelékenység növelésére, a költségek csökkentésére és a gyártási ciklus lerövidítésére irányuló befektetési program végrehajtásával megvalósuló ipari szerkezetátalakítás. A hajógyártási befektetési program becsült költsége 80 625 000 EUR. Emellett rendelkeznek egy 50 millió PLN (körülbelül 15 millió EUR) értékű befektetésről is, a konténer-terminál kialakításához. Ez összesen 95,6 millió EUR befektetési költséget jelent. A szerkezetátalakítási terv másik része azonban 131 millió EUR-ra (443 millió PLN) becsüli az összes befektetést. A két számadat közötti különbséget a terv nem fejti ki. A terv szerint ezen intézkedések végrehajtása révén öt év alatt 25 %-kal csökkennének a hajónkénti költségek.

(187) A terv rendelkezik egy integrált informatikai rendszer bevezetéséről is, amely a hajógyár tevékenységének valamennyi területét kezelné, ideértve a kivitelezést, az ellátást, a készleteket, az acélfeldolgozást, a tervezést, a gyártás felügyeletét és a könyvelést.

(188) A terv célul tűzi ki a jelenlegi munkaerő megtartását vagy annak 650 fővel való csökkentését. Nem egyértelmű, hogy a két lehetőség közötti választást milyen tényezők befolyásolnák. A terv ösztönző alapú díjazási rendszert kíván bevezetni.

(189) Ami a hajógyár fő problémáit, azaz az árfolyam-ingadozásoknak és az emelkedő acéláraknak való kitettséget illeti, a terv azt javasolja, hogy a szerződésekbe foglaljanak bele indexálási záradékot, valamint alkalmazzanak természetes fedezetet (a költségeket a bevétel pénznemében vállalják).

(190) A terv azt is feltételezi, hogy a hajók finanszírozását az Exporthitel-biztosító Társaság garanciájával az egészséges vállalatokra alkalmazott szokásos gyakorlathoz képest kedvezőbb díj ellenében fedezett előlegekből és az államkincstári kezességvállalással nyújtott áthidaló kölcsönökből biztosítják.

c) ***Pénzügyi szerkezetátalakítás***

(191) Ami a pénzügyi szerkezetátalakítást illeti, a terv feltételezi, hogy a meglévő szerződéseket a várható veszteségek csökkentése érdekében újratárgyalják. A terv szerint a szerkezetátalakítás révén 30 %-kal emelkednének az árak (a piacon uralkodó szintre) és ezáltal 100 millió USD többletbevétel keletkezik.

(192) A terv végrehajtása attól függ, hogy az állam ad-e további támogatást 515 millió PLN tőkeinjekció formájában, átütemezi-e és eltörli-e a 497 millió PLN köztartozást, és fedezi-e a hajógyár felhalmozott és potenciális adósságait (úgymint a meglévő szerződések és peres eljárások utáni jövőbeli veszteségeket). Végül a befektető felkéri az államot annak biztosítására, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság garanciája az egészséges vállalatokra alkalmazott szokásos gyakorlathoz képest kedvezőbb díj mellett fedezze a termelést a szerkezetátalakítási időszakban, és hogy az Államkincstár vállaljon kezességet 297 millió PLN forgótőke-hitel tekintetében.

d) ***Saját hozzájárulás***

(193) Ami a saját hozzájárulást illeti, a terv 500 millió PLN tőkeinjekciót kíván a befektetőtől a befektetések finanszírozására és a meglévő szerződések utáni várható veszteségek fedezésére. A terv arra is utal, hogy a szerkezetátalakítási folyamathoz nyújtott saját hozzájárulás 50 millió PLN bevételt is magában foglal, amely egyrészt az eszközök tervezett eladásából, másrészt az eszközök csatlakozás utáni eladásából származik (124,5 millió PLN). Így állítható, hogy a saját hozzájárulás mértéke 675 millió PLN-re nő. A befektető a szerkezetátalakítási tervben azonban csak 475 millió PLN saját hozzájárulásról beszél.

e) ***Pénzügyi előrejelzések***

(194) A pénzügyi előrejelzések 3,46 PLN/euro és 2,2 PLN/USD stabil árfolyamon alapulnak. Az előrejelzések arra a feltevésre épülnek, hogy a megépített hajók száma 2012-ben 21-re növekszik, és hogy a befektető jelenleg azt tervezi, hogy bővíti a hajógyártást a gyárban: az értékesítés várhatóan 1,2 milliárd PLN-t teszi ki 2008-ban, és feltételezhető, hogy folyamatosan növekszik, és 2012-re eléri a 2,6 millió PLN-t (+116 % 2008-hoz képest).

8. *KIEGYENLÍTŐ INTÉZKEDÉSEK*

(195) A külső tanácsadójával és a hajógyárral együttműködésben a Bizottság a következő módszert fogadta el a Lengyelország által kiegyenlítő intézkedésként javasolt kapacitáscsökkentés értékelésére.

(196) Ahhoz, hogy a kiegyenlítő intézkedések hatékonyak legyenek, a kapacitáscsökkentésnek elegendő mértékűnek kell lennie annak biztosítására, hogy a hajógyár szerkezetátalakítás utáni kapacitása kisebb legyen, mint jelenleg.

(197) A Bizottság először a hajógyár aktuális műszaki kapacitását vizsgálta, és megállapította, hogy a hajók dokkokban történő összeszerelése jelenti az egyik szűk keresztmetszetet a gyártási eljárásban, és ezt nem lehet könnyen kiszervezéssel orvosolni. A Bizottság által alkalmazott módszer szerint, amelyet a lengyel hatóságok és hajógyár sem vitattak, a kapacitást a dokkban történő összeszerelés időtartamára és a hajók tipikus portfoliójára hivatkozva számították ki (mivel az eltérő CGT-vel jellemzett hajók összeszerelése akár ugyanannyi ideig is tarthat).

(198) Az aktuális kapacitás egy (bizonyos típusú) hajó dokkokban történő összeszereléséhez ténylegesen szükséges időt veszi figyelembe. Ennek az időnek tükröznie kell a gyártási eljárás valamennyi hiányosságát, azaz az alacsony termelékenységet, a szűk keresztmetszetet, az elavult eszközöket, a nem hatékony gyártási folyamatot, és a munkaerő-problémákat. A hajógyárat a nehéz pénzügyi helyzete miatt érő pénzügyi kötöttségek alkotják

az egyetlen olyan tényezőt, amellyel az összeszerelési időt ki lehet igazítani. A forgótőkéhez való rendszertelen hozzáférés vagy annak hiánya súlyosan megakaszthatja a gyártási eljárást. Mivel ez olyan külső tényező, amely valamennyi nehéz pénzügyi helyzetben lévő vállalatot érint, és nem a vállalat nem hatékony voltával függ össze, a Bizottság azt az álláspontot fogadta el, hogy a hajógyár aktuális teljesítményét ki lehetne igazítani azáltal, hogy feltételezik a forgótőkéhez való könnyebb hozzáférést.

(199) A jövőbeli becsült kapacitás egy (bizonyos típusú) hajó dokkokban történő összeszereléséhez valószínűsíthetően szükséges időt veszi figyelembe, feltételezve, hogy a hajógyár termelékenysége hasonló a más európai versenytárs hajógyárakra jellemző referenciaértékhez. Más szóval, figyelembe kell venni a létesítmények szükségszerű korszerűsítésének és az optimális munkafeltételek (szervezés, ellátás, munkaerő) bevezetésének hatásait is.

(200) A korszerűsítés elkerülhetetlen a hajógyár hosszú távú életképességének helyreállításához. A kapcsolódó termelékenység-növelés azt jelenti, hogy a hajógyár csökkenti a ráfordítást és gyorsítja a termelést. Amint a termelés egyes tényezői javulnak, a bizonyos számú hajó megépítésére vonatkozó képességként értett kapacitás is növekedni fog. Ezért meg kell jegyezni, hogy egyes létesítmények lezárását, mint például a Gdyniai Hajógyár SD I szárazdokkjának tervezett bezárását teljes mértékben kiegyenlítheti a fennmaradó dokk kapacitásának növekedése. Ahhoz, hogy a kiegyenlítő intézkedések megfeleljenek a céljaiknak, a kapacitáscsökkenést úgy kell végrehajtani, hogy a hajógyár kapacitása a szerkezetátalakítás végén, azaz a befektetéseket követően és a termelékenység növelése után alacsonyabb legyen a jelenleginél. Csak ezen a módon egyeztethető össze a termelékenységnövelést igénylő hosszú távú életképességre és a lehető legkisebb mértékű versenytorzulásra irányuló kettős cél.

(201) Annak érdekében, hogy biztosított legyen az aktuális és a jövőbeli kapacitás kiszámítási módjának következetessége, ugyanazt a termékskálát, azaz ugyanolyan hajótípusokat kell figyelembe venni. Ehelyett „átlagos hajóra” (azaz a hajógyár megrendelőkönyvéből kikövetkeztethető átlagos CGT-re) is hivatkozni lehet.

(202) A kezdetekkor a Gdyniai Hajógyár jelezte, hogy műszaki kapacitása 540 000 CGT. Miután a Bizottság és a Gdyniai Hajógyár tisztázta és kölcsönösen elfogadta a fent említett módszert, a hajógyár arra mutatott rá, hogy az aktuális kapacitásának kiszámításához szükséges műszaki előfeltételek – amennyiben e kapacitást pénzügyi kötöttségek nem befolyásolják – egy három hónapos dokkolási ciklus, és ezzel egyidejűleg mintegy 3 hajó szerelése, eltérő kivitelezési állapotban (az időbeni eltolás módszerének részleges alkalmazása az SD II nagydokkban), ami így mintegy tizennégy hajó megépítését teszi lehetővé évente. A feltételezett portfólió a hajógyárra jellemző portfóliót tükrözte, amit a meglévő megrendelőkönyv és a 2006. évi szerkezetátalakítási tervben bemutatott értékesítési stratégia is megerősített. Egy átlagos, hajónkénti 27 000 CGT mellett az aktuális kapacitás pénzügyi kötöttségek nélkül 378 000 CGT-re volt becsülhető.

(203) A meglévő pénzügyi kötöttségek gyártási eljárásra gyakorolt hatásának (azaz, hogy hány héttel/hónappal hosszabbodik meg a gyártási ciklus a pusztán a forgótőke hiányából következő beszállítási késedelmek miatt) vizsgálata érdekében, és annak értékelésére, hogy e kötöttségek súlyát alá- vagy túlbecsülték-e, a Bizottság ezt a számadatot összehasonlította az elmúlt évek legjobb eredményével (12 hajó, összesen 272 000 CGT 2002-ben). A Bizottság először is megállapította, hogy a 2002-es legjobb eredmény és az aktuális műszaki kapacitás közötti eltérés részben a megrendelőkönyvben fellelhető különbségeknek tudható be. A hajógyár mostanában magasabb CGT értékű hajókat gyártott. Amennyiben a hajógyár átlagosan 27 000 CGT értékű hajókat gyártott volna 2002-ben, összteljesítménye 324 000 CGT lett volna. A fennmaradó különbség a pénzügyi kötöttségek gyártási eljárásra gyakorolt hatásának számlájára írható, és körülbelül két, átlagos CGT-jű hajónak felel meg, azaz 14 %-nak, amit a Bizottság ésszerű feltételezésnek tartott.

(204) Ami a hajógyár jövőbeli kapacitását illeti, a hajógyár kifejtette, hogy mindkét dokkot használata esetén az SD II nagydokk mind párhuzamos építésre, mind az időben félig eltolt építési módszerre használható, így mintegy négy hajótestet lehet építeni egyszerre, amelyek a kivitelezés eltérő szakaszában vannak. Ily módon a hajógyár három hónapos dokkolási ciklust feltételezve mintegy 18 hajót tudna építeni. ([35]) Egy átlagos hajónkénti 27 000 CGT-t feltételezve, a hajógyár jövőbeli kapacitása két dokkal 486 000 CGT lenne. A hajógyár jövőbeli kapacitása a kisebb SD I dokk bezárását követően 12 hajó vagy 324 000 CGT lenne, hajónként átlagosan 27 000 CGT-t feltételezve.

([35]) A hajógyár megerősítette, hogy a dokkolási ciklus tartama jelentősen nem változna, mivel a befektetések valószínűleg a költségeket csökkentenék, és nem a termelési ciklust rövidítenék le.

(205) E számadatok alapján a Bizottság megállapította, hogy a kisebb SD I dokk bezárását követő kapacitás-csökkenés körülbelül 14 %-os lenne. Figyelembe véve, hogy a hajógyár a továbbiakban csak egy vízre bocsátó létesítménnyel, az SD II szárazdokkal rendelkezne, és hogy a gyár részletes, hiteles és kiegyensúlyozott elemzéssel igazolta, hogy az SD II szárazdokk kapacitásának az SD I dokk bezárása melletti csökkentése veszélyeztetné a hajógyár hosszú távú életképességét, a Bizottság előzetesen azt állapította meg, hogy az SD I dokk Lengyelország által javasolt bezárása elégséges kiegyenlítő intézkedés lenne.

(206) Az ISD Polska közös szerkezetátalakítási terve alternatív kiegyenlítő intézkedéseket javasolt az elfogadott üzleti stratégiára tekintettel. A terv a következő kiegyenlítő intézkedéseket tűzte ki a Gdański és a Gdyniai Hajógyár állami támogatásának vizsgálatával összefüggésben: a Gdański Hajógyár három sólyaterének lezárása 2008. december 31-ig, amennyiben a Gdański Hajógyár meglévő termelése átvihető a gdyniai kisebb dokkba a műszaki, szervezési és jogi akadályokra is figyelemmel. A 2008. június 8-i megbeszélésen az ISD Polska azt állította, hogy feltételezése szerint a gdyniai kisebb szárazdokkba áthelyezett munka miatt a sólyatereket 2009 második féléve előtt nem lehetne lezárni. A szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv két sólyatér lezárását 2009 júniusára halasztaná, a harmadikét pedig 2009 októberére ([36]). Ezenfelül a hajógyár kapacitása évi 400 000 CGT-re korlátozódna a Lengyelország uniós csatlakozásától számított tíz évig, azaz 2014-ig.

(207) A szeptember 30-i megbeszélésen az ISD Polska arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy további kiegyenlítő intézkedésként a sólyaterek lezárásától számított tízéves időszakban még tovább tudja csökkenti a kapacitását, évi 360 000 CGT-re. Az ISD Polska azt is jelezte, hogy a szeptember 12-i szerkezetátalakítási tervben tervezettnél korábban is le tudja zárni a sólyatereket, azaz a B3 és a B5 sólyát 2009. április végére, a B1 sólyát pedig 2009. augusztus végére.

(208) A PSC szerkezetátalakítási terve a kisebb dokk 2009 elején történő eladásával számol. A várható 170 millió PLN bevétel növelné a gyár forgótőkéjét.

([36]) A szeptemberi közös szerkezetátalakítási tervhez csatolt 32. melléklet.

9. *A GDYNIAI HAJÓGYÁRNAK NYÚJTOTT ÁLLAMI TÁMOGATÁS (2008. JÚNIUSI HELYZET)*

(209) A lengyel hatóságok szerint a Gdyniai Hajógyár 2004. május1-je óta az 1–4. táblázatban bemutatott állami támogatásokban részesült.

(210) Az 1. táblázat a Lengyelország uniós csatlakozása, azaz 2004. május 1-je és 2007. június 30.-a közötti támogatásokat ismerteti. Lengyelország ezeket az intézkedéseket a 2007. július 13-án kelt levelében jelentette be. A listán szerepel a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozat I. mellékletének B. részében vázolt intézkedések némelyike is.

(211) Lengyelország további magyarázatot adott az adósságok 5a. fejezet szerinti átütemezése tekintetében is. A lengyel hatóságok kifejtették, hogy a hajógyár az engedményezett tartozások ([37]) értékének 45 %-át elérő értékben adott át eszközöket az Operatornak ([38]). Lengyelország szerint a támogatási elem tehát az Operatorra engedményezett tartozások névértékének 55 %-a. Ezt a névértéket az alábbi 1. táblázat tartalmazza.

(212) Az államkincstári kezességvállalással nyújtott, 1. táblázatban felsorolt hiteleket 1M LIBOR + 100 bázispontnak megfelelő kamatláb mellett folyósították, míg a kezességvállaláskor fennálló hitelkockázatot a lengyel hatóságok 60–70 %-ra becsülték. Az államkincstári kezességvállalást a hajógyár által kiadott biankó ígérvény formájában megjelenő biztosíték és egy olyan közjegyzői okirat ellenében nyújtották, amelyben a hajógyár beleegyezik az eszközeinek a kezességvállalás értékének 120 %-áig történő végrehajtás alá vonásába. Az Államkincstár 0,4 %-os díjat alkalmazott a kezességgel fedezett összegre.

(213) Az 1. táblázat a Korporacja Polskie Stocznie („KPS") által nyújtott hiteleket is feltünteti, amelyek korábban a hajógyár forgótőke-igényét finanszírozták. Lengyelország a 2007. július 11-i és 2008. január 9-i beadványában azt állítja, hogy ezek a hitelek nem minősülnek állami támogatásnak, mivel az alkalmazott kamat megfelelt azon adott projekt kockázatértékelésének, amelyre a hitelt felvették.

(214) A 2005–07 között nyújtott hitelekre a KPS 9,6–13,46 %-os kamatot szabott ki, egy átlagos 10,64 %-os rögzített kamatláb mellett. A KPS egyszeri, 0,1–0,4 %-os díjat is kivetett. A lengyel hatóságok szerint a KPS végrehajtás elfogadása, követelések engedményezése, feltétel nélküli fizetési meghagyás, biankó ígérvény vagy az eszközök zálogba adása formájában követelt biztosítékot ([39]).

([37]) Az 5a. fejezet szerinti szerkezetátalakítási eljárás részletei tekintetében lásd a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozat 3.2. pontját.

([38]) Állami tulajdonú társaság, amely az 5a. fejezettel összhangban elvégzi a köztartozások átütemezését.

([39]) A 2008. február 9-én kelt levél, 15. o.

(215) A KPS 2004-ben jött létre, az Ipari Fejlesztési Hivatal 100 %-os tulajdonú leányvállalataként, a Hivatal kockázatitőke-alapjának működtetésére. Eredeti szerepe az volt, hogy Lengyelország három legnagyobb hajógyárának konszolidálásában működjön közre, ezt a projektet azonban 2006-ban megszüntették. A Lengyelország által 2006-ban adott tájékoztatás szerint ([40]) a KPS-t az Ipari Fejlesztési Hivatal tőkeinjekciójából, a Hivatal által nyújtott természetbeni hozzájárulásból (harmadik vállalatokban fennálló részesedések) és a Hivatal általi kezességvállalással biztosított, kifejezetten a hajógyáraknak juttatott pénzügyi támogatására irányuló feltöltődő bankhitelből kellett finanszírozni. A lengyel kormány honlapja szerint a KPS feladata volt az is, hogy az Ipari Fejlesztési Hivatal kezességvállalásával teljes mértékben biztosított kötvények kibocsátásával támogassa a hajógyártási műveleteket Lengyelországban. A „Hajógyártási (tengerészeti létesítmények gyártásával kapcsolatos) ágazati stratégia Lengyelországban 2006–2010 között" ([41]) című dokumentum is megerősíti, hogy a KPS-nek körülbelül 100 millió USD összegű adósságpapír kibocsátásával kellene pénzeszközöket generálnia, amelyeket a hajógyártási ágazat szerkezetátalakítására az Államkincstár által az Ipari Fejlesztési Hivatalnak átadott pénzeszközök formájában elkülönített eszközök fedeznének.

(216) A 2. táblázat mutatja be azokat az intézkedéseket, amelyekről a Bizottságot 2007. július 13. után a 2007. december 6-án és 2008. február 12-én kelt levélben tájékoztatták: az Ipari Fejlesztési Hivatal által nyújtott két hitel a forgótőke (bérek és kereskedelmi tartozások) finanszírozására. A 2. táblázat a KPS által a 2007. november 2-i határozatát követően nyújtott hitelt is ismerteti, amelyről a Bizottságot a 2008. január 9-én kelt levélben tájékoztatták; ([42]) a Bizottság azonban nem kapott részletes tájékoztatást e hitel összegéről és futamidejéről. A KPS 10,5 %-os kamatot és egy egyszeri, 0,1 %-os díjat számolt fel.

(217) Tekintettel a hajógyár bizonytalan pénzügyi helyzetére, a Bizottság nem zárhatja ki, hogy a Gdyniai Hajógyár számára további, hasonló jellegű állami támogatást adtak.

(218) A 3. táblázat felsorolja a Gdyniai Hajógyár 2007. szeptember 30-án fennálló köztartozásait. Ezt az információt Lengyelország 2008. január 9-én közölte. Lengyelország ebben a levélben megerősítette, hogy a Gdyniai Hajógyár nem rendezte rendszeresen köztartozásait. A hajógyár folyamatosan törlesztette tartozását a társadalombiztosítási hivatalnak (ZUS), már amennyiben ezt a tartozás lejártakor fennálló pénzügyi helyzete engedte.

([40]) A 2006. február 17-én kelt, 2006. február 22-én iktatott levél.

([41]) Hajógyártási (tengerészeti létesítmények gyártásával kapcsolatos) ágazati stratégia Lengyelországban 2006–2010 között, 2006. augusztus, 30. o.

([42]) 3. táblázat, a levél 14. pontja.

(219) Lengyelország 2008. január 9-én kelt levelének 1. melléklete szerint a megfelelő állami szervek felé fennálló tartozások 2004. május 1-jén megközelítőleg 254 millió PLN-t tettek ki. 2005. május 1-je és 2007. szeptember 30.-a között új tartozások halmozódtak fel, mintegy 362 millió PLN összegben. Ez alatt az idő alatt a Gdyniai Hajógyár ténylegesen 194 millió PLN-t törlesztett ([43]). 2007. szeptember 30-án a fennmaradó tartozások körülbelül 423 millió PLN-t tettek ki.

(220) A Gdyniai Hajógyár azt tervezte, hogy a fennálló tartozások legalább egy részét az Államkincstár 515 millió PLN értékű tőkeinjekciójából fedezi, amely tőkeinjekció saját maga is a fent bemutatott privatizációs folyamatban kiválasztott magánbefektető általi tőkeinjekciótól függött.

(221) Végül Lengyelország uniós csatlakozását követően a Gdyniai Hajógyár olyan támogatást is kapott, amelyet Lengyelország állítása szerint „a szerkezetátalakításon kívüli célra ítélték oda" (4. táblázat alább). Ez K+F-hez nyújtott és képzési állami támogatás volt, összesen 412 000 PLN értékben.

(222) A Gdyniai Hajógyár az alábbi 1–4. táblázatban felsoroltakon felül is kapott támogatást.

(223) Először Lengyelország a 2007. július 11-én kelt levelében ([44]) számos intézkedést jelentett be „2007. július 1-je és a szerkezetátalakítási folyamat vége között […] nyújtandó intézkedésként".

(224) A Bizottság megállapítja mindenekelőtt, hogy ezek az intézkedések a 2003. július 1-je és 2005. március 15-e között felhalmozódott, az 5a. fejezet szerint átütemezett köztartozásokat terhelő kamatok leírását tartalmazzák 6 905 304 PLN értékben. Lengyelország szerint az, hogy ezt a kamatot le kell-e írni, a Gdyniai Hajógyár és az illetékes lengyel hatóságok közötti, bíróság előtt

([43]) Lengyelország beadványából nem derül ki egyértelműen, hogy valamennyi ténylegesen teljesített kifizetés késedelmes volt-e. A Bizottság azonban tudomásul veszi a hajógyár általános helyzetét, Lengyelország azon állítását, hogy a hajógyár elmulasztotta közjogi kötelezettségeinek teljesítését és azt a tényt, hogy a legtöbb esetben, ha sor is került tényleges kifizetésre, a tartozásokat nem törlesztették teljes mértékben.

([44]) 1. melléklet, 3. táblázat.

zajló vita tárgya. Mivel ez a kamat járulékosan kapcsolódik az 5a. fejezet szerint átütemezett, és az alábbi 1. táblázatban felsorolt főkötelezettséghez, a Bizottság úgy véli, hogy a kamat törlése teljes összegében ([45]) szintén állami támogatásnak minősül, és e határozat alkalmazási körébe tartozik.

(225) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy ez a táblázat több olyan intézkedést is tartalmaz, amely köztartozások megfizetésének elhalasztására vagy azok leírására irányul. Nem egyértelmű, hogy ezek az intézkedések milyen mértékben fogják át a Lengyelország 2008. január 9-én kelt levelének 1. mellékletében felsorolt (és az alábbi 3. táblázatban összefoglalt) köztartozásokat.

(226) A Gdyniai Hajógyár legfőképpen az Exporthitel-biztosító Társaságtól részesült termelési garanciában (a továbbiakban „előlegfizetési garanciák" vagy „az Exporthitel-biztosító Társaság garanciái"). 2004. május 1-jétől gyakorlatilag minden hajógyártási tevékenységet e garanciák révén finanszíroztak. 2004. május 1-je és 2008. június 12-e között a Gdyniai Hajógyár összesen 108 garanciát kapott 3 095 529 638 PLN értékben a Gdyniában gyártott hajók tekintetében (nem a Gdański Hajógyárban, amely korábban a Gdyniai Hajógyár leányvállalata volt). ([46]) 2007. július 11-i beadványában Lengyelország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság 2008 végéig továbbra is bocsát ki garanciát a Gdyniai Hajógyár számára.

(227) Az ágazat általános jellemzője, hogy a hajógyárak saját maguk általában nem képesek elegendő forgótőkét termelni a hajók előállításához, ezért külső finanszírozást vesznek igénybe, akár hitelfelvétel (úgynevezett termelési hitel), akár a hajótulajdonosoktól a gyártás előfinanszírozására átvett előleg formájában. A hajótulajdonosok szokásosan az ár 80 %-át fizetik meg előre, a hajó kivitelezésének egyes döntő szakaszaihoz igazodó részletekben, a fennmaradó 20 %-ot pedig a szállításkor. A hajótulajdonosok részvétele a hajógyártás finanszírozásában tehát döntő fontosságú. Az Exporthitel-biztosító Társaság garanciáit azért adták a Gdyniai Hajógyárnak, hogy biztosítsák a hajótulajdonosoktól származó előleget a hajógyár szállítási kötelezettségének elmulasztásával kapcsolatos kockázattal szemben.

(228) Az Exporthitel-biztosító Társaság garanciaprogramjának ([47]) működésével kapcsolatos számos lengyel beadvány jelzi, hogy ezeket a garanciákat a következőképpen adták a Gdyniai Hajógyárnak. Először szerződést kötöttek a hajótulajdonossal, amely szokásosan attól függött, hogy a hajógyár bizonyos időn belül igazolta, hogy a gyártás finanszírozását az Exporthitel-biztosító Társaság garanciája biztosítja. Az Exporthitel-biztosító Társaság határozatot adott ki, amelyben vállalta a hajó egésze finanszírozásának előlegfizetési garancia révén történő biztosítását. Az ezt követő egyedi megállapodásokban az Exporthitel-biztosító Társaság aktiválta a garanciát az egyes egyedi előlegek tekintetében (amelyekből általában négy volt). Az Exporthitel-biztosító Társaság átlagos kockázata a hajó leszállításával kapcsolatos kötelezettség hajógyár általi elmulasztása tekintetében szokásosan a beszerzési ár 80 %-a volt, azaz a hajótulajdonos által a leszállítás előtt kifizetett előlegek teljes összege. Ez az átlagos kockázat ismert volt, amikor az Exporthitel-biztosító Társaság kiadta a hajó hajótulajdonos általi finanszírozásának biztosításáról szóló határozatot. A garancia a hajó leszállításakor járt le.

(229) Az Exporthitel-biztosító Társaság változatos műveletekben vesz részt, ([48]) amelyek lényegében kereskedelmi tevékenységekre és az Államkincstár nevében végrehajtott és kezességvállalásával biztosított tevékenységekre oszlanak. Ez utóbbi tevékenységek céljára külön bankszámlát vezetnek „Interes Narodowy" néven. A Gdyniai Hajógyárnak nyújtott garanciák az Államkincstár által viszontbiztosított ügylet részei.

(230) A Lengyelország által adott tájékoztatás szerint az Exporthitel-biztosító Társaság a garancia összegétől függő díj ellenében előlegfizetési garanciát nyújtott a Gdyniai Hajógyárnak. Ez a díj évi 2 % volt a 35 millió PLN-t meg nem haladó garanciák és évi 1 % a 35 millió PLN-t meghaladó garanciák tekintetében. Az Exporthitel-biztosító Társaság biztosítékként a hajó, az építés alatt álló hajó és az építőanyagok tulajdonjogának átruházást kéri. Ugyanezek a feltételek vonatkoznak az Exporthitel-biztosító Társaság által a szerkezetátalakítási időszak vége, azaz 2012 előtt nyújtott garanciákra is.

(231) Végül a Bizottság megjegyzi, hogy 2008. június 3-án Lengyelország határozatot hozott további 515 millió PLN tőkeinjekció Gdyniai Hajógyárnak történő odaítéléséről.

(232) Az 1–4. táblázat és a fenti információ arra utal, hogy a Gdyniai Hajógyár összesen 5 018 862 443 PLN (körülbelül 1 434 millió EUR) névértékű támogatásban részesült 2004. május 1-je óta.

([45]) Az 5. fejezet szerint átütemezett tartozásokat azt követően írták le, hogy a hitelezők követeléseit a hajógyár eszközeinek eladásából legalább részben kielégítették. Amennyiben az 5a. fejezet szerinti átütemezési csomagban van a fennálló kamat, azt valószínűleg csak részben írják le.

([46]) Lengyelország a 2008. június 26-án kelt levélben adta át e garanciák listáját.

([47]) A hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatra Lengyelország által 2005. szeptember 2-án adott válasz.

([48]) Lásd még az N 105/07 ügyben hozott 2007. július 18-i bizottsági határozatot, exportszerződésekre vonatkozó garanciaprogram, rövid közlemény: HL C 214., 2007.9.13. Ebben a határozatban a Bizottság elfogadta, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság által a pénzügyi nehézséggel nem küzdő társaságokra alkalmazott garanciaprogram mentes az állami támogatástól.

1. táblázat

A Gdyniai Hajógyárnak 2004. május 1-je és 2007. június 30.-a között nyújtott állami támogatás a lengyel hatóságok által adott tájékoztatás szerint (PLN-ben)

Tétel-szám	Odaítélő hatóság	Támogatási eszköz	Jogalap	A határozat vagy megállapodás száma	A támogatás-nyújtás időpontja	Hatálybalépés	A támogatás-nyújtás időtartama	A támogatás névértéke (PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Államkincstár	Kezességvállalás – 8276/1. sz. hajó	Az államkincstár és egyes jogi személyek által nyújtott kezesség-vállalás és garancia, 1997. május 8-i törvény (Jogi Közlöny, 2003/174. szám, 1689. pont, módosítva)	2004.8.24-i 198/2004. kormányrendelet	2004.8.24.	2004.9.3.	2006.3.30-ig	75 000 000,00
2.	Államkincstár	Kezességvállalás – 8276/2. sz. hajó		2004.8.24-i 198/2004. kormányrendelet	2004.8.24.	2004.9.3.	2006.12.11-ig	75 000 000,00
3.	Államkincstár	Kezességvállalás – 8245/1–4. sz. hajó		2004.9.07-i 213/2004. kormányrendelet	2004.9.7.	2004.9.17.	2007.2.27-ig	82 531 200,00
4.	Államkincstár	Kezességvállalás – 8148/11. és 8184/14–17. sz. hajó		2004.9.21-i 222/2004. kormányrendelet	2004.9.21.	2004.10.1.	2008.1.15-ig	147 662 619,46
5.	A pomerániai tartomány kormányzója	Leírás	2002.10.30-i törvény	Az Ipari Fejlesztési Hivatal elnökének 2005.3.15-i UPP /11/3/2005. határozata	2005.1.4.	2005.3.15.	Egyszeri leírás	600 568,04 (*)
6.	A Fogyatékkal Élő Személyek Rehabilitációjának Állami Alapja	Leírás		Az Ipari Fejlesztési Hivatal elnökének 2005.3.15-i UPP 11.3.2005. határozata	2005.1.4.	2005.3.15.	Egyszeri leírás	5 331 071,54 (*)
7.	Pomeránia tartomány	Leírás		Az Ipari Fejlesztési Hivatal elnökének 2005.3.15-i UPP /11/3/2005. határozata	2005.1.4.	2005.3.15.	Egyszeri leírás	2 414 962,11 (*)
8.	ZUS	Leírás		Az Ipari Fejlesztési Hivatal elnökének 2005.3.15-i UPP /11/3/2005. határozata	2005.1.4.	2005.3.15.	Egyszeri leírás	23 048 186,93 (*)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	Ipari Fejlesztési Hivatal	Tőkeinjekció	A privatizációs törvény 56. cikke (Jogi Közlöny, 2002/171. szám, 1397. pont, módosítva)	Megállapodás (közjegyzői okirat Rep. A 3255/2005)	2005.6.23.	2005.6.27.	Egyszeri tőkeinjekció	40 000 000,00
10.	Az önkormányzatok szövetsége	Részletfizetési megállapodás	2002.10.30-i törvény	200364/1/ZR –2004.11.22-i szerkezetátalakítási megállapodás	2004.11.22.	Havi részletfizetés 2004.12.31-től 2006.2.28-ig	Egyszeri ügylet	419 543,25
11.	Államkincstár	Építési kezességvállalás hajókhoz: 8184/21-25	Az államkincstár és egyes jogi személyek által nyújtott kezességvállalás és garancia, 1997. május 8-i törvény (Jogi Közlöny, 2003/174. szám, 1689. pont, módosítva)	93/2005. kormányrendelet	2005.4.12.	2007.9.12.	2007.12.31-ig	97 098 200,00
12.	KPS	hitel	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	Hitelmegállapodás 2005.2.1.	2005.2.10.	2005.2.10.	2005.3.8.	7 500 000,00
13.	KPS	hitel	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	Hitelmegállapodás 2005.4.2.	2005.4.12.	2005.4.20.	2005.5.5.	7 500 000,00
14.	KPS	hitel	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	Hitelmegállapodás 2005.9.4.	2005.9.21.	2005.10.31.	2006.1.4.	14 500 000,00
15.	KPS	hitel	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	Hitelmegállapodás 2006.7.2.	2006.7.24.	2006.8.3.	2006.11.29.	10 000 000,00
16.	KPS	hitel	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	Hitelmegállapodás 2006.4.1.	2006.4.21.	2006.4.26.	2007.7.30.	4 000 000,00
17.	KPS	hitel	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	Hitelmegállapodás 2006.12.1.	2006.12.05.	2006.12.5.	2006.2.07.	5 500 000,00
						2006.12.11.		2 300 000,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9
18.	KPS	hitel	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	Hitelmegállapodás 2007.3.1.	2007.3.20.	2007.3.20.	2007.9.20.	6 200 000,00
						2007.3.29.		2 000 000,00
						2007.4.23.		5 800 000,00
19.	ZUS	Részletfizetési megállapodás	Az adós kérelmére	Hivatalosan nem ítélték oda, de a gyakorlatban végrehajtják		Részletekben 2008 végéig	Részletekben 2008 végéig	34 272 360,17
							ÖSSZESEN	**648 678 711,50**

(*) Az 5a. fejezet szerint átütemezett tartozások. A táblázat az Operatorra engedményezett tartozások névértékét tünteti fel. A lengyel hatóságok szerint a tartozások névértékének legalább 45 %-ában eszközöket is átruháztak az Operatorra.

2. táblázat

A Gdyniai Hajógyárnak 2007. június 1-je és 2008. július 15-e között nyújtott további állami támogatás a lengyel hatóságok által adott tájékoztatás szerint (PLN-ben)

Szám	Odaítélő hatóság	Támogatási eszköz	Jogalap	A határozat vagy megállapodás száma	A támogatás-nyújtás időpontja	Hatálybalépés	A támogatás-nyújtás időtartama	A támogatás névértéke (PLN)
20.	Ipari Fejlesztési Hivatal	Hitel	A privatizációs törvény 56. cikke (Jogi Közlöny, 2002/171. szám, 1397. pont, módosítva)	Hitelmegállapodás OPP/11/07.	2007.12.4.	Két részletben: 2007.12.5. 2008.1.4.	Legkésőbb 2008.5.31-én	40 000 000
21.	Ipari Fejlesztési Hivatal	Hitel			2008.2.5.			54 000 000
22.	KPS	Hitel	A KPS alapszabály szerinti tevékenysége	Hitelmegállapodás 2007.11.2.				?

3. táblázat

2007. szeptember 30-án fennálló köztartozások a lengyel hatóságok által adott tájékoztatás szerint (PLN-ben)

Szám	Odaítélő hatóság	Az érintett tartozások	2007. szeptember 30-án fennálló összegek (PLN)
23.	ZUS	Díjfizetés elhalasztása, részletfizetés 2004. május – 2007. szeptember	356 708 912
24.	A Fogyatékkal Élő Személyek Rehabilitációjának Állami Alapja	Díjfizetés elhalasztása, részletfizetés 2004. május – 2007. szeptember	12 192 821
25.	Gdańsk városa	Ingatlanadó megfizetésének elhalasztása, részletfizetés 2004. május – 2007. szeptember	50 872 523
26.	Gdańsk városa	Földhasználati díj fizetésének elhalasztása, részletfizetés 2005–2007	2 859 684
27.	A pomerániai tartomány kormányzója	Környezetvédelmi díj megfizetésének elhalasztása, részletfizetés 2004. május – 2007. szeptember	361 781
		ÖSSZESEN	**422 995 722**

4. táblázat

A Gdyniai Hajógyárnak szerkezetátalakítástól eltérő célokra adott állami támogatások a lengyel hatóságok által adott tájékoztatás szerint (PLN-ben)

Szám	Odaítélő hatóság	Támogatási eszköz	Rendeltetés	Jogalap	A határozat vagy megállapodás száma	A támogatásnyújtás időpontja	Hatálybalépés	A támogatásnyújtás időtartama	A támogatás névértéke (PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28.	Ipari Fejlesztési Hivatal	Támogatás	K+F	Az INTERREG IIIC - 2005 részét képező projekt, 2004.12.22-i költségvetési törvény, 2004.12.29-i Jogi Közlöny, 278. szám, 2755. pont	Kifizetési értesítés 05/ERR/2006.	2006.5.30.	2006.5.30.	Egyszeri támogatás	1 322,19

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29.	Oktatási és Kutatási Minisztérium	Támogatás		A tudományos kutatással foglalkozó állami bizottság elnökének 2001.11.30-i rendelete (Jogi Közlöny, 146. szám, 1642. tétel, módosítva)	EU-projekt G3RD-CT-2002-00822-FASTPOD	2006.6.26.	2006.6.26.	Egyszeri támogatás	49 571,98
30.	Oktatási és Kutatási Minisztérium	Támogatás			03797/C.ZR6-6/2005. határozat	2005.12.12.	2006.11.20.	A projektet 2009.1.31-ig végre kell hajtani	279 825,51
31.	Tudományos és felsőoktatási miniszter	Támogatás		A 2004.10.8-i tudományról szóló törvény finanszírozása (Jogi Közlöny, 238. szám, 2390. pont, módosítva)	03858/C.ZR8-6/2006. határozat	2006.9.1.	2006.11.20.	A projektet 2009.1.31-ig végre kell hajtani	36 509,45
32.	Tudományos és felsőoktatási miniszter	Támogatás	K+F	A tudományos kutatással foglalkozó állami bizottságról szóló, 1991.1.12-i törvény (Jogi Közlöny 2001 – 33. szám, 389. pont)	960/E-594/SPB/5.PR UE/DZ 29/2003-2005. határozat	2003.1.31.	2005.6.30.	2005.6.30.	37 906,00
33.	Lengyel Vállalkozásfejlesztési Hivatal	Támogatás		A gazdasági és munkaügyi miniszter 2004.9.16-i rendelete pénzügyi támogatásnak Lengyelország (Ipari Fejlesztési Hivatal) által a humán erőforrás 2004–2006 elnevezésű ágazati operatív program részeként történő odaítéléséről (Jogi Közlöny 2007., 2115. pont)	30/2006/efs/gdy megállapodás, az ESZA által finanszírozott képzés, 2006.1.20.	2006.2.2.	2006.5.25.	Egyszeri támogatás	4 253,02
34.	Lengyel Vállalkozásfejlesztési Hivatal	Támogatás		A gazdasági és munkaügyi miniszter 2004.9.16-i rendelete pénzügyi támogatásnak Lengyelország (Ipari Fejlesztési Hivatal) által a humán erőforrás 2004–2006 elnevezésű ágazati operatív program részeként történő odaítéléséről (Jogi Közlöny 2007., 2115. pont)	Nr WSAiB/039. megállapodás	2007.2.1.	2007.3.13.	Egyszeri támogatás	2 209,94
								Összesen	**411 598,09**

III. ÉRTÉKELÉS

1. *A BIZOTTSÁG HATÁSKÖRE*

(233) A Csatlakozási Szerződés IV. mellékletének 3. pontja ismerteti az ideiglenes eljárást. Ez jelenti az új tagállamok által az uniós csatlakozásukat megelőzően végrehajtott és a csatlakozást követően még hatályos támogatási programok és egyedi támogatási intézkedések értékelésének jogi alapját.

(234) A csatlakozást megelőzően végrehajtott és a csatlakozás után már nem hatályos intézkedéseket a Bizottság sem az ideiglenes eljárás, sem az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás szerint nem vizsgálhatja.

(235) Azon intézkedéseket azonban, amelyek a csatlakozás előtt nem hatályosultak, a Bizottság bejelentett vagy jogellenes támogatásként vizsgálja az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárással összhangban.

(236) Az adott intézkedés hatálybalépési időpontjának meghatározására alkalmazott kritérium az a jogilag kötelező erejű aktus, amelyben az illetékes nemzeti hatóság vállalja a támogatás odaítélését ([49]). Azt, hogy egy közigazgatási aktus jogilag kötelező erejű-e, a nemzeti jog dönti el. A Bizottság azonban felül kell hogy tudja vizsgálni ezeket a közigazgatási aktusokat, különösen a határesetekben, és formájukat és tartalmukat elbírálva tudnia kell értékelni, hogy a kedvezményezettek tekintetében eredményezhettek-e olyan jogos elvárást, amely valamely lengyel bíróság előtt kikényszeríthető. A nemzeti közigazgatási aktusok felülvizsgálatára vonatkozó e képesség elengedhetetlen a Bizottság azon kizárólagos hatáskörének gyakorlásához, amely szerint jóváhagyhatja az állami támogatás általános tilalma alóli eltéréseket a Lengyelország által 2004. május 1-jét követően hatályba léptetett intézkedések tekintetében.

(237) A csatlakozást megelőzően hatályba léptetett intézkedés alkalmazhatónak minősül a csatlakozás után, ha annak alapján még mindig odaítélhető további támogatás, vagy növelhető a már odaítélt támogatás összege, azaz ha az állam pontos gazdasági kötelezettségvállalása nem ismert az intézkedés hatálybalépésének napján, és a csatlakozás időpontjában sem válik ismertté.

(238) A hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatában a Bizottság azt állapította meg a Lengyelország által adott tájékoztatás alapján, hogy számos olyan intézkedés, amelyet 2004. április 29-én jelentettek be, új – bejelentett vagy jogellenes – támogatásnak minősül, mivel azt 2004. május 1-jét, azaz Lengyelország uniós csatlakozását követően ítélték oda. A Bizottság ezt a következtetését nem változtatta meg a Lengyelország vagy harmadik személyek által a vizsgálat megindítását követően tett észrevételek ismeretében sem. A Bizottság különösen fenntartja, hogy hatáskörrel rendelkezik annak elbírálására, hogy a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozat I. mellékletének B. pontjában felsorolt intézkedések összeegyeztethetők-e a közös piaccal. A Bizottság mindazonáltal megállapítja, hogy az intézkedések némelyike megszűnt (a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozat I. mellékletének B. pontjában szereplő 33. és 34. intézkedés).

(239) A Bizottság az alábbiakban ismerteti, hogy miért nem fogadja el a Lengyelország és más érdekelt felek által előterjesztett érveket.

a) ***A köztartozások 5a. fejezet szerinti átütemezése***

(240) A Bizottság egyetért a kedvezményezettel abban, hogy a köztartozások 5a. fejezet szerinti részleges leírásához az az esemény vezetett, hogy az Ipari Fejlesztési Hivatal elnöke elfogadta az átütemezési határozatot. A Bizottság azonban azt az okfejtést nem fogadja el, hogy ezt a határozatot 2004. április 19-én, azaz a csatlakozás előtt fogadták el. A Bizottság a hivatalos eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtette álláspontját, és sem Lengyelország, sem a kedvezményezett nem terjesztett elő további érvet. A Bizottság megismétli, hogy az április 19-i határozat csupán a 2004. évi szerkezetátalakítási tervet hagyta jóvá, és nem ütemezte át a köztartozásokat az 5a. fejezet értelmében. Az Ipari Fejlesztési Hivatal elnöke a csatlakozás előtt nem bocsáthatta ki az átütemezési határozatot, mivel nem rendelkezett az átütemezéssel érintett valamennyi közjogi hitelező és az Operator, a szerkezetátalakítási művelet végrehajtásáért felelős vállalat 5a. fejezet előírásai szerinti beleegyezésével ([50]). A Bizottság megjegyzi, hogy az Ipari Fejlesztési Hivatal elnöke elismerte ezt a tényt, amikor a 2004. április 19-i határozatában megemlítette, hogy az 5a. fejezet szerinti átütemezés lezárásához további határozatra lesz szükség, és amikor végül 2005. január 4-én, azaz a csatlakozást követően kiadta az átütemezési határozatot.

([49]) Az Elsőfokú Bíróságnak a *Fleuren Compost* kontra *Bizottság* T-109/01. sz. ügyben 2004. január 14-én hozott ítélete, EBHT 2004., II-00127. o., 74. pont.

([50]) Az 5a. fejezet szerinti eljárást a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozat 3.2. pontja mutatja be részletesen.

(241) A Bizottság nem fogadja el a kedvezményezett azon érvét, hogy a Gdyniai Hajógyár felé fennálló követeléseik 5a. fejezet szerinti átütemezésével érintett valamennyi közjogi hitelező beleegyezése minősülne a Fleuren Compost ügyben hozott ítélet által előírt jogilag kötelező erejű aktusnak. A kedvezményezett alapvetően azzal érvelt, hogy az 5a. fejezet nem *lex specialis* a köztartozások átütemezését lehetővé tevő más törvényekhez viszonyítva, és hogy az Ipari Fejlesztési Hivatal elnökének feladata az volt, hogy adminisztrálja és megkönnyítse a szerkezetátalakítási eljárást, nem pedig az, hogy az érintett és az egyedi tartozások tekintetében illetékes hatóságok helyébe lépjen. A Bizottság megjegyzi, hogy a lengyel jog ezen értelmezése nincs összhangban Lengyelország addigi beadványaival, sem magának az 5a. fejezetnek a szövegével és szellemével. El kell ismerni, amint azzal a kedvezményezett is érvelt, hogy a 2002. december 30-i törvény „nem tiltja az átütemező hatóságok számára, hogy határozatot hozzanak a tartozás leírásáról, amennyiben az általános rendelkezések szerint erre jogosultak". Mindazonáltal, amennyiben ezt tették volna, a tartozások a továbbiakban nem tartoznának az 5a. fejezet alkalmazási körébe, és nem vonatkoznának rájuk az ahhoz kapcsolódó előnyök sem, amelyeket a kedvezményezett a következőképpen sorolt fel: az Ipari Fejlesztési Hivatal által nyújtott hitelre való jogosultság, a folyamatban lévő végrehajtási eljárások felfüggesztése, csődeljárás alóli mentesség, és az esedékes összegeket terhelő kamat felhalmozódásának elmaradása.

(242) A Bizottság nem fogadja el a kedvezményezett azon érvelését, hogy 2006. június 30-a után nem halmozódott fel kamat az 5a. fejezet szerint átütemezett tartozások tekintetében. Lengyelország elutasította a lengyel jog ilyen értelmezését. Ezenfelül Lengyelország új támogatásként jelentette be a 2006. június 30. után felhalmozódott kamatok tervezett (részleges) leírását, így nyilvánvaló, hogy valóban keletkezett kamat.

b) ***A hivatalos eljárás megindításáról szóló határozat I. mellékletének B. részében felsorolt 28–34. intézkedés***

(243) A Bizottság nem fogadja el Lengyelország azon érvelését, hogy a támogatást ténylegesen azon a jogcímen ítélték oda, hogy valamennyi vonatkozó odaítélő hatóság szóbeli nyilatkozatott tett a kormány lengyelországi hajógyárak szerkezetátalakításával foglalkozó munkacsoportjának (a hajógyártási ágazati csoportnak) a megbeszélésén. Az ilyen nyilatkozatok, ha ugyan sor került rájuk, pusztán szóbeliek, és egyértelműen szükség van további végrehajtási intézkedésre, hogy a lengyel jog szerint jogos elvárásnak legyen helye.

c) **Az *Ipari Fejlesztési Hivatal által nyújtott tőkeinjekció***

(244) A kedvezményezett azon érvelése, hogy a támogatást a csatlakozás előtt ítélték oda, mivel a pontos gazdasági kötelezettségvállalás ismert volt ezen időpontot megelőzően, a Csatlakozási Szerződés IV. melléklete 3. pontjának nem megfelelő értelmezéséből ered. Az intézkedésnek ahhoz, hogy korábbi támogatásnak lehessen tekintetni, két követelménynek kell megfelelnie: a csatlakozás előtt kell nyújtani (ami egyenértékű az illetékes odaítélő hatóság jogilag kötelező erejű határozatával) és nem lehet „a csatlakozást követően alkalmazandó". Ez két különálló és kumulatív feltétel. A kedvezményezett azon érvelése, hogy az állam gazdasági kötelezettségvállalása ismert volt a csatlakozás előtt, a második követelményre vonatkozik, és nem arra az időpontra, amikor a támogatást nyújtották.

(245) A Bizottság nem fogadja el Lengyelország azon érvelését, hogy az új részvények jegyzésének nyilvántartásba vételére nyitva álló 6 hónapos határidő pusztán formalitás lenne. A Bizottság megjegyzi, hogy a hathónapos időszak lejártát követően két különálló, új határozatra volt szükség: a közgyűlés új határozatára a tőkeemelésről és magáról a részvényjegyzésről. A lengyel kereskedelmi jogban láthatólag egy vállalat tőkeinjekcióra való jogosultsága azon a napon válik hatályossá, amikor a tőkeemelésről szóló határozatot elfogadják (ez a 2004. február 17-i első határozat). A nyilvántartásba vétel a vállalat külső kapcsolatai miatt jelentős, nem a részvényesekkel fenntartott kapcsolatai miatt. A nyilvántartásba vétel hiánya azonban joghatással bír a vállalat és részvényesei közötti kapcsolatra is: ha hat hónapon belül nem teljesítik ezt a kötelezettséget, a vállalat tőkeemelésére vonatkozó határozata hatályát veszti, és nem kerülhet sor tőkeinjekcióra. E körülményekre tekintettel a részvényeseknek új határozatot kell elfogadniuk a vállalat tőkéjének emelésére. Ezt a határozatot a közgyűlés 2005. március 4-én el is fogadta. Az a tény azonban, hogy a határozatot nem egyhangúlag fogadták el (három fő részvényes kifogást emelt), arra utal, hogy ezt a határozatot nem lehet pusztán formális követelménynek tekintetni. A Bizottság azt is megállapítja, hogy a tőkét az Ipari Fejlesztési Hivatal jegyezte, nem is az Államkincstár. A 2004. február 17-i határozatot tehát nem lehet a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozat I. mellékletének B. részében 32. intézkedésként felsorolt, tőkeinjekció formájában nyújtandó támogatásról szóló kötelező erejű, végső határozatnak tekintetni.

(246) Végül a Bizottság megjegyzi, hogy sem Lengyelország, sem a kedvezményezett nem vitatta azt a következtetését, hogy a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozat I. mellékletének B. részében 19–27. intézkedésként felsorolt intézkedések új támogatásnak minősülnek, így az EK-Szerződés 88. cikke szerint a Bizottság hatáskörébe tartoznak.

2. *AZ EK-SZERZŐDÉS 87. CIKKE (1) BEKEZDÉSÉNEK ÉRTELMÉBEN VETT ÁLLAMI TÁMOGATÁS*

2.1. AZ ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

(247) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(248) A Bizottság megállapítja, hogy a (209)–(232) preambulumbekezdésben bemutatott támogatást az állam nyújtotta, vagy állami forrásból nyújtották, és mivel kimondottan egy vállalkozásra irányult, ezért szelektív is.

(249) A Gdyniai Hajógyár az egyik legnagyobb európai hajógyár, és a konténerszállító hajók piacán aktívan versenyez különösen németországi és dániai hajógyárakkal, amint azt Lengyelország és a kedvezményezett el is ismerte, és amint azt Dánia és a dán hajógyártó szövetség is megjegyezte a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló bizottsági határozatra tett észrevételeiben. Az európai hajógyárak megrendelőkönyvében 2006 végén a megrendelések 26 %-a konténerszállító hajókra vonatkozott ([51]).

(250) Láthatólag a Gdyniai Hajógyár az egyetlen olyan hajógyár az EU-ban, amely egy bizonyos típusú ro-ro hajót, autószállító nagyhajót gyárt. Ez a szakosodás azonban nem jelenti azt, hogy a Gdyniai Hajógyár nem áll versenyben, legalább potenciálisan, az EU más hajógyáraival. A Bizottság megjegyzi, hogy legalábbis az áruszállító hajók szegmensében ([52]) jelentős kínálati oldali helyettesíthetőség tapasztalható, annak ellenére is, hogy az áruszállító hajók különböző kategóriái iránti kereslet struktúráját tekintve e hajók nem egyetlen piachoz tartoznak.

(251) Ez azt jelenti, hogy az EU más hajógyárai előtt adott esetben nincs jelentős akadály az autószállító hajók gyártásának beindítása tekintetében, vagy legalábbis műszaki akadály (gyártó létesítmény, know-how stb.) nincs. A Gdyniai Hajógyár folyamatos támogatása, amely lehetővé tette a számára, hogy a szerződéseket valamennyi bennük rejlő kockázat teljes mértékű figyelembe vétele és ellentételezése nélkül kösse meg, jelentős akadályt képezhetett az autószállító hajók piacára belépni kívánó más hajógyárak előtt.

(252) A Bizottság megjegyzi, hogy a Gdyniai Hajógyár az áruszállító hajók más szegmenseiben is tevékenykedik olyan termékek kínálatával, mint a többcélú hajók, a cseppfolyósított propán-bután gázt szállító tartályhajók, az olajtermék- vagy vegyianyag-szállító tartályhajók, és az ömlesztettáru-szállító hajók. Az olajtermék- vagy vegyianyag-szállító tartályhajók 2006 végén például 8 %-ot képviseltek az európai hajógyárak megrendelőkönyvében ([53]). A németországi és romániai hajógyárak különösen aktívak e szegmensekben.

(253) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a Gdyniai Hajógyárnak nyújtott állami támogatás érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(254) Végül a Bizottságnak meg kell határoznia, hogy a Gdyniai Hajógyárnak nyújtott intézkedések jogellenes előnyben részesítették-e azt, és így torzították-e a versenyt, vagy fenyegettek-e a verseny torzításával. A Bizottság megjegyzi, hogy a lengyel hatóságok nem vitatták az e határozattal érintett intézkedések állami támogatásként történő minősítését, a KPS által nyújtott hitelek és az Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott garanciák kivételével, amelyek a lengyel hatóságok szerint megfelelnek a piacgazdasági befektető elvének.

(255) A Bizottság az alábbiakban először kifejti, hogy véleménye szerint a köztartozás folyamatos be nem hajtása miért nem állja ki a piacgazdasági befektető próbáját. A Bizottság ezt követően értékeli a Lengyelország által vitatott intézkedéseket. Végül a Bizottság áttekinti azokat a körülményeket, amelyek között az e határozattal érintett támogatást odaítélték, valamint e támogatás versenyre gyakorolt hatását.

a) ***A köztartozás folyamatos be nem hajtása***

(256) Azt az elvet, hogy a köztartozás folyamatos be nem hajtása önmagában állami támogatásnak minősül, az ítélkezési gyakorlat állapította meg ([54]). A lengyel hatóságok

([51]) A CESA (Európai Hajógyári Szövetségek Közössége) 2006–2007. évi éves beszámolója.

([52]) A személyszállító hajók előtt, ideértve a körutazást végző hajókat, jelentős piacra lépési korlát áll a kínálati oldalon.

([53]) A CESA (Európai Hajógyári Szövetségek Közössége) 2006–2007. évi éves beszámolója.

([54]) Jacobs főtanácsnok indítványa, a C-256/97. sz. *DM Transport* ügy, EBHT 1999., I-3915. o., C-480/98. sz. *Spanyolország kontra Bizottság* ügy, EBHT 2000., I-8717. o.

által adott tájékoztatás ([55]) egyértelműen rámutat arra, hogy a Gdyniai Hajógyárnak jelentős köztartozásai vannak egészen 2004-re visszamenőleg. A hajógyár köztartozásait csak rendszertelenül fizette vissza, és fennálló tartozását folyamatosan halasztotta, alkalmasint a megfelelő állami hitelezők formális határozata nélkül, vagy e tartozás megfizetését ütemezte. Lengyelország kifejtette, hogy a kedvezményezett a 2007. szeptember 30-án fennálló köztartozásokat (összesen 443 millió PLN) a hajógyár privatizációját követő államkincstári tőkeinjekcióból kívánja visszafizetni. Mivel ez bizonytalan esemény, és bizonytalan az időzítése is, a hajógyár szándéka arra utal, hogy a gyakorlatban a köztartozásokat korlátlan és határozatlan ideig halasztották el, és csak alkalomszerűen fizették vissza, amint azt a hajógyár pénzforgalma engedte. A Bizottság úgy véli, hogy egyetlen piacgazdasági hitelező sem fogadta volna el a tartozások olyan határozatlan időre történő elhalasztását, amely a privatizáció és az állami újratőkésítés bizonytalan eseményétől függ (ez utóbbi jogszerűsége és közös piaccal való összeegyeztethetősége is kétséges). Ezenfelül semmiféle jel sem utal arra, hogy a megfelelő állami hitelezők bármilyen kísérletet tettek volna követeléseiknek a Gdyniai Hajógyártól való behajtására, különösen végrehajtással vagy a csődjog szabályai szerint. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a köztartozások folyamatos be nem hajtása olyan előnyt jelent, amelyben egy piacgazdasági magánbefektető nem részesítette volna a kedvezményezettet, és ezért ez a (kamatmentes) hitelhez hasonló állami támogatásnak minősül.

b) ***Azon intézkedések, amelyek Lengyelország szerint kiállják a magánbefektető-próbát***

KPS-hitelek

(257) A Bizottság nem fogadja el Lengyelország azon érvelését, amely szerint a forgótőke-hitel formájában nyújtott támogatás állami támogatástól mentes. A Bizottság megfigyelte, hogy a KPS által alkalmazott kamatláb 400 bázisponttal magasabb volt a referencia-kamatlábnál. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a Gdyniai Hajógyár nagyon bizonytalan pénzügyi helyzetben volt több évig, és forrásai mindig jelentősen meghaladták eszközeit. A Gdyniai Hajógyár semmilyen más külső forrásból nem tudott termeléséhez finanszírozást szerezni. Forgótőkéjét az Exporthitel-biztosító Társaság garanciáival teljes mértékben biztosított előlegekből, az államkincstári kezességvállalással teljes mértékben biztosított hitelekből és a KPS-hitelekből finanszírozta. A KPS által alkalmazott kamatláb ezért a jelek szerint nem tükrözi pontosan a vállalt kockázatot. Jóllehet a KPS kért hitelbiztosítékot, ennek értéke vitatható; emlékeztetni kell arra, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság és az Államkincstár ugyanilyen biztosítékot kért, és tekintettel a Gdyniai Hajógyár eszköz/forrás arányára, valószínűnek tűnik, hogy a KPS nem az első volt a hajógyár eszközeit terhelő biztosíték jogosultjainak rangsorában. Akárhogy is, Lengyelország nem adott részletes információt, amely lehetővé tette volna a Bizottság számára a kért biztosíték valódi értékének meghatározását.

(258) Ezenfelül nincs különbség a KPS által adott hitelek és a KPS tulajdonosa, az Ipari Fejlesztési Hivatal által nyújtott hitelek között. Elég nehézkes annak egyidejű elfogadása – amint azt Lengyelország teszi –, hogy az Ipari Fejlesztési Hivatal által nyújtott hitelek állami támogatásnak minősülnek, míg a leányvállalata, a KPS által nyújtott hitelek megfelelnek a piacgazdasági befektető elvének.

(259) Végül a Bizottság megjegyzi, hogy a KPS-t a kormány ellenőrzése alatt álló alapként hozták létre, közcélokra, és finanszírozását teljes mértékben az állam állta vagy biztosította az Ipari Fejlesztési Hivatalon keresztül. A „Hajógyártási (tengerészeti létesítmények gyártásával kapcsolatos) ágazati stratégia Lengyelországban 2006–2010 között" című dokumentum szerint a KPS „azért jött létre, hogy megszervezze a hajógyári termelés finanszírozását, mindaddig, amíg azt egy magánbefektető át nem veszi". A stratégia, amellyel nem csak gazdasági, de társadalmi és makroökonómiai célokat is el kívántak érni, ([56]) különböző hatáskörökkel ruházza fel a KPS-t, az Ipari Fejlesztési Hivatalt, az Államkincstárt és más illetékes állami szervet. A KPS Ipari Fejlesztési Hivatalhoz és az Államkincstárhoz fűződő pénzügyi kapcsolata egyértelmű, és a KPS inkább a lengyelországi hajógyárak, többek között a gdyniai tekintetében az állami költségvetésben előirányzott eszközök átruházásában működik közre.

(260) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a KPS nem piacgazdasági magánbefektetőként lépett fel, amikor forgótőke-hitelt adott a Gdyniai Hajógyárnak. Ezek a hitelek, amelyeket a (158) preambulumbekezdés 1. és 2. táblázata mutat be, ezért állami támogatások.

([55]) Különösen a 2008. január 9-én kelt levél 3. melléklete.

([56]) Hajógyártási (tengerészeti létesítmények gyártásával kapcsolatos) ágazati stratégia Lengyelországban 2006–2010 között, 2006. augusztus, 7. o.

Az Exporthitel-biztosító Társaság garanciái

(261) A hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozat elfogadását követő észrevételeiben Lengyelország azzal érvelt, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság által a Gdyniai Hajógyárnak adott garanciák nem minősülnek állami támogatásnak. A Bizottság nem tudja elfogadni ezt az állítást.

(262) Először is a Bizottság arra mutat rá, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság előlegfizetési garanciáiért az Államkincstár vállalt kezességet, és a kapcsolódó ügyleteket külön bankszámlán vezették „Interes Narodowy" néven. Ha ezen a számlán elegendő forrás áll rendelkezésre, az Exporthitel-biztosító Társaság felvehet hitelt az Államkincstártól, vagy részesülhet az Államkincstár hitelgaranciáiban.

(263) Másodszor a Bizottság emlékeztet a N 105/2007 ügyben 2007. július 18-án hozott határozatára ([57]), amelyben állami támogatástól mentesnek ismerte el azt a programot, amely szerint az Exporthitel-biztosító Társaság az Államkincstár kezességvállalásával nyújtott exportbiztosítási programját működtette. E program jelenleg olyan típusú termelési garanciákra terjed ki, mint amilyeneket a Gdyniai Hajógyárnak az elmúlt néhány évben nyújtottak. A Bizottság megjegyzi, hogy a program egyértelműen kizárja ([58]) a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatás szerint nehéz pénzügyi helyzetben lévő vállalatokat. E program fő jellemzője, hogy a garanciadíjakat kockázatértékelés alapján határozzák meg. A legmagasabb kockázati kategóriába tartozó vállalat garanciadíja például évi […] % a két év alatti, és évi […] % a két év feletti garanciák esetében. Az alapdíj évi […] %. Összehasonlításképpen, a Gdyniai Hajógyár évi 2 % díj ellenében kapott garanciát az Exporthitel-biztosító Társaságtól, ha a garancia nem haladta meg a 35 millió PLN-t, és évi 1 % díj ellenében, ha a garancia meghaladta az említett összeget.

(264) Ezért egyértelmű, hogy a Gdyniai Hajógyár nem jogosult a fent bemutatott, és a Bizottság által állami támogatástól mentesként jóváhagyott programban szereplő garanciákra. Ennek megfelelően a Gdyniai Hajógyárnak nyújtott garanciák nem mentesek az állami támogatástól.

(265) Ezenfelül nyilvánvaló, hogy a Gdyniai Hajógyárra kiszabott garanciadíj jóval elmarad az egészséges vállalatoknak juttatott garanciát terhelő alapdíjtól, és többszörösen alacsonyabb, mint a magas kockázatú vállalatokra kivetett díj, amelyek vállalatok azonban még mindig támogathatók a fent bemutatott programban. A Bizottság megállapítja, hogy a Gdyniai Hajógyárra alkalmazott garanciadíj nem felel meg a piaci díjnak, ezért e garanciák állami támogatásnak minősülnek.

(266) Harmadszor az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény ([59]) értelmében egy egyedi állami kezességvállalás akkor nem minősül állami támogatásnak, ha a hitelfelvevő nincs nehéz pénzügyi helyzetben. Itt egyértelműen nem ez a helyzet. Ugyanezen közlemény szerint, ha a hitelfelvevő nehéz pénzügyi helyzetben van, a kezesség támogatási eleme elérheti a kezességgel ténylegesen fedezett összeget.

(267) Végül a Bizottság megjegyzi, hogy a Gdyniai Hajógyár kizárólag az Exporthitel-biztosító Társaság garanciáira és az Államkincstár kezességvállalására támaszkodott, és nem sikerült garanciához jutnia a piacon.

(268) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság nem piacgazdasági befektetőként lépett fel, amikor garanciát nyújtott a Gdyniai Hajógyárnak.

c) ***A Gdyniai Hajógyárnak nyújtott állami támogatással okozott versenytorzulás***

(269) A Bizottság úgy véli, hogy azáltal, hogy a Gdyniai Hajógyár teljes mértékben állami támogatásra támaszkodott, lehetővé váltak számára olyan versenyellenes magatartások, mint a termelési költségek alatti árképzés anélkül, hogy viselnie kellett volna e magatartások szokásos következményeit, azaz a piacról való kikerülés kockázatát.

(270) Ezenfelül a Bizottság megjegyzi, hogy a Gdyniai Hajógyár egyik hosszú távú fő problémája olyan szerződések kötése volt, amelyek veszteségesnek bizonyultak, amikor a zloty felértékelődött a dollárhoz képest – ez utóbbi ugyanis a hajógyártási ágazat legfőbb pénzneme –, és amikor az acélárak világszerte emelkedtek. E külső tényezőket már a 2002. évi szerkezetátalakítási terv is a hajógyár folyamatos üzemelésével szembeni egyik fő veszélyként határozta meg, és ezt követően a 2004. évi módosított változat, a 2006. évi új szerkezetátalakítási terv, és végül a 2008. évi privatizációs folyamat is.

([57]) A Bizottság N 105/07 ügyben 2007. július 18-án hozott határozata, exportszerződésekre vonatkozó garanciaprogram, rövid közlemény, HL C 214., 2007.9.13.

([58]) Az Exportbiztosítási Politikai Bizottság 2006. december 20-i 111/2006 határozata 3. cikke (1) bekezdésének 1. pontja.

([59]) HL C 71., 2001.3.11., 14. o.

(271) Annak ellenére, hogy a hajógyár vezetése tisztában volt ezekkel a veszélyekkel, a hajógyár továbbra is anélkül kötötte meg a szerződéseket, hogy intézkedett volna a kockázat mérsékléséről. Ez az üzleti magatartás a hajógyártási piac előre nem látható fellendülése alatt is folytatódott 2004 és 2008 között, amikor a hajógyártás árai rekordszintet értek el. Ennek eredményeként a hajógyár fenn tudta tartani tevékenységét, és meg tudta tartani alkalmazottait, de csak a szokásos hajógyártást érő súlyos veszteségek árán. Az Amber által 2008 első felében készített átvilágításról szóló jelentés szerint az aktuális megrendelőkönyvet a 2008-ra és 2009-re ütemezett teljesítésekkel szintén súlyos veszteségek kockázata fenyegeti a kockázatmérséklési intézkedések nélkül kötött veszteséges szerződéseknek köszönhetően; ezt Lengyelország is megerősítette.

(272) Ezen az alapon a Bizottság megállapítja, hogy a Gdyniai Hajógyárnak nyújtott, a II. rész 7. pontjában bemutatott valamennyi támogatás torzíthatta a versenyt, vagy ezzel fenyegethetett a hajógyártás piacán.

Következtetés

(273) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy a Gdyniai Hajógyár javára szóló valamennyi intézkedés az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül.

2.2. **Lehetőség Lengyelország és harmadik személyek számára észrevételeik megtételére**

(274) A 2005. június 1-jei határozatában a Bizottság hivatalos vizsgálatot indított számos intézkedés tekintetében, többek között a számos jogalapon nyugvó és jó néhány állami hitelezőt érintő adósság-átütemezéseket (leírás, haladék, a fizetési ütemterv megváltoztatása), tőkeinjekciókat, államkincstári termelési garanciákat és tőkeemelési intézkedéseket (kötvénykibocsátás, adósság–tőkerész csere) illetően.

(275) A Bizottság azt is egyértelműen kimondta, hogy nem elfogadható Lengyelország azon érvelése, amely szerint a hajótulajdonosok által fizetett előleg saját hozzájárulás lenne. Ezzel összefüggésben a Bizottság kétségeit fejezte ki azt illetően, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott előlegfizetési garanciák állami támogatásnak minősülnek-e, és kijelentette, hogy kivizsgálja ezen előlegek jellegét.

(276) Mind Lengyelország, mind a kedvezményezett tett észrevételeket; azonban jóllehet vitatták a Bizottság azon hatáskörét, hogy egyes érintett intézkedések összeegyeztethetőségét vizsgálhatja, nem vitatták a Bizottság azon következtetését, hogy amennyiben ezeket az intézkedéseket Lengyelország uniós csatlakozását követően ítélték oda, ezek új támogatásnak minősülnek az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében. Az egyetlen kivétel az Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott garancia volt, amely állítólag állami támogatástól mentes volt. Lengyelország ezt követően azzal is érvelt, hogy a KPS által nyújtott hitelek nem állami támogatások. A Bizottság megvizsgálta Lengyelország és a kedvezményezett fent kifejtett érveit.

(277) A bizottsági vizsgálat során a lengyel kormány stratégiája számtalanszor jelentősen megváltozott, csakúgy, mint a Gdyniai Hajógyár többségi tulajdonosa, amint az események fenti bemutatása tükrözi. A hajógyártási ágazat konszolidálásának stratégiája a Gdyniai Hajógyár és a Gdański Hajógyár elválasztásának a stratégiájává és a Gdyniai Hajógyár részleges privatizálásává alakult, amely később teljes privatizációra változott. E stratégai ezen megítélése is megkérdőjelezhető, tekintettel arra, hogy piaci szereplők nyilvánvalóan nem érdeklődtek a hajógyár megvásárlása iránt.

(278) Amint azt fentiek is mutatják, a Bizottság rendszeres kapcsolatot tartott a lengyel hatóságokkal mint a Gdyniai Hajógyár tulajdonosaival és magával a Gdyniai Hajógyárral is. A Bizottság rendszeresen jelezte mind Lengyelország, mind a hajógyár felé, hogy valószínűleg a hajógyárnak állami forrásból juttatott valamennyi intézkedés állami támogatásnak minősül az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében, tekintettel a hajógyár bizonytalan pénzügyi helyzetére és az állami támogatástól mentes egyéb külső finanszírozás hiányára. A Bizottság arra is felhívta a figyelmet, hogy ezt az állami támogatást az EK-Szerződés 88. cikk (3) bekezdésének megsértésével nyújtották, és összeegyeztethetetlen a közös piaccal. A Bizottság számos alkalommal arra is rámutatott, hogy a Gdyniai Hajógyárnak az Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott garanciák állami támogatásnak minősülnek.

(279) Vizsgálata során a Bizottság a KPS-műveletekről és az általa a hajógyárnak nyújtott forgótőke-hitel jellegéről is gyűjtött adatot. A Bizottság jelezte Lengyelországnak, hogy e hitelek minden valószínűség szerint állami támogatásnak minősülnek az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében.

(280) Végül a Bizottság a vizsgálat során megjegyezte, hogy a Gdyniai Hajógyárnál még mindig halmozódnak köztartozások. A Bizottság információt gyűjtött e tárgyban, és tájékoztatta Lengyelországot (mint a hajógyár tulajdonosát és hitelezőjét), hogy a köztartozások be nem hajtása vagy átütemezése állami támogatásnak minősülhet az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében.

3. *A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A KÖZÖS PIACCAL – AZ EK-SZERZŐDÉS 87. CIKKÉNEK (3) BEKEZDÉSE SZERINTI ELTÉRÉS*

(281) Az intézkedések fő célja a nehéz pénzügyi helyzetben levő vállalat megsegítése és fennmaradásának biztosítása. Ezekben az esetekben az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontjában előírt mentesség – amely engedélyezi az egyes gazdasági tevékenységek fejlődését előmozdító támogatást, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben –, akkor alkalmazható, ha a megfelelő feltételeket teljesítik.

(282) A nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak nyújtott megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatást jelenleg a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatás ([60]) (a továbbiakban az „iránymutatás") szabályozza, amely az 1999-ben elfogadott szöveg ([61]) (a továbbiakban az „1999. évi iránymutatás") helyébe lépett.

(283) Az iránymutatás átmeneti rendelkezései kimondják, hogy a 2004. október 10-ét megelőzően beérkezett bejelentések a bejelentés időpontjában hatályos követelmények alapján kerülnek elbírálásra (103. pont). Jelen esetben a Bizottsághoz egyes intézkedéseket 2004. április 29-én jelentettek be a Csatlakozási Szerződés IV. mellékletének 3. pontja értelmében vett ideiglenes intézkedés szerint, ekkor az 1999. évi iránymutatás volt hatályban. Az iránymutatás azonban azt is kimondja, hogy minden olyan megmentési célú és/vagy szerkezetátalakítási támogatást, amelyet a Bizottság engedélye nélkül nyújtottak (jogellenes támogatás), a Bizottság ezen iránymutatás alapján vizsgál meg, amennyiben a támogatás egy részét, illetve egészét 2004. október 1-jét követően nyújtották (104. pont első albekezdés). Tekintettel arra, hogy a (209)–(232) preambulumbekezdésben bemutatott intézkedések majdnem mindegyikét ezen időpontot követően jogellenesen nyújtották, a Bizottság megállapítja, hogy a 2004. évi iránymutatást kell alkalmazni.

(284) Az iránymutatást valamennyi ágazat vállalkozásaira alkalmazni kell, az iránymutatás 18. pontjában felsorolt kivételekre is figyelemmel. A hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás keretszabálya ([62]), amely az ezen ágazatnak nyújtott állami támogatások értékelésének jogi kerete, az iránymutatás 12. pontját jelöli meg a megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatások értékelésének jogalapjaként.

A. MEGMENTÉSI CÉLÚ TÁMOGATÁS

(285) Az iránymutatás szerint a megmentési célú támogatás ideiglenes támogatásként nyújtható nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak egy szerkezetátalakítási vagy felszámolási terv kidolgozásáig vagy pedig akut likviditási válság kezelésére.

(286) A Bizottság megállapítja, hogy a Gdyniai Hajógyárnak nyújtott állami támogatás sem az ideiglenesség feltételének nem felel meg, mivel a támogatási intézkedéseket jóval az előírt 6 hónapon túl is nyújtották, sem pedig a visszafordíthatósági feltételnek, mivel visszafordíthatatlan intézkedéseket engedélyeztek, ideértve a támogatáshoz hasonló tőkeinjekciókat és adósságleírásokat.

(287) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a (209)–(232) preambulumbekezdésben ismertetett intézkedések megmentési célú támogatásként nem összeegyeztethetők a közös piaccal.

B. SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TÁMOGATÁS

(288) Az iránymutatás 17. pontjában szereplő fogalommeghatározás szerint a szerkezetátalakítási támogatás egy koherens és távlati tervre épül, amely ésszerű időn belül helyreállítja a vállalkozás hosszú távú életképességét. A szerkezetátalakítás általában a következő elemekből áll: a vállalkozás tevékenysége valamennyi szempontjának szerkezetátalakítása, az üzleti tevékenység átszervezése és ésszerűsítése, amelybe beletartozik a veszteséges tevékenységektől való visszavonulás és a pénzügyi szerkezetátalakítás. Ugyanakkor a szerkezetátalakítási műveletek, ha azokhoz állami támogatást nyújtanak, nem korlátozódhatnak a múltbeli veszteségek kiegyenlítésére irányuló pénzügyi támogatásra a veszteséget okozó problémák megoldása, azaz a valódi szerkezetátalakítás megvalósítása nélkül. Ezenfelül a szerkezetátalakítást legalább részben a vállalat saját forrásaiból, illetve állami támogatástól mentes külső forrásokból kell finanszírozni, és a támogatást az életképesség helyreállításához szükséges minimumra kell korlátozni. Végül kiegyenlítő intézkedéseket kell hozni a támogatás torzító hatásának enyhítésére.

(289) A szerkezetátalakítási támogatás e különösen torzító jellegére tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak nyújtott támogatás csak akkor járul hozzá az egyes gazdasági tevékenységek fejlődéséhez anélkül, hogy a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben hátrányosan befolyásolná, ha az iránymutatásban meghatározott valamennyi feltétel teljesül.

(290) A Bizottság az alábbiakban elemzi, hogy e feltételeket teljesítették-e.

([60]) HL C 244., 2004.10.1., 2. o.
([61]) HL C 288., 1999.10.9., 2. o.
([62]) HL C 317., 2003.12.30., 11. o., módosítva.

a) ***Jogosultság***

(291) A vállalkozásnak ahhoz, hogy megmentési célú vagy szerkezetátalakítási támogatásra jogosult legyen, az iránymutatás értelmében vett nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak kell lennie. A Bizottság úgy véli, hogy a Gdyniai Hajógyár pénzügyi helyzetét, legalábbis 2002 óta sorozatos likviditáshiány és fizetésképtelenség, növekvő veszteségek és negatív eszközérték jellemezték. A Gdyniai Hajógyár tehát az iránymutatás értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozás.

b) ***A hosszú távú életképesség helyreállítása***

(292) Az iránymutatás 34. pontjának értelmében a támogatás nyújtásának feltétele a szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amelynek ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét. Az életképesség helyreállítása azt jelenti, hogy a szerkezetátalakítást követően a vállalkozás fedezni tudja valamennyi költségét, és a tőkemegtérülése elég ahhoz, hogy a vállalkozás saját erejéből is versenyképes legyen a piacon. A szerkezetátalakítást a lehető leggyorsabban kell végrehajtani.

(293) A Bizottság megjegyzi, hogy e vizsgálat folyamán két szerkezetátalakítási tervet tekintett át (a 2004. évit és a 2006. évit), amelyeket a hajógyár vezetősége készített, és a többségi tulajdonosa, azaz az állam hagyott jóvá. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy azon súlyos aggodalmát, hogy vajon a két terv helyreállítja-e a hajógyár életképességét, nem oszlatták el. Mivel a 2006. évi szerkezetátalakítási terv a 2004. évi helyébe lépett, a Bizottság az alábbiakban a 2006. évi szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatos komoly kétségeinek okát ismerteti. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy ez a terv sok tekintetben hasonlít a 2004. évi szerkezetátalakítási tervre, és a Bizottság által a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatban a 2004. évi szerkezetátalakítást érintően kifejtett kétségek teljes mértékben vonatkoznak a 2006. évi szerkezetátalakítási tervre is.

(294) A Bizottság emlékeztet Lengyelországnak a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatot követő azon állítására, hogy a 2004. évi szerkezetátalakítási terv szilárd gazdasági alapot teremtett a hajógyár szerkezetátalakításához. A valóság azt mutatta, hogy a 2004. évi szerkezetátalakítási terv elégtelen volt a hajógyár életképességének helyreállításához, és már 2006-ban módosítani kellett.

(295) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2006. évi szerkezetátalakítási terv főként a pénzügyi szerkezetátalakításra összpontosított, és az ipari szempontokkal nem foglalkozott kellőképpen. A tervből nem derül fény meggyőző távlati ipari stratégia meglétére.

(296) Ezt különösen a javasolt befektetési stratégia illusztrálja, amelyet úgy lehetne jellemezni, mint kisebb feltörekvő projektek gyűjteményét, amelyből hiányzik az az átfogó szemlélet, amely szükséges lenne a létesítmények korszerűsítéséhez, minthogy számos ilyen létesítmény még az 1970-es évekből származik. A terv részletesen nem elemzi az üzemek aktuális állapotát, sem hiányosságaikat, és nem határozza meg a hajógyár szűk keresztmetszeteit. A Bizottság külső tanácsadója szerint a befektetésre elkülönített összeg (240 millió PLN; 69 millió EUR) túl kevés a valódi korszerűsítéshez.

(297) A tervezett befektetések tágabb kontextusba helyezése érdekében hasznos lehet a hajógyár eszközeinek éves értékcsökkenésével kapcsolatos előrejelzések és az állóeszközök értékével kapcsolatos tendenciák áttekintése a 2006. évi szerkezetátalakítási terv becslései szerint. Az értékcsökkenés a 2007–09 közötti időszakban, azaz a befektetési időszakban 100 millió PLN-re várható. Ebből az következik, hogy a tervezett 240 millió PLN értékű befektetések legalább 40 %-a csak arra kell, hogy az eszközök értékét a jelenlegi műszaki szinten tartsa, és a fennmaradó 60 % lenne a valódi korszerűsítésre fordítható maximális összeg. A mérleg-előrejelzés az állóeszközök határozott növekedését mutatja: a 2006-os 246 millió PLN-ről 361 millió PLN-re 2010-ben, ezt a tendenciát azonban vissza kell fordítani 2010-ben, és az állóeszközök értéke újra csökkenni fog, 2012-ben (az előrejelzés utolsó évében) 284 millió PLN-re.

(298) A fentiek fényében a Bizottság a befektetési stratégiát nem tartja eléggé távlatinak a valódi korszerűsítés és hosszú távú életképesség biztosítása szempontjából.

(299) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a 2012-re előirányzott 37 munkaóra/CGT termelékenységi célkitűzés jóllehet előrelépés a mai helyzethez képest, de még mindig nagyon szerénynek mondható a hatékony európai hajógyárakkal összehasonlítva, ahol a termelékenység értéke 20 munkaóra/CGT.

(300) A terv azt állítja, hogy a hajógyár egyik fő problémája a távolmaradások nagy száma és a szakképzett munkavállalók hiánya, akik más európai hajógyárakban helyezkednek el jobb fizetésért. A Bizottság úgy véli, hogy a 2006-ra tervezett 10 %-os és a 2008-tól tervezett évi 4 %-os béremelés nem elég e probléma megoldásához.

(301) A fentiek alapján a Bizottság nem gondolja, hogy a tervezett ipari és szervezeti szerkezetátalakítás elegendő lesz a hajógyárak hosszú távú életképességének helyreállításához.

(302) Ezenfelül a Bizottság megjegyzi, hogy a hajógyár pénzügyi eredményének előrejelzése nincs összhangban az érzékenységvizsgálattal, amely az USD leértékelődésével, a csökkenő hajóárakkal és az emelkedő nyersanyagárakkal és bérekkel számoló forgatókönyvön alapul. Az érzékenységvizsgálat azt mutatja, hogy az USD évi 0,10 PLN-nel történő leértékelődése esetén az életképességet a 2006. évi szerkezetátalakítási terv alapján nem lehet helyreállítani. A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a 2006. évi szerkezetátalakítási terv nem kellően megalapozott ([63]).

(303) Végül a Bizottság megállapította, hogy a tervben vázolt szerkezetátalakítási intézkedéseket befektető hiányában nem lehet végrehajtani, és hogy egy elég szerénynek tűnő szerkezetátalakításhoz is komoly összegű új tőke szükséges, főként amiatt, hogy el kell végezni a költséges pénzügyi szerkezetátalakítást is (1,1015 millió PLN) ([64]). A Bizottság megkérdőjelezte, hogy a terv valószerű feltevéseken alapul a tekintetben, hogy a hajógyár mennyiben képes új tőkét vonzani.

(304) Ezeket a kétségeket a Gdyniai Hajógyár privatizációjának tényleges alakulása is megerősítette. Amint az fent is kifejtésre került, az állam a Gdyniai Hajógyár tulajdonosaként kétszer is megpróbált olyan magánbefektetőt találni, aki átvenné a gyárat. Egyik privatizációs kísérlet sem sikerült (sem a 2006-os részleges privatizáció, sem az állami tulajdonú részvények eladása 2007-ben). A Bizottság megállapítja, hogy a privatizációs kísérletekre akkor került sor, amikor a hajógyártási piacon váratlan fellendülés következett be, és ez optimális feltételeket biztosított a hajógyár eladásához. A privatizációs folyamat sikertelenségét csak úgy lehet értelmezni, hogy a piaci szereplők nem bíztak abban, hogy a hajógyár hosszú távú életképességét helyre lehet állítani. Az Ambernek a privatizációs folyamatból az alapos átvilágítást követően történt visszalépése is ezt igazolja ([65]).

(305) A Bizottság tudomásul vette a lengyel hatóságok arra irányuló megújult erőfeszítéseit, hogy magánbefektetőt találjanak a Gdyniai Hajógyár számára az Amber visszalépését követően. A határozat kibocsátásáig azonban a Bizottság nem talált kellő bizonyítékot arra, hogy az újraindított privatizációs folyamat rövid időn belül és az iránymutatás szerint eredményesen zárulhat. A fent kifejtettek szerint mind az ISD Polska, mind a PSC szerkezetátalakítási terve azon az elváráson alapul, hogy a hajógyár jelentős összegű további állami támogatást kap, és hogy a hajógyár életképességét akkor lehet helyreállítani, ha mentesül fennálló tartozásai és a meglévő szerződések várható veszteségei alól.

Az ISD által készített közös szerkezetátalakítási terv

(306) A Bizottság megállapítja, hogy a közös szerkezetátalakítási terv nem igazolta, hogy a Gdyniai Hajógyár életképessége helyre fog állni, ha egyesítik a Gdański Hajógyárral. A Bizottság különösen nincs meggyőződve a terv pénzügyi előrejelzéseiről, sem a terv megalapozottságáról. Úgy véli, hogy a tervben foglalt szerkezetátalakítási intézkedések nem kellően távlatiak. Jóllehet a felülvizsgált szerkezetátalakítási terv hozott némi újdonságot, a Bizottság megállapítja, hogy ez sem fogja helyreállítani az egyesített hajógyárak életképességét. Az alábbiakban a Bizottság a szeptemberi szerkezetátalakítási tervet értékeli, amely a júniusi szerkezetátalakítási terv helyébe lépett, és csak ott emeli ki a különbségeket, ahol az az értékelés szempontjából releváns.

(307) A június terv azon feltételezései alapján, hogy a sajáttőkemegtérülés csak 2020-ra fog bekövetkezni, a befektetés megtérülése pedig csak 2016-ra, a Bizottság hajlamos arra következtetni, hogy a projekt nem életképes. Ráadásul ezen eredmények nem diszkontált összegeken alapulnak, ha az összegeket diszkontálnák, a sajáttőkemegtérülés és a befektetések megtérülése még később következne be. A szeptemberi terv e tekintetében hoz némi javulást, mivel diszkontált előrejelzésekkel számol. A terv mindazonáltal azt feltételezi, hogy a diszkontált sajáttőke-megtérülés 2018-ra várható, azaz az új

([63]) A Bizottság megállapítja, hogy az alapforgatókönyv 3,0 PLN/USD árfolyammal számolt, ám a jelenlegi árfolyam 2,2 PLN/USD.

([64]) A hajógyár sajáttőkéje 2006-ban negatív volt, 576 millió PLN.

([65]) Az Amber jelezte, hogy elemzései szerint a hajógyár nem lenne nyereséges az általa tervezett szerkezetátalakítás végrehajtását követően.

befektető 2009-es fellépését követő 10 évvel, ami még mindig nagyon hosszú, és a projekt kockázatosságát mutatja. A Bizottság ezért fenntartja, hogy a terv nem igazolja a projekt életképességét. Ráadásul a Bizottság megállapítja, hogy a pénzügyi előrejelzések javulása nem távlatibb szerkezetátalakítási intézkedések elfogadásán alapul (mint a termelékenység-növekedés vagy a költségcsökkentés), hanem azon fő pénzügyi feltételezések módosításán, amelyek nem voltak kellően indokoltak, amint az alább is kifejtésre kerül majd.

(308) A pénzügyi előrejelzések azt feltételezik, hogy a szerkezetátalakítási költségek nagy részét a vállalat jövőbeli pénzforgalmából fedezik majd. A Bizottság ezt teljesen valószerűtlennek ítéli egy olyan vállalat esetében, amely eddig is óriási veszteségeket termelt, és amelynek jelentős szerkezetátalakítására van szükség. A szeptemberi terv szerint a pénzforgalmat befolyásolják a múltbéli tartozások, amelyek 592 millió PLN-ről 712 millió PLN-re emelkedtek. Ezenfelül a köztartozások nagy részét (több mint 400 millió PLN-t) 2012 és 2018 között kell visszafizetni, azaz jóval az előirányzott szerkezetátalakítási időszakot követően ([66]). A Bizottság megjegyzi, hogy a befektető elismerte, hogy a várható eredmények nyereségessége a határon mozog, de az is állítja, hogy az ISD Polska további okból is érdekelt e projektben. A befektető azt állítja, hogy a hajógyár jelentős keresletet teremt a csoport egy másik vállalata, a Huta Częstochowa acélmű számára, és ezért van értelme a Gdyniai Hajógyárba történő befektetésnek az ISD Polska csoport számára.

(309) A Bizottság megjegyzi, hogy a közös szerkezetátalakítási terv azon a feltevésen alapul, hogy a privatizáció keretében állami támogatást nyújtanak a hajógyár mérlegének rendezéséhez és a várható veszteségek fedezéséhez. A terv továbbá azon a feltevésen alapul, hogy a hajógyár tevékenységeit továbbra is az Exporthitel-biztosító Társaság garanciái finanszírozzák az egészséges vállalatokra alkalmazott szokásos gyakorlathoz képest előnyösebb feltételekkel. A pénzügyi előrejelzések figyelembe veszik ezt a várható állami támogatást. A szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv nem csökkentette e további állami támogatástól való függőséget. Ezzel ellentétben a befektető egy 308 millió PLN összegű további lehetséges tartozást azonosított, amely a Gdański Hajógyár és az állam közötti adózási vitával függ össze. A befektető azt várja, hogy az Államkincstár kezességet vállal e tartozásért, ha az realizálódik.

(310) A Bizottság megjegyzi, hogy sem a júniusi terv, sem a szeptemberi naprakésszé tett változat nem tartalmaz kész üzleti tervet az acélszerkezetek gyártása tekintetében. Ez komoly hiányosság, mivel ennek az üzleti tevékenységnek 300 millió PLN forgalmat kellene generálnia a szerkezetátalakítási időszak végén, ki kellene használnia az új hajógyár jelentős acélfeldolgozási kapacitását (a 2009-es 4 %-ról 20 %-ra növelve azt 2012-ben), és az új hajógyár értékesítésének körülbelül 10 %-át kellene adnia.

(311) A szeptemberi terv független piaci vizsgálatra hivatkozik, amely a jelek szerint igazolja, hogy az acélszerkezetek iránti kereslet az elkövetkezendő néhány évben Lengyelországban és egész Európában növekedni fog. A vizsgálat azonban nem elemzi, hogy ezt a növekedést az egyesített hajógyár hogyan aknázná ki. A szeptemberi terv, jóllehet sokkal részletesebb az acélszerkezetek gyártásával kapcsolatos tevékenység tekintetében, nem elemzi, hogy az új hajógyár termelési volumenére vonatkozó előrejelzés reális-e. Ellenkezőleg, a továbbiakban utal arra, hogy ezek az előrejelzések nem feltétlenül reálisak.

(312) Az acélszerkezetek aktuális kibocsátása 2 000 tonna, míg a cél 56 000 tonna. A szeptemberi terv a júniusi tervhez képest a kibocsátás megduplázásával számol már 2010-ben (24 000 tonna, szemben a júniusi tervben szereplő 12 000 tonnával) és a kibocsátás megnégyszerezésével 2012-től (56 000 tonna, szemben a júniusi tervben szereplő 13 000 tonnával). A Huta Częstochowa, az egyik legnagyobb acélgyártó Lengyelországban 100 000 tonna acélszerkezetet bocsát ki.

(313) Az ISD Polska felsorolja a Gdański Hajógyár acélszerkezetekkel kapcsolatos meglévő szerződéseit, ideértve egy olajtározó létesítményekkel kapcsolatos, 2008 és 2009 tekintetében évi körülbelül 5 000 tonnára szóló szerződést. A terv szerint e sajátos termék termelése 16 000 tonna lenne 2010-re, és 36 000 tonnára emelkedne 2012-ben.

([66]) Például 2014-ben az előre jelzett nettó nyereség 93 millió PLN, amelyből 55 millió PLN-t kellene a régi köztartozások visszafizetésére fordítani. A korábbi műveletekkel (felhalmozódott köztartozások) kapcsolatos szerkezetátalakítási költségekkel terhelt utolsó év 2018, amikor 45 millió PLN pénzforgalmi többletet kell termelni erre a célra.

(314) Sem piaci elemzést, sem előrejelzési jelentést nem nyújtottak be, amely kifejtené az acélszerkezetekkel kapcsolatos profit-előirányzatokat (9,5 % 2010-ben és 8 % azt követően). A Bizottság megjegyzi, hogy a Lengyel Statisztikai Hivatal szerint az acélszerkezetek ágazatának jövedelmezősége 2006-ban Lengyelországban 6 %-ra nőtt, és 2007-ben is tartotta ezt a szintet.

(315) A rendelkezésre álló információ alapján a Bizottság megállapítja, hogy az acélfeldolgozási tevékenység, amely az új hajógyár üzemelésének nélkülözhetetlen és jelentős részét képezné, nem az új hajógyár versenyhelyzetének hihető elemzésén alapul. A piaci elemzés nem igazolja, hogy az új hajógyár előre jelzett kibocsátását a piaci kereslet várhatóan felszívná. A terv nem bizonyította, hogy valós feltételezéseken alapulna az acélszerkezetek szegmense tekintetében.

(316) Ami a szerződések szerkezetátalakítását illeti, a terv a hajógyár jelenlegi nehézségeinek két legjelentősebb külső okát (növekvő nyersanyagárak és a zloty értékének növekedése) a fent bemutatott intézkedéssor előírásával kezeli. A terv főként arra a feltételezésre épül, hogy a hajógyártási szerződésekbe indexálási záradékot lehet majd belefoglalni, és ezáltal a jelenlegi árfolyam-ingadozásokhoz társuló kockázat és a nyersanyagár legalább részben áthárítható a hajótulajdonosra. A tervből azonban nem derült ki, hogy ezeket az indexálási záradékokat a hajótulajdonosok elfogadták vagy elfogadnák-e. A szeptemberi terv tartalmaz további információkat e kérdésben, és tartalmazza különösen a két hajógyár ilyen típusú indexálási záradékot tartalmazó meglévő szerződéseinek kivonatát.

(317) A Bizottság megvizsgálta ezt a bizonyítékot, és megállapítja, hogy a tervben bemutatott szerződések eredetileg tartalmaztak olyan indexálási záradékot, amely szerint az acélárak emelkedését a vevő fedezné, de ezeket a záradékokat egy későbbi függelék törölte, és a helyükbe olyan rendelkezés lépett, amely szerint a hajógyár és a vevő közösen szerzi be a nyersanyagot, és e beszerzés végeztével megállapodnak az árkiigazításában. Az ár kiigazításáról szóló rendelkezéseket egy későbbi függelékben állapítják meg közösen. Ezt a függeléket azonban nem nyújtották be a Bizottságoz.

(318) A Bizottság azt is megállapítja, hogy e szerződéseket egy rekordkereslettel jellemzett időszakban (2005 és az után) kötötték meg és tárgyalták újra, amikor a hajótulajdonosok részéről tapasztalható rugalmasság a kínálati oldalon tapasztalt korlátokra adott reakció volt. Bár a Bizottság tisztában van azzal, hogy az acélár-indexálási gyakorlatot a közlemúltban alakították ki a hajógyártási ágazatban, meg kell jegyezni, hogy korábban ilyen záradékokat nem fogadtak el, különösen nehéz időkben.

(319) A rendelkezésre álló információ alapján a Bizottság nem véli úgy, hogy a terv igazolná, hogy a hajógyár képes lesz indexálási záradékokkal ellátott szerződéseket kötni. A Gdyniai Hajógyár e tekintetében szerzett, a tervben ismertetett tapasztalata a Bizottság álláspontja szerint nem döntő.

(320) A szeptemberi terv a júniusi tervezethez képest részletesebb információt tartalmaz az árfolyamkockázat enyhítésére irányuló szándékolt fedezeti stratégiáról. A terv azonban nem bizonyítja, hogy a két hajógyár bármelyike is élt volna ezekkel az eszközökkel (ideértve a költségmentes természetes fedezetet) legalább az elmúlt években. ([67]) Jóllehet a szeptemberi terv számszerűsíti a javasolt fedezeti politika költségeit és hatásait, nem igazolja, hogy az új hajógyár ezt a fedezetet meg tudná szerezni a piacon. Másfelől egyértelmű, hogy a bankok kész fedezeti stratégiát várnak a befektetőtől, mielőtt döntenének a fedezet felajánlásáról.

(321) Tekintetve e tényezőnek a hajógyár tevékenységeire gyakorolt hatását, a terv nem foglalkozik meggyőzően e kérdéssel. Az érzékenységvizsgálat ugyanis arra utal, hogy e kockázatmérséklési intézkedések bevezetése ellenére, amelyeket a pénzügyi előrejelzésekben is állítólag figyelembe vettek, ez utóbbiak továbbra is érzékenyek a legkisebb árfolyamváltozásra is, amint azt az alábbiak is leírják. A Bizottság tehát nincs meggyőződve arról, hogy a szándékolt fedezeti politika kellően távlati-e a hajógyár hosszú távú életképességének biztosításához.

(322) A foglalkoztatás szerkezetátalakítása terén a terv nem elemzi az ésszerűsítési szükségleteket, csak kimondja, hogy a munkaerő létszámát csökkenteni fogják. A terv megemlíti – itt is további indokolás nélkül –, hogy ez a csökkentés körülbelül 69 millió PLN-be fog kerülni. A szeptemberi terv számszerűsíti a foglalkoztatás szerkezetátalakításának költségeit és hatásait, de nem fejti ki és nem indokolja, hogy e költségeket és hatásokat mi alapján becsülte meg. Ezen az alapon a Bizottság nem állapíthatja meg, hogy a terv részleteiben meghatározza az elbocsátások okait és hatásait, és hogy a költségek és hatások számszerűsítése megbízható feltételezéseken alapul.

(323) A pénzügyi előrejelzésekre tekintettel a Bizottság különösen a következő gyengeségeket tárja fel az ISD Polska pénzügyi modelljének alapjául szolgáló forgatókönyv tekintetében, és megkérdőjelezi ezen előrejelzések hihetőségét.

([67]) A terv rámutat, hogy árfolyamzáradékot két szerződésbe építettek bele, de e szerződéseket nem nyújtották be.

(324) Először is, a szeptemberi terv a júniusi tervezethez képest lényegesen magasabb eladási árakkal számol az autószállító hajókat illetően, amelyek az új hajógyár két fő termékének egyikét jelentik. A terv az első néhány év tekintetében a Gdyniai Hajógyár meglévő szerződéseire alapozza az előrejelzéseket. Nem indokolja azonban a következő évekre vonatkozó előrejelzéseket, és e tekintetben nem mutat be semmilyen külső előrejelzést sem ([68]).

(325) Másodszor az a feltételezés, hogy a bérek évente mintegy 4–6 %-kal növekednek a szerkezetátalakítási időszakban, túl szerény becslésnek tűnik, tekintve a szakképzett munkaerő súlyos hiányát, a fluktuációt és a távolmaradást, valamint azt a külföldi és belföldi bérversenyt, amellyel mindként hajógyárnak szembe kell néznie. A szeptemberi terv még ennél is alacsonyabb béremelkedéssel számol. A Bizottság megjegyzi, hogy 2007 januárja és 2008 januárja között a bruttó átlagbér Lengyelországban 11,5 %-kal ([69]) emelkedett, és további növekedés várható. Különböző források, ideértve a szeptemberi szerkezetátalakítási tervben említetteket (mint a Lengyel Nemzeti Bank, az OECD, az EK 2008. tavaszi gazdasági előrejelzése, a Goldman Sachs) középtávon a bérek jelentős mértékű hirtelen növekedését és növekvő munkaerő-hiányt jósolnak Lengyelországban. Ez mindenképpen olyan tényező, amelyet az érzékenységvizsgálat során figyelembe kellett volna venni.

(326) Harmadszor az alapforgatókönyv a forgótőke-garancia költségét 1,5- %-ra teszi. Ez a becslés azon a feltételezésen alapul, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság teljes körű előlegfizetési garanciát nyújt, és hogy a garanciaadásra kedvezőbb feltételekkel kerül sor, mint az Exporthitel-biztosító Társaság által más (egészséges) vállalatoknak nyújtott garanciák esetében. Ha az egyesített hajógyárak hasonló garanciákat akarnának szerezni a piacon, amint azt Lengyelország is állította a 2008. július 7-i magyarázataiban, a tőkeköltség jelentősen magasabb lenne az alapforgatókönyvben becsültnél ([70]), és ez közvetlenül negatívan befolyásolná a pénzügyi előrejelzéseket.

(327) E feltevésekre tekintettel a terv nem ad elegendő biztosítékot arra, hogy a pénzügyi előrejelzések alapforgatókönyve valószerű és megvalósítható.

([68]) A terv több külső jelentésre hivatkozik, amelyek állítólag ár-előrejelzéseket tartalmaznak az ilyen típusú hajókra nézve. A Bizottság megjegyzi, hogy a hozzá benyújtott jelentésekben nem szerepelnek ilyen előrejelzések.

([69]) A Lengyel Statisztikai Hivatal 2008. február 15-i kiadványa.

([70]) Az Exporthitel-biztosító Társaság a garanciával fedezett összeg 4,2 %-ának megfelelő díjat szab ki a magasabb hitelkockázatú társaságokra azon garanciatípus tekintetében, amelyet az egyesített hajógyárnak adna 1–2 %-os díjért. A terv nem bizonyítja, hogy a hajógyár ugyanilyen piaci feltételekkel hasonló mértékű garanciához juthatna.

(328) Ezenfelül az érzékenységvizsgálat nem mutat arra, hogy a terv kellően megalapozott lenne ahhoz, hogy szembeszálljon a hajógyár működéséhez társuló fő kockázati tényezők némelyikével. A terv szeptemberi felülvizsgálata sem mutat meggyőző javulást.

(329) Az érzékenységvizsgálat azt mutatja, hogy az USD 5 %-os leértékelődése a zlotyval szemben még akkor is a 10 év alatt felhalmozott nettó nyereség 35 %-os csökkenéshez vezetne, ha az alapforgatókönyv figyelembe venné az árfolyamkockázat mérséklésére irányuló szerkezetátalakítási intézkedéseket.

(330) A szeptemberi tervhez csatolt külön elemzés azt mutatja, hogy az euro 2013 és 2017 közötti (azaz, amikor Lengyelország elvben bevezeti az eurót), USD-vel szembeni 5 %-os felértékelődése esetén a 10 év alatt felhalmozott nettó nyereség 44 %-kal csökkenne az alapforgatókönyvhöz képest.

(331) A Bizottság megállapítja, hogy ha e két deviza 5 %-kal emelkedne (a zloty 2009-es egyszeri felértékelődésével és az euro 2013-as egyszeri felértékelődésével számolva) az alapforgatókönyvhöz képest az USD-vel szemben, a tíz év alatt felhalmozott nyereség 80 %-kal kisebb lenne, mint az alapforgatókönyvben.

(332) A Bizottság megállapítja, hogy az érzékenységvizsgálat igazolja, hogy a pénzügyi előrejelzések az azokat alátámasztó feltételezések legkisebb változására is érzékenyen reagálnak, különösen az árfolyam tekintetében, amely a terv szerint is egyike azon fontosabb tényezőknek, amelyek a hajógyár jelenlegi pénzügyi nehézségeihez vezettek. A Bizottság ezen az alapon nem juthat arra a következtetésre, hogy a közös szerkezetátalakítási terv kellően megalapozott lenne az egyesített hajógyárak hosszú távú életképességének helyreállításához.

A PSC szerkezetátalakítási terve

(333) A terv sok tekintetben súlyos hiányosságokat mutat, amelyek alapján a Bizottság arra következtet, hogy a terv nem igazolja, hogy az életképességet ésszerű időn belül helyre lehet állítani. A szerkezetátalakítási terv súlyos következetlenségei jelentős kétségekre adnak okot életképessége és megalapozottsága tekintetében. A feltételezések ellentmondásosak a piaci stratégiát és a jövőbeli termelést, valamint a hajógyár kapacitását illetően. Ráadásul nincs olyan piaci elemzés, amely a választott stratégiát alátámasztaná, és amely igazolná, hogy az elméleti portfolió nyereséget termelne.

(334) Ami a pénzügyi szerkezetátalakítást illeti, a tőkeköltséggel, a termelés finanszírozására vonatkozó rendelkezésekkel és az árfolyammal kapcsolatos feltételezések súlyos gyengeségeket mutatnak. A terv azt feltételezi, hogy az árfolyam a szerkezetátalakítási időszak egészében stabil marad, és a jelenlegi helyzetnél kedvezőbb szintre áll be (3,46 PLN/EUR és 2,23 PLN/USD, a jelenlegi 3,32 PLN/EUR és 2,12 PLN/USD-vel szemben). Ezenfelül azt a feltételezést, hogy a hajógyár azáltal tudja 30 %-kal növelni bevételeit, további 100 millió USD-t szerezve, hogy újratárgyalja meglévő szerződéseit, annak fényében kell vizsgálni, hogy a hajógyár már eddig is jelentős erőfeszítéseket tett a meglévő szerződések újratárgyalására, és hogy ennek eredményeként sok szerződés megszüntetésére került sor. A terv nem igazolja azt a feltételezést, amely szerint a további újratárgyalás lehetséges lenne, ezért a Bizottság ezt valószerűtlennek ítéli.

(335) Ami a foglalkoztatás szerkezetátalakítását illeti, pusztán az a tény, hogy a befektető két lehetőséget ajánl (vagy a foglalkoztatás jelenlegi szinten tartását, vagy 650 munkavállaló elbocsátását), arra utal, hogy nincs egyértelmű stratégiája a hajógyár életképességének helyreállítására. Ezek az alternatív feltételezések megkérdőjelezik a pénzügyi előrejelzéseket is, mivel nincs kifejtve, hogy a foglalkoztatottság milyen szintje szolgált a pénzügyi előrejelzések alapjául.

(336) A terv nem fejti ki részletesen, hogy a különböző szerkezetátalakítási intézkedések – ideértve a befektetéseket és a különböző árcsökkentéseket is – hogyan befolyásolják a pénzügyi előrejelzéseket. Más szóval nem egyértelmű, hogy hogyan függenek össze az előirányzott szerkezetátalakítási intézkedések a pénzügyi előrejelzésekkel, különösen a termelés és az általános költségek tekintetében. A terv például nem mutatja be, hogy a hajók gyártási költségének tervezett 25 %-os csökkentése öt év alatt hogyan érhető el. Az előrejelzés hihetőségét a befektetés tervezett mértékével kapcsolatos ellentmondások is aláássák. A Bizottság ezért nincs meggyőződve arról, hogy a pénzügyi előrejelzések alapforgatókönyve hihető és valószerű feltételezéseken alapul.

(337) Nem elemezték ezen előrejelzések olyan kockázati tényezőkkel szembeni érzékenységét, mint amilyenek a piaci tendenciák, az árváltozások, a nyersanyagköltségek, az árfolyam, a bérek stb. A pénzügyi előrejelzéseket alátámasztó feltételezések részletes bemutatása és indokolása, az ezen előrejelzésekhez használt pénzügyi modell és az érzékenységvizsgálat hiányában a Bizottság úgy véli, hogy ezen előrejelzések hihetősége és a terv megalapozottsága nem bizonyított.

(338) Végül a Bizottság megállapítja, hogy a befektető a terv sikeres megvalósulását további állami támogatás odaítélésétől teszi függővé.

(339) A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a PSC által készített 2008. júniusi szerkezetátalakítási terv nem igazolja, hogy képes lenne helyreállítani a hajógyár életképességét.

Következtetés

(340) Reális és távlati szerkezetátalakítási terv hiányában a Bizottság megállapítja, hogy a Gdyniai Hajógyárnak nyújtott, a (209)–(232) preambulumbekezdésben ismertetett támogatás pusztán működési támogatás, amely szerkezetátalakítási támogatásként összeegyeztethetetlen a közös piaccal.

c) ***A szükséges minimumra korlátozott támogatás***

(341) Az iránymutatás 43. pontja szerint a támogatásnak a szükséges minimumra, azaz a szerkezetátalakítás végrehajtásához szükséges költségekre kell korlátozódnia. A kedvezményezetteknek a szerkezetátalakításhoz jelentős mértékben hozzá kell járulniuk saját forrásaikból, valamint piaci feltételek mellett szerzett külső finanszírozásból. E hozzájárulás jelzi, hogy a piacok hisznek az életképesség visszaállításának lehetőségében, és ez biztosítja, hogy az állami támogatás a szükséges minimumra korlátozódjék. A nagyvállalatok, mint a Gdyniai Hajógyár esetében e hozzájárulásnak el kell érnie a szerkezetátalakítási költségek legalább 50 %-át. Ennek a hozzájárulásnak valósnak kell lennie, és nem számítható ide a jövőbeli várt nyereség, mint amilyen például a pénzforgalom (az iránymutatás 43. pontja).

(342) A Bizottság megvizsgálta, hogy a 2006. évi szerkezetátalakítási terv megfelel-e ennek a feltételnek, és két okból is nemleges következtetésre jutott. Először is a terv folyamatos, kezességvállalás, tőkeinjekció és adósságtörlés formájában nyújtott állami támogatásra épült, és nem igazolták, hogy ilyen szintű állami támogatás lenne szükséges a hajógyár életképességének helyreállításához (különösen azt nem igazolták, hogy nem járható út az alternatív, kisebb állami beavatkozással járó szerkezetátalakítási stratégiák követése). Másodszor a saját hozzájárulás meglehetősen korlátozott volt, és a külső finanszírozást piaci áron biztosító befektető belépése csak egy

lehetséges jövőbeli esemény volt. A saját hozzájárulás olyan intézkedéseket tartalmazhatott volna, mint amilyen a vezetőség részvétele a tőkeemelésben, adósság–tőkerész csere magánhitelezők bevonásával és az eszközök eladása. Ezek az intézkedések együttesen 127 millió PLN-nel járultak hozzá a vállalat szerkezetátalakításához. Tekintettel azonban az állam jelentős részvételére, még ha ezek az intézkedések saját hozzájárulásnak minősülnek is az iránymutatás értelmében, e hozzájárulás nem lenne jelentős.

(343) A Bizottság a hajógyár elmúlt években fennálló helyzetét a 2006. évi – és végül elvetett – szerkezetátalakítási tervet figyelmen kívül hagyva is áttekintette.

(344) Először is, a Gdyniai Hajógyár helyzetének fenti bemutatása arra utal, hogy a hajógyár gyakorlatilag egyelten külső forrást sem tudott találni szerkezetátalakításának finanszírozásához. A hajógyár tevékenységében való, piaci feltételek mellett zajló külső részvételre kevés jel mutat.

(345) A hajógyárnak sikerült kialkudnia néhány kereskedelmi tartozásának átütemezését, különösen a 2003 júliusában kötött átütemezési megállapodásban ([71]), amely mintegy 424 millió PLN kereskedelmi tartozásra, és a kereskedelmi hitelezők bevonásával végrehajtott 70 millió PLN értékű adósság–tőkerész cserére terjedt ki. Ugyanakkor a Gdyniai Hajógyár több végrehajtási eljárás és per előtt áll. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a felhalmozott köztartozások értéke 2007. szeptember 30-án 423 millió PLN volt. A Bizottság úgy véli, hogy a 2003. évi átütemezési megállapodás akkor minősülne saját hozzájárulásnak, ha az érintett hitelezők a visszafizetés szokásos határidejénél hosszabb határidőt fogadnának el; ebben az esetben további erőforrásokat lehetne a vállalat számára elérhetővé tenni a szerkezetátalakításhoz, és a határidő meghosszabbítása arra utalna, hogy a piac szerint a hajógyár életképességének helyreállítása megvalósítható. Ugyanez vonatkozik az adósság–tőkerész cserére is. Ugyanakkor, még ha az átütemezési megállapodást saját hozzájárulásnak is lehetne tekinteni, a Bizottság azt állapította meg, hogy ez a hozzájárulás egyértelműen nem lenne elég az iránymutatás értelmében. Az átütemezett kereskedelmi tartozások mértéke megegyezik a be nem hajtott köztartozásokéval. A hajógyárnak az adósság átütemezésének költségén kívül más szerkezetátalakítási költségeket is egyértelműen viselnie kellene.

([71]) Mintegy 470 kereskedelmi hitelező, valószínűleg közüzemek is, egyetértettek a kamat és egyéb költségek leírásával és követeléseik egy 2–4 éves időszakra történő átütemezésével. A megállapodás körülbelül 424 millió PLN tartozást érintett.

(346) Lengyelország és a kedvezményezett azzal érvelt a hivatalos vizsgálat megindítását követően, hogy a hajótulajdonosok előlegeit is saját hozzájárulásnak kell tekinteni. A Bizottság nem tudja elfogadni ezt az érvelést. Az iránymutatás azt mondja ki, hogy a saját hozzájárulás semmiféle támogatást nem tartalmazhat; és nem ez a helyzet, ha a kölcsönt támogatástényezőket tartalmazó kormányzati garanciák biztosítják (az iránymutatás 44. pontjához fűzött 1. lábjegyzet). Az előlegeket teljes mértékben biztosították az Exporthitel-biztosító Társaság garanciái, amelyeket a Bizottság a fentiek szerint állami támogatásnak minősít. A hajótulajdonosok előlegei tehát nem tekinthetők piaci feltételek mellett nyújtott külső finanszírozásnak. Ebből az következik, hogy Lengyelország azon eredeti állítása, amely szerint a támogatási intenzitás 31 %, márpedig ez azon a feltételezésen alapul, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság garanciáival biztosított előlegek saját hozzájárulásnak minősülnek, nem elfogadható.

(347) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a Ray Car Carriers adósság–tőkerész csere keretében szerzett részesedést a Gdyniai Hajógyár részvényállományából, ezért a szerkezetátalakítási költségekhez nem járulhatott hozzá.

Az ISD által készített közös szerkezetátalakítási terv

(348) A várható 3 milliárd PLN összegű szerkezetátalakítási költségek mérlegelése és azoknak a várható finanszírozási forrásokkal való összevetése alkalmával a Bizottság pénzügyi hiányra mutat rá a tervben, amint azt az alábbi 5. táblázat is szemlélteti. Természetesen a 280 millió PLN (1b. táblázat, 14. tétel) és a 45 millió PLN (1b. táblázat, 16. tétel) forgótőke-hitel, valamint az állam által nyújtott 250–350 millió PLN forgótőke-hitel itt nem szerepel, mivel azokat a forgótőke finanszírozására különítették el, ami nem része a szerkezetátalakítási költségeknek. Ugyanez vonatkozik az Ipari Fejlesztési Hivatal tőkeinjekciójára is (200 millió PLN). Az Ipari Fejlesztési Hivatal Gdański Hajógyárban fennálló részvényeiért járó hátralékos kifizetés (1b. táblázat, 17. tétel) nem tekinthető az új hajógyár szerkezetátalakításához nyújtott finanszírozási forrásnak, mivel az az Ipari Fejlesztési Hivatalnak járó kifizetés, nem a hajógyárnak.

5. táblázat

Az előrelátható szerkezetátalakítási költségek várható finanszírozási forrásai (PLN)

(PLN million)

Az ISD Polska tőkeinjekciója	405
Befektetési hitel	185
Eszközök eladása	240
Állami tőkeinjekció	515
Állami tőkeinjekció	385
Állami tőkeinjekció	250
Adótartozások leírása	308
Összesen	2 288
A várható szerkezetátalakítási költségek összesen	3 000
Finanszírozási hiány	712

(349) E finanszírozási hiány fényében a Bizottság megállapítja, hogy a közös szerkezetátalakítási terv nem biztosítja a szerkezetátalakítás finanszírozását. Más szóval a terv nem mutatja be, hogy hogyan lehetne ténylegesen végrehajtani a tervezett szerkezetátalakítást, még ha a hajógyár további jelentős állami támogatást is kapna.

(350) A szeptemberi közös szerkezetátalakítási terv a Gdyniai Hajógyár és a Gdański Hajógyár saját hozzájárulásaként határoz meg bizonyos múltbéli bevételi tételeket (1b. táblázat „A múltban realizált állítólagos saját hozzájárulások"). Jóllehet e bevétel egy része (pl. az eszközök eladásából származó némely bevételek) az iránymutatás szerint (valós, tényleges és állami támogatástól mentes) saját hozzájárulásnak minősülhetett volna, a Bizottság úgy véli, hogy a két hajógyár bizonytalan pénzügyi helyzetére tekintettel ezt a további bevételt a veszteségek csökkentésére használták, és nem lehetett volna a valódi szerkezetátalakításra fordítani. Még ha a hajógyár képes is lett volna bizonyos szerkezetátalakítási intézkedések (mint kisebb befektetések) végrehajtására például az eszközök eladásának köszönhetően, a Bizottság úgy véli, hogy ezek a bevételek nem minősülnének állami támogatástól mentesnek, mert a hajógyárak szerkezetátalakítása és működése csak a köztartozások folyamatos felhalmozódása, a veszteséges gazdasági tevékenység folytatásának lehetősége és az állandó állami támogatás révén volt lehetséges.

(351) Mindenesetre a hajógyár pénzügyi helyzetét figyelembe véve egyértelmű, hogy a hajógyár saját forrásaiból vagy külső forrásokból származó bármely múltbeli bevételt a hajógyár üzemelésének finanszírozására fordítottak az eddigiekben.

(352) Ezenfelül a Bizottság nem tudja elfogadni az állítólagos tervezett saját hozzájárulás következő tételeit.

(353) Először is, amint az fent is említésre került, a 280 millió PLN összegű forgótőke-hitelt (1b. táblázat, 14. tétel) nem a fent bemutatott, várható szerkezetátalakítási költségekre különítették el, hanem kifejezetten a folyamatos termeléshez szükséges forgótőke finanszírozására szánták. Ezenfelül ezeket a hiteleket nem lehet valósnak és ténylegesnek tekinteni, sokkal inkább lehetségesnek és időben távolinak. Ugyanez vonatkozik a nem hajógyártási tevékenységekhez nyújtott 45 millió PLN forgótőke-hitelre is (1b. táblázat, 16. tétel).

(354) Másodszor a nem hajógyártási tevékenységekre szánt 185 millió PLN befektetési hitel (1b. táblázat, 15. tétel) ebben a szakaszban nem tekinthető valósnak és elérhetőnek. Lengyelország a 2008. július 7-i magyarázataiban kifejtette, hogy az ISD Polska több bankkal is megbeszéléseket folytatott, hogy ezt a hitelt megszerezze. A Bizottság megvizsgált két szándéknyilatkozatot, amelyeket a szeptemberi szerkezetátalakítási tervvel együtt nyújtottak be.

(355) Ezen az alapon a Bizottság nem juthat arra a következtetésre, hogy a terv igazolta volna a befektetési hitel valódiságát és ténylegességét. A terv csak azt mutatta, hogy az ISD Polska megbeszéléseket folytatott két bankkal, amelyek közül az egyik érdeklődést mutatott a projekt megvizsgálása iránt. Jelzésértékű az a tény, hogy az ISD Polska 2007 elején kezdett foglalkozni ezzel a projekttel, amikor részesedést szerzett a Gdański Hajógyárban, és még mindig nem sikerült erre a célra finanszírozást szereznie.

(356) Harmadszor a Bizottság megjegyzi, hogy a szeptemberi terv az eszközök eladásának egyes elemeit úgy tünteti fel, hogy 240 millió PLN saját hozzájárulást generáljon (1b. táblázat, 13. tétel).

(357) Ezenfelül sem az ISD Polskának, sem a Gdyniai Hajógyárnak nincs joga jelenleg ezen eszközök fő eleme (a Gdański Hajógyár sólyaterei által elfoglalt földterület) felett rendelkezni. Az, hogy a Gdyniai Hajógyár vagy az ISD Polska eladhassa ezeket az eszközöket, jelenleg egyértelmű jogi (a Gdyniai Hajógyárnak tulajdonjogot kellene szereznie e földterület felett, ami alapjaiban a Synergia 99 végelszámolásával függ össze, márpedig ebben a Gdyniai Hajógyár csak egyike a részvényeseknek; a gdański kikötő határaival kapcsolatos közigazgatási eljárások) és gyakorlati akadályai (a földterületet csak azután lehetne eladni, hogy a három sólyateret szétszerelték, és valószínűleg csak azután, hogy a területet megtisztították) vannak. Ezenfelül amint azt a befektető kifejti, a földterület eladásából várt magas bevételt csak akkor lehetne realizálni, ha biztosított a tervengedély feltételeinek megváltozása ([72]). A szeptemberi terv azt mutatja, hogy a Synergia 99, mint a terület jelenlegi tulajdonosa egyelőre nem tett közigazgatási lépéseket e földterületnek a kikötő területéből való kivételére. Jóllehet a szeptemberi terv részletesen ismerteti a Synergia 99 projektet, annak tényleges végrehajtása a Gdyniai Hajógyáron vagy az ISD Polskán kívül álló eseményektől, különösen a kikötői terület határainak megváltozásától függ. A Bizottság tehát ezt az állítólagos saját hozzájárulást sem valósnak, sem ténylegesnek nem tekintheti.

(358) Az ISD átadta a három sólyatér által elfoglalt földterület független értékbecslését ([…] millió PLN).

(359) A Bizottság megállapítja, hogy a Synergia 99 eszközeit a vállalat igazgatósága […] millió PLN-re értékelte. Mivel az igazgatóság ilyen értelmű nyilatkozatot bocsátott ki, hogy részvényesi megállapodást kössön a Synergia 99 végelszámolása esetére az eszközök elosztásáról való rendelkezéseket érintően, feltételezhető, hogy az igazgatóság nem értékelte alul ezen eszközök értékét. Az igazgatóság által megbízott független szakértő ugyanakkor a kérdéses földterület piaci értékét […] millió PLN-re becsülte.

(360) Tekintettel a két értékbecslés közötti óriási különbségre, amely a földterület jövőbeli felhasználásával kapcsolatos eltérő feltételezéseket tükrözi, a Bizottság úgy véli, hogy az a feltételezés, amely szerint a földterületet minőségi fejlesztésre használják, optimista és a földterület felvásárlására irányuló kifejezett ajánlatok vagy a terület rekultivációjára irányuló tervek kézzelfoghatóbb jelének hiányában meglehetősen valószerűtlen is. A Bizottság úgy véli, hogy a földterület ipari vagy fejlesztési célú értékesítéséből származó lehetséges bevételt is meg kellene becsülni, amennyiben bármelyik forgatókönyv reális.

(361) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a sólyaterek által elfoglalt földterület becsült befektetési értékét ([…] millió PLN) az ISD által a Gdyniai Hajógyárban fennálló részvényekért kifizetett ár nem tükrözte. A szeptemberi szerkezetátalakítási terv szerint 2007 végén a Gdyniai Hajógyár nettó eszközértéke ([…] jelentős negatív érték) millió PLN volt. Azóta az Államkincstár 515 millió PLN és 385 millió PLN értékű tőkeinjekciót hajtott végre; és további 200 millió PLN tőkésítést tervez. Ha a mérleg minden más tétele változatlan maradna ([73]), a hajógyár nettó eszközértéke e tőkeinjekciókat követően ([…] pozitív érték) millió PLN lenne, míg az ISD Polska jelképes árat fizet a Gdyniai Hajógyárban fennálló részvényekért. Ha a sólyaterek által elfoglalt földterület piaci értéke pontosan tükröződne a mérlegben, a nettó eszközérték ennél még magasabb lenne. Más szóval, az ISD Polska a Gdyniai Hajógyár részvényeit a piaci értékük alatt vásárolná meg, így állami támogatást kap. A Bizottság tehát úgy véli, hogy ezeket az eszközöket a privatizációs folyamat során odaítélt állami támogatás „szennyezi", és értékesítésüket nem lehet állami támogatástól mentes saját hozzájárulásnak tekinteni.

(362) A jelenleg a Gdyniai Hajógyár vagy a Gdański Hajógyár mérlegében szereplő, de eladásra előirányzott más eszközöket illetően a Bizottság akkor fogadja el a rendelkezésre álló információ alapján, hogy egyes eszközök eladása vagy bérbeadása tényleges és valós saját hozzájárulás, ha indoklással ellátott értékelést nyújtottak be, és

([72]) Az ISD Polska részvételével zajló megbeszélés, 2008. július 8.

([73]) Ha a nettó eszközérték 2008-ban a veszteségeknek köszönhetően tovább csökkenne (a 2007 végi 927 millió PLN-hez képest), a terv azzal számol, hogy ezt az Államkincstár fedezi (250 millió PLN-ig terjedő tőkeinjekció).

az adásvétel vagy bérlet létező megállapodásokon alapul (az Euromedicusban fennálló részvények eladása, a Polskie Linie Lotniczében meglévő részvények eladása, bérleti megállapodás az Eurocynkkel és a CRIST-tel). Ezek a megállapodások […] millió PLN-t jelentenek.

(363) Végül a bevett gyakorlattal ([74]) összhangban a Bizottság úgy véli, hogy a jövőbeli pénzforgalom nem tekinthető saját hozzájárulásnak az iránymutatás értelmében, mivel ez nem a vállalat vagy részvényesei által a szerkezetátalakítási költségekhez nyújtott valós és tényleges hozzájárulás.

(364) Ebből az következik, hogy az egyedüli saját hozzájárulásnak tekinthető tételek az ISD Polska által végrehajtott összesen 405 millió PLN tőkeemelés, és az egyes eszközök eladásából vagy bérbeadásából származó bevétel (14 millió PLN). Ez a saját hozzájárulás a várható 3 milliárd PLN szerkezetátalakítási költség 14 %-ának ([75]) felel meg. Ha a Bizottság el is fogadná a lengyel hatóságoknak a 2008. szeptember 30-i megbeszélésen ismertetett javaslatát, amely szerint a saját hozzájárulás szintjét úgy kell értékelnie, hogy azt azzal a szerkezetátalakítási költséggel hasonlítják össze, amely a befektető hajógyárakban történő befolyásszerzéséhez kapcsolódik, az eredmény ugyanez lenne (3,065 milliárd PLN szerkezetátalakítási költség szemben a 419 millió PLN valós és tényleges saját hozzájárulással, ami 14 %).

(365) Ezt a további állami támogatás várható odaítélésének fényében kell mérlegelni, ami a terv alapvető feltevése: azaz további 1,6 milliárdos állami tőkeinjekció (1,14 milliárd PLN 2008 júniusában, és 418 millió PLN kintlévőség) és a 2009–17 tekintetében felhalmozott 496,6 millió PLN névértékű köztartozás átütemezése. Meg kell jegyezni, hogy a terv feltevése szerint a hajógyártási műveletek továbbra is az Exporthitel-biztosító Társaság által kedvező feltételek mellett nyújtott előlegfizetési garanciák útján történő finanszírozástól függenek, és ezt be is építették az egyesített hajógyárak pénzügyi modelljébe. Az egyesített hajógyárak 2008 végén további garanciára számítanak. A következő években is, legalábbis a szerkezetátalakítási időszak végéig, azaz 2012-ig, az Exporthitel-biztosító Társaság garanciái a gyakorlatban teljes mértékben fedezik a hajógyártási eljárást.

(366) Ráadásul a Bizottságnak a teljes, 2002-ben induló szerkezetátalakítási időszakot kell figyelembe vennie. Tekintettel arra a jelentős állami támogatásra, amelyben a hajógyár ebben az időszakban részesült, a saját hozzájárulás a szerkezetátalakítási költségek arányában még alacsonyabb. Ezért nyilvánvaló, hogy a saját hozzájárulás távolról sem éri el a szerkezetátalakítási költségek 50 %-át, amit az iránymutatás határoz meg küszöbként.

A PSC szerkezetátalakítási terve

(367) Jóllehet a befektető 500 millió PLN tőkeinjekcióval számol a befektetési program részleges finanszírozásához, ő is további, összesen 515 millió PLN tőkeinjekciót kért az államtól, emellett pedig kérte az 560 millió PLN összegű köztartozás átütemezését és a hajógyár esetleges jövőbeli tartozásainak fedezését, amelyet 555 millió PLN-re becsült (jövőbeli veszteségek, a szerződések megszüntetése miatti bánatpénz, perek). Ezenfelül a terv felsorolja a hajógyár összes többi tartozását, ami összesen 948 millió PLN (beszállítók, hajótulajdonosok felé fennálló kereskedelmi tartozások), és azt feltételezi, hogy ezeket az állam fedezi majd. Végül a befektető további garanciákat kért a forgótőke finanszírozásához az Exporthitel-biztosító Társaságtól, az egészséges vállalatokra alkalmazott szokásos gyakorlatnál kedvezőbb feltételekkel, továbbá államkincstári kezességvállalást a 397 millió PLN összegű áthidaló kölcsönhöz.

(368) A tervben foglalt korlátozott mértékű információ alapján azonosítható szerkezetátalakítási költségek között legalább a felhalmozott tartozások (felhalmozott tartozások és hitelek összesen 1 508 millió PLN), a meglévő szerződésekkel és a peres eljárásokkal összefüggő várható veszteségek (555 millió PLN), és a 2008–2018 közötti időszakra előirányzott befektetési szükségletek (443 millió PLN) szerepelnek.

(369) E költségek többségét állami támogatás fedezi. A tervezett saját hozzájárulás a befektető 500 millió PLN értékű tőkeinjekciója. A Bizottság megjegyzi, hogy nem adtak tájékoztatást arról, hogy a befektető képes-e ilyen mértékű tőkeinjekcióra. A PSC előzetes ajánlata

([74]) Lásd az iránymutatás 43. pontját.

([75]) A Bizottság megjegyzi, hogy még ha figyelembe is kellene vennie a múltbéli saját hozzájárulásokat (amelyek az iránymutatás értelmében saját hozzájárulásnak tekinthetők) és a megfelelő múltbéli szerkezetátalakítási költségeket, a saját hozzájárulás szintje akkor is csak 16,5 % lenne.

alapján a tőkeinjekció finanszírozásához szükséges pénzeszközt harmadik személytől, egy pénzügyi befektetőtől szerezné be. Olyan bizonyíték hiányában, hogy a befektető képes lenne 500 millió PLN tőke biztosítására, a Bizottság úgy véli, hogy ezt az intézkedést nem lehet ténylegesnek és valósnak elfogadni. Ezenfelül a terv azt feltételezi, hogy az eszközök eladásából származó, a csatlakozást követően generált, és az eszközök tervezett eladásából származó, összesen 174,5 millió PLN bevételt saját hozzájárulásnak kell tekinteni az iránymutatás értelmében. Itt megint nem bizonyított, hogy a múltbéli tranzakciók mentesek voltak az állami támogatástól, és hogy a tervezett bevétellel kapcsolatos feltételezések valószerűek. A befektető által bejelentett saját hozzájárulással kapcsolatos ezen ellentmondás további kétségeket vet fel az arra vonatkozó feltételezések hihetősége tekintetében. Ennek megfelelően a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a terv nem igazolja, hogy a tervezett saját hozzájárulás jelentős, tényleges, valós és állami támogatástól mentes lenne.

(370) A Bizottság megjegyzi, hogy még ha a tervezett intézkedés (500 millió PLN tőkeemelés és az eszközök múltbeli és jövőbeli eladása) saját hozzájárulásnak minősülne is, akkor is csak a fent bemutatott szerkezetátalakítási költségek 27 %-át fedezné. Ráadásul a Bizottságnak a teljes, 2002-ben induló szerkezetátalakítási időszakot kell figyelembe vennie. Tekintettel arra a jelentős állami támogatásra, amelyben a hajógyár ebben az időszakban részesült, a saját hozzájárulás az összes szerkezetátalakítási költség arányában még alacsonyabb. Ezért nyilvánvaló, hogy a saját hozzájárulás még távolról sem éri el a szerkezetátalakítási költségek 50 %-át, amit az iránymutatás határoz meg küszöbként.

(371) Ezen az alapon a Bizottság úgy véli, hogy a hajógyár a múltban gyakorlatilag semmilyen saját hozzájárulást nem szerzett az iránymutatás értelmében, és még ha szerzett volna is, a hozzájárulás akkor sem lenne jelentős. Ezenfelül a Lengyel Hajógyártó Társaság által benyújtott szerkezetátalakítási terv nem biztosít elégséges szintű saját hozzájárulást. Mivel a saját hozzájárulásnak az a célja, hogy az állami támogatást a minimumra korlátozza, saját hozzájárulás hiányában a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy nem teljesül a támogatás szükséges minimumra korlátozásának követelménye. A PSC szerkezetátalakítási terve ezzel szemben azon a feltételezésen alapul, hogy további állami támogatást ítélnek oda, és arra a következtetésre jut, hogy a végrehajtás e további állami támogatástól függ.

Következtetés

(372) Az előzőek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a múltban a hajógyár gyakorlatilag nem szerzett az iránymutatás értelmében vett, azaz valódi, tényleges és állami támogatástól mentes saját hozzájárulást. Sem a közös szerkezetátalakítási terv, sem a PSC szerkezetátalakítási terve nem biztosít elégséges saját hozzájárulást. Mivel a saját hozzájárulásnak az a célja, hogy az állami támogatást a minimumra korlátozza, saját hozzájárulás hiányában a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy nem teljesül a támogatás szükséges minimumra korlátozásának követelménye. Ugyanakkor mindkét szerkezetátalakítási terv arra a feltételezésre épít, hogy további állami támogatást ítélnek oda. Összességében a szerkezetátalakítás aránytalan mértékű állami támogatásból történő finanszírozásáról van szó, ami jogellenes versenytorzuláshoz vezet.

(373) Az iránymutatás szerint a támogatás révén a vállalkozás nem juthat olyan forrástöbblethez, amelyet a szerkezetátalakítási folyamathoz nem kapcsolódó agresszív, piactorzító hatású tevékenységre használhat fel. Jóllehet a hajógyár nem jutott forrástöbblethez, az állami kezességvállalásoknak köszönhetően azonban olyan forgótőkét szerzett, amely a piacon nem állt a rendelkezésére. Ennek eredményeként a hajógyár nem csak, hogy tovább üzemelt és feltöltötte megrendelőkönyvét, hanem olyan szerződéseket is kötött, amelyekben a nyersanyagárak változásaihoz és az árfolyam-ingadozásokhoz társuló kockázat mérséklésének költségeit nem kellett viselni. Más szóval, a hajógyár az állami támogatást a szerkezetátalakítási folyamathoz nem kötődő piactorzító tevékenységekre használhatta azáltal, hogy olyan áron fogadott el megrendeléseket, amelyek nem fedezték a felmerült költségeket. Ez megerősíti a Bizottság azon véleményét, hogy az állami támogatás nem a hajógyár túléléséhez szükséges minimumra korlátozódott.

(374) Végül a Bizottság emlékeztet arra, hogy a nehéz helyzetben lévő vállalatoknak nyújtott állami támogatást a szerkezetátalakítás finanszírozására kell fordítani. A működési támogatás csak akkor engedhető meg, ha ahhoz szükséges, hogy biztosítsa a vállalat fennmaradását a távlati szerkezetátalakítás megvalósításáig. Jelen esetben azonban a hosszú távú hatásokat kiváltó valódi szerkezetátalakítási erőfeszítések korlátozottak voltak. Az állami támogatás főként azt biztosította, hogy a hajógyár fennmaradjon, így pusztán működési támogatásnak minősült. Mint ilyent, ezt a támogatást nem lehet az elvégzendő szerkezetátalakításhoz szükséges minimumra korlátozottnak tekintetni.

(375) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy nem teljesül az a követelmény, amely szerint a támogatást a minimumra kell korlátozni, és azt valós és jelentős, állami támogatástól mentes hozzájárulásnak kell kísérnie.

d) ***A jogellenes versenytorzulás elkerülése***

(376) A Bizottság emlékeztet a Lengyelországgal az SD I dokk bezárásáról kötött előzetes megállapodásra. Az e megállapodást követő fejlemények és az iránymutatás első két feltételével kapcsolatos fenti következtetések fényében azonban nincs értelme azt vizsgálni, hogy a Lengyelország által javasolt kiegyenlítő intézkedések elégségesek voltak-e.

e) ***Következtetés***

(377) Mivel az iránymutatásban a támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségének tekintetében előírt kritériumok nem teljesültek, a Bizottság megállapítja, hogy a (209)–(232) preambulumbekezdésben felsorolt intézkedések szerkezetátalakítási támogatásként nem egyeztethetők össze a közös piaccal.

C. EGYÉB TÁMOGATÁS

(378) 2007. július 11-i beadványában Lengyelország azt állította, hogy a Gdyniai Hajógyár „szerkezetátalakítási támogatáson kívüli" támogatást is kapott. Ezt a támogatást a 4. táblázat mutatja be.

(379) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a nehéz helyzetben lévő vállalkozás – mivel puszta léte van veszélyben – nem tekinthető egyéb közérdekű célkitűzések elősegítésére alkalmas eszköznek addig, ameddig életképessége nem biztosított (az iránymutatás 20. pontja). A nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak a szerkezetátalakítási időszakban nyújtott bármely támogatást, a mentesítési rendeletek alkalmazási körébe tartozó esetek kivételével szerkezetátalakítási támogatásként kell bejelenteni (az iránymutatás 69. pontja).

(380) Lengyelország nem bizonyította, hogy a fenti 4. táblázatban említett támogatás a mentesítési rendeletek alkalmazási körébe tartozna.

(381) A Bizottság megállapítja, hogy ezek az intézkedések is e határozat alkalmazási körébe tartoznak, és jogellenes, a közös piaccal összeegyeztethetetlen szerkezetátalakítási támogatásnak minősülnek.

IV. **KÖVETKEZTETÉS**

(382) A Bizottság megállapítja, hogy Lengyelország jogellenesen, az EK-Szerződés 88. cikkének (3) bekezdését megsértve nyújtotta a (209)–(232) preambulumbekezdésben bemutatott állami támogatást a Gdyniai Hajógyárnak. E támogatás az EK-Szerződésben megállapított egyik eltérés szerint sem egyeztethető össze a közös piaccal.

(383) A korábbi állapot helyreállítása érdekében az állami támogatást vissza kell téríttetni.

V. **VÉGREHAJTÁS**

(384) A Gdyniai Hajógyár javára szóló, a határozat (209)–(232) preambulumbekezdésben bemutatott intézkedések támogatási elemét vissza kell téríttetni. Általában a visszatérítendő támogatási elem, azaz a kedvezményezettnek juttatott előny az a különbség, amely a kedvezményezett számára esetlegesen elérhető piaci feltételek és az odaítélt intézkedések feltételei között áll fenn.

(385) A támogatási elem mérése céljából a piaci kamatláb helyettesítésére a Bizottság által kihirdetett referencia-kamatlábat és leszámítolási kamatlábat kell használni, különösen akkor, ha a támogatást több részletben folyósították, valamint a kamattámogatási programokból származó támogatási elem kiszámításának céljából ([76]). A nehéz helyzetben lévő vállalkozások, úgymint a Gdyniai Hajógyár esetében, a Bizottság úgy véli, hogy a referencia-kamatlábat legalább 400 bázisponttal kell növelni a tranzakcióban rejlő kockázat figyelembe vétele érdekében, és további 200 bázisponttal a kedvezményezett által felajánlott kölcsönbiztosíték hiányára vagy elégtelenségére tekintettel. Amint az fent is kifejtésre került, a hajógyár által adott hitelbiztosíték a vállalat forrás/eszköz arányának fényében megkérdőjelezhető. Ha egy nehéz helyzetben lévő vállalkozás a piacon nem jut finanszírozáshoz, a támogatási elem az átadott pénzeszközök névértékének akár 100 %-át is elérheti ([77]).

(386) A Bizottság meglátása szerint a Gdyniai Hajógyár komoly pénzügyi nehézségekkel küzdött abban az időszakban, amikor a (209)–(232) preambulumbekezdésben említett támogatást kapta, és a piacon nem tudott semmilyen finanszírozást szerezni. A hajógyár a vizsgált időszakban negatív sajáttőkével rendelkezett, továbbra is veszteséget termelt, és gyakorlatilag nem szerzett semmilyen piaci finanszírozást. Ilyen körülmények között egy piacgazdasági befektető nem lenne hajlandó finanszírozást nyújtani a hajógyárnak, tekintettel az ebben rejlő magas

([76]) A Bizottság közleménye a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjáról, HL C 273., 1997.9.9., 3. o.

([77]) Lásd különösen az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közleményt (2000/C 71/07) (HL C 71., 2000.3.11., 14. o.). A 3.2. pontban a közlemény kimondja, hogy ha a hitelnyújtáskor nagyon valószínű, hogy a hitelfelvevő késedelembe esik, például mert pénzügyi nehézségekkel küzd, a kezességvállalás értéke elérheti a kezességvállalással ténylegesen fedezett összeget is.

kockázatra. Ebből következően a Bizottság úgy véli, hogy egyetlen bank sem hitelezett volna a hajógyárnak, a legmagasabb kamat mellett sem, és egyetlen bank sem adott volna garanciát, még magas díj ellenében sem.

Az egyes intézkedéskategóriák támogatási elemének kiszámítása

Hitelek

(387) Mivel a Gdyniai Hajógyár a piacon nem tudott hitelt vagy garanciát szerezni, a vizsgált időszakban a számára nyújtott minden hitel vagy garancia automatikusan támogatásnak minősül. Ennek megfelelően a még fennálló garanciákat azonnal meg kell szüntetni, és a hiteleket azonnal vissza kell fizetni.

(388) A hajógyárnak nyújtott hitelek visszafizetése azonban nem elég az eredeti állapot helyreállításához, mivel a visszafizetés időpontjáig a hajógyár olyan finanszírozás birtokában volt, amelyet a piacon szokásosan nem szerezhetett volna meg. Az eredeti állapot helyreállítása érdekében az ezen előnnyel egyenértékű összeget is be kell hajtani; ennek mértékét csak a nagyon kockázatos hiteleket terhelő kamatok alapján lehet közelítő becsléssel meghatározni. A Bizottságnak tehát el kell rendelnie a Gdyniai Hajógyár által ténylegesen fizetett kamat és a nagyon kockázatos hitelt elméletben terhelő, megfelelő kamat közötti különbség visszafizettetését, attól az időponttól, amikor a hajógyár megkapta a hitelt, addig, amíg a hajógyár azt vissza nem fizeti. A nagyon kockázatos hitelre alkalmazandó kamatláb meghatározásának szükségességével összefüggésben a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjáról szóló bizottsági közlemény arra mutat rá, hogy a kockázati prémium 400 bázisponttal magasabb lehet a referencia-kamatlábnál, „amennyiben egyetlen magánbank sem járul hozzá az adott kölcsön nyújtásához”, és jelen esetben pont ez a helyzet. A Bizottság több határozatában is azt az álláspontot képviselte, hogy a referencia-kamatlábat 600 bázisponttal meghaladó prémium a megfelelő minimum a magas kockázati helyzet figyelembe vételéhez ([78]). A Bizottság úgy véli, hogy a jelen helyzetben alkalmazott hitelek tekintetében ez a minimum.

Biztosítékok

(389) A Bizottság a kezességvállalásra is ugyanezt a megközelítést alkalmazza: elrendeli a kezességvállalás támogatástartalmának visszafizettetését a biztosított hitel folyósításától a kezességvállalás megszüntetéséig terjedő időszakra.

(390) Amint azt az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény ([79]) kifejti, a Bizottság álláspontja szerint a támogatástartalom a kezességvállalás révén szerzett kamattámogatással (ha a kezességvállalás a piaci kamatlábnál alacsonyabb kamatláb mellett nyújtott hitelt biztosít) vagy a kezességvállalással biztosított összeg és a kockázati tényező szorzatával egyenlő, levonva ebből a kezességvállalás díját.

(391) Ha e szabályok segítségével nem lehet kiszámítani a támogatási elemet, a Bizottság úgy tekinti, hogy helyénvaló a piacon alkalmazandó kezességvállalási díj és a kedvezményezett által fizetett díj közötti különbség kiszámítása. A Bizottság úgy véli, hogy az ilyen módon kiszámított különbség tekinthető a kezességvállalás támogatási elemének. A Bizottság véleménye szerint a fenti számítások hivatkozási alapját képezheti az azon állami támogatástól mentes program tekintetében kiszabott díj, amelynek alapján az Exporthitel-biztosító Társaságnak a Bizottság 2007. július 18-i határozatával jóváhagyott, államkincstári kezességvállalással fedezett exportbiztosítási programja működik. Ezt a díjat ugyanúgy legalább 400 bázisponttal kellene növelni, hogy tükröződjék az a tény, hogy a hajógyár az említett programban nem volt jogosult kezességvállalásra. Így a hajógyárnak nyújtott kezességvállalások jelentős kockázattal jártak.

(392) Amint az fent is kifejtésre került, tekintettel arra, hogy a hajógyár a piacon nem lenne képes kezességvállaláshoz jutni bizonytalan pénzügyi helyzete következtében, a fennálló kezességvállalásokat azonnal meg kell szüntetni a támogatás által okozott versenytorzulás megfékezése érdekében.

Előleggaranciák

(393) Ami az előlegfizetési garanciákat illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy az Exporthitel-biztosító Társaság garanciáival biztosított előlegek adásvételi szerződés egy típusát jelentenek, nem hitelszerződést, és az előlegekre semmilyen kamatot nem számolnak fel. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a kedvezményezettnek nyújtott támogatás támogatási elemének kiszámítása érdekében össze

([78]) A Spanyolország által a Siderúrgica Añón S.A. vonatkozásában elfogadott intézkedésekről szóló, 2004. június 16-i bizottsági határozat (68) preambulumbekezdése (HL L 311., 2005.11.26., 22. o.); a Spanyolország által a Sniace SA számára nyújtott állami támogatásról szóló, 2002. december 11-i bizottsági határozat (42) preambulumbekezdése (HL L 108., 2003.4.30., 35. o.).

([79]) Uo.

kell hasonlítani a hajógyár által fizetett díjat és a piacon szokásosan alkalmazandó díjat. Itt is az Exporthitel-biztosító Társaság által alkalmazott állami támogatástól mentes programot lehetne hivatkozási alapul használni a piacon alkalmazandó díjak tekintetében, és ezeket a referencia-díjakat meg kell növelni azzal a további kockázattal, amely a nehéz helyzetben lévő vállalatnak nyújtott támogatással együtt jár.

(394) A hajógyárnak nyújtott egyéb garanciák esetéhez hasonlóan, és ugyanazokból az okokból a Bizottság itt is megjegyzi, hogy az Exporthitel-biztosító által nyújtott minden létező garanciát azonnal meg kell szüntetni.

A tartozások be nem hajtása

(395) A tartozások hatóságok általi folyamatos be nem hajtása is állami támogatásnak minősül, és figyelembe kell venni ([80]). Ez hasonló egy kedvezményes feltételekkel nyújtott rulírozó hitelhez, és ezért a támogatási elem a piacon (hasonló besorolással rendelkező, hasonló pénzügyi és gazdasági helyzetben lévő vállalatra és hasonló hitelbiztosíték mellett) alkalmazandó kamat és az odaítélő hatóság által alkalmazott kamat különbsége.

(396) Tekintettel a hajógyár folyamatosan bizonytalan pénzügyi helyzetére, a Bizottságnak az a véleménye, hogy a piacgazdasági hitelező azonnal behajtaná követeléseit, mihelyt azok esedékessé válnak. Ezért az a tény, hogy a lengyel hatóságok nem hoztak azonnal végrehajtási intézkedéseket, állami támogatást jelent, és így a vissza nem fizetett tartozások esedékességének időpontja az a nap, amikor a támogatást rendelkezésre bocsátották. A támogatási elem a piacon (hasonló besorolással rendelkező, hasonló pénzügyi és gazdasági helyzetben lévő vállalatra és hasonló hitelbiztosíték mellett) alkalmazandó kamat és az odaítélő hatóság által alkalmazott kamat különbsége.

(397) Minthogy bármely piacgazdasági szereplő a hajógyár tartozásainak azonnali visszafizetését követelné, nemcsak az elégtelen mértékű kamatból eredő támogatási elemet kell visszafizetni, hanem ezen felül a felhalmozott tartozásokat is azonnal vissza kell téríteni.

([80]) Lásd például a Lengyelország által az acélgyártó Technologie Buczek Csoportnak nyújtott C 23/06 állami támogatásról szóló, 2007. október 23-i bizottsági határozatot (még nem tették közzé).

Az adósság törlése

(398) Az adósság törlése vissza nem térítendő támogatásnak felel meg, és ezért a leírt adósság teljes egészében támogatásnak minősül.

Az 5a. fejezet szerint átütemezet köztartozások

(399) A 2002. április 30-i törvény értelmében az 5a. fejezet szerint átütemezett köztartozásokat az Operatorra engedményezik, amely az Ipari Fejlesztési Hivatal száz százalékos tulajdonában álló vállalat, olyan vagyonelemekkel együtt, amelyek értéke az átütemezett tartozások legalább 25 %-át teszi ki. Az Operator ezt követően eladja ezeket az eszközöket, és az így befolyt bevételből visszafizeti a köztartozások egy részét. A köztartozások fennmaradó részét ekkor az illetékes hatóságok leírják. A Bizottság ezért úgy véli, hogy e tranzakció állami támogatási eleme egyenértékű az Operatorra engedményezett köztartozások értékével, levonva abból az átruházott eszközök tényleges értékét. A 2002. október 30-i törvény szerint ez azt jelenti, hogy a támogatási elem legfeljebb az engedményezett tartozások 75 %-ával egyenlő. Ha az eszközök értéke azonban magasabb vagy alacsonyabb, mint a törvény szerinti 25 %, a támogatási elemet ennek megfelelően kell kiszámítani.

Tőkeinjekció

(400) A Bizottság megjegyzi, hogy az állam, vagy az állami ellenőrzés alatt álló testületek, úgymint az Ipari Fejlesztési Hivatal vagy a KPS által a nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak adott tőkeinjekció, ha nem várható megtérülés, vissza nem térítendő támogatásnak tekintendő ([81]). A tőkeinjekció által okozott versenytorzulás helyreállítása érdekében a hajógyárnak a tőkeinjekció teljes összegét vissza kell fizetnie.

Végrehajtási rendelkezések

(401) 2008. november 3-i levelében Lengyelország vállalta, hogy úgy hajtja végre ezt a határozatot, hogy nyílt, átlátható, feltétel nélküli és megkülönböztetésmentes eljárás keretében (amelyet az először a Bizottság 2008. október 27-én kelt levelében meghatározott sajátos feltételek szerint folytat le) piaci áron eladja az eszközöket, és ezt követően felszámolja a Gdyniai Hajógyárat. Az e határozatból eredő bármely behajtási követelést Lengyelországnak haladéktalanul nyilvántartásba kell

([81]) Lásd például a Spanyolország által végrehajtott C 38/03 állami támogatásról (további szerkezetátalakítási támogatás a spanyol állami hajógyáraknak) szóló, 2004. október 20-i bizottsági határozatot (HL L 240., 2005.09.16., 45. o.).

vennie a Gdyniai Hajógyár felszámolása keretében. A 2008. november 6-án kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Lengyelországot, hogy ezen feltételek teljesülése esetén az eszközök eladása nem jelent új támogatást a vevő(k)re nézve, és az eszközöket úgy lehet átruházni a vevőre, hogy azokat nem terheli a hajógyáraknak a múltban nyújtott jogellenes és a közös piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatás visszafizetésének kötelezettségéből eredő tartozás, azzal a követelménnyel összhangban, hogy el kell kerülni a támogatás kedvezményezettjei és a vevők tevékenységei közötti gazdasági folytonosságot ([82]). A Bizottság közelről nyomon követi, hogy a 2008. október 27-én kelt levelében foglalt és a lengyel hatóságok által elfogadott feltételek teljesülnek-e, annak megállapítása érdekében, hogy e határozatot helyesen hajtották-e végre.

(402) Ezek a feltételek, amelyek betartását Lengyelország kifejezetten vállalta, a következőképpen foglalhatók össze.

(403) Az eszközöket (a források nélkül) nyílt, átlátható, megkülönböztetésmentes s feltétel nélküli pályáztatás útján privatizálják. A Gdyniai Hajógyárat a fennmaradó eszközökkel és forrásokkal együtt felszámolják.

(404) Az eszközöket piaci értéken kell eladni (a legmagasabb ajánlatot tevőnek). A vagyonelemeket külön-külön kell eladásra bocsátani, vagy több kisebb meghatározott csomagban, az eladás maximális kiaknázása érdekében. A csomagok nem állhatnak a vállalat vagy az üzleti tevékenység szervezett részeiből. A csomagok e meghatározása azonban nem akadályozhatja meg, hogy a potenciális vevők együttes ajánlatot tegyenek több vagyonelemre/csomagra.

(405) Az eljárásnak megkülönböztetésmentesnek kell lennie, azaz biztosítani kell, hogy az eladás bármilyen profilú potenciális vevő előtt nyitva áll, a befektetés céljától függetlenül.

(406) Az eljárást nem lehet feltételhez kötni (mint amilyen például a foglalkoztatás vagy a tevékenység fenntartása vagy a meglévő szerződések átvétele). (A nyertes ajánlat kiválasztásának egyetlen kritériuma a hajógyár hitelezői számára a bevétel maximalizálása.)

(407) A hajógyár magán- és állami hitelezői, ideértve a hajógyár ügyfeleit is, ugyanolyan ranghellyel és jogokkal kell, hogy rendelkezzenek az eszközök eladásából származó bevétel tekintetében, mint amelyek őket egy csődeljárásban illetnék.

(408) Az eladásokkal összefüggésben nem adnak újabb állami támogatást, sem leírás, sem a köztartozások államilag finanszírozott visszafizetése, sem a magánhitelezőknek teljesítendő visszafizetések, sem tőkeinjekciók, sem hitelek, sem garanciák, sem más intézkedések formájában. Az eladási eljárás lezáráshoz szükséges időszakban felhalmozott újabb köztartozásokat a felszámolás alá tartozó vagyonból vissza lehet követelni.

(409) Az eladást független ügyintéző végzi, aki a vagyonfelügyelőhöz hasonló jogokkal és kötelezettségekkel rendelkezik. Létre kell hozni egy olyan struktúrát, amelynek révén a hitelezők hatékonyan felügyelhetik az eladást, és biztosíthatják, hogy az eladásra piaci feltételekkel kerül sor, valamint ranghelyük és a bevétellel kapcsolatos jogaik tiszteletben tartását. Ezenfelül Lengyelország és a Bizottság közösen kijelölnek egy ellenőrző megbízottat, akinek az lesz a sajátos feladata, hogy segítse a Bizottságot annak ellenőrzésében, hogy az eladási folyamat és a támogatás visszafizettetése a fent megjelölt követelményeknek teljes mértékben megfelelően zajlik. Ebből a célból az ellenőrző megbízott az eljárás különböző szakaszaiban rendszeres, részletes jelentést nyújt be a Bizottsághoz.

(410) Lengyelország jelezte, hogy e határozat végrehajtásához jogalkotási intézkedést kell hoznia. A Bizottság elismeri, hogy ezért indokolt lehet a szokásosnál hosszabb végrehajtási időszak, tekintettel az e határozattal érintett egyedi támogatási intézkedések számára, és ezek tartamának és formájának különbözőségére is. A Bizottság ezért felhívja Lengyelországot, hogy ezt a határozatot a kézhezvételétől számított hét hónapon belül hajtsa végre,

([82]) Lásd a *Németország kontra Bizottság* C-277/00. sz. ügyben, EBHT 2004., I-3925. o.; és az *Olaszország és az SMI 2 Multimedia Spa kontra Bizottság* C-328/99. sz. és C-399/00. sz. ügyben, EBHT 2003., I-4035. o. hozott ítéletet.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az e határozat a (209)–(232) preambulumbekezdésben ismertetett, és Lengyelország által a Gdyniai Hajógyárnak az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével odaítélt támogatás összeegyeztethetetlen a közös piaccal.

Ezen túlmenően a Lengyelország által a Gdyniai Hajógyárnak 2007. július 1-jétől e határozat meghozataláig az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével odaítélt előlegfizetési garanciák is összeegyeztethetetlenek a közös piaccal.

2. cikk

A (209)–(232) preambulumbekezdésben ismertetetteknek megfelelően a különböző állami szervektől szerzett hitelek tekintetében Lengyelország a hitel nyújtása és visszafizetése közötti időszakra vonatkozóan visszafizetteti azt a támogatást, amelynek összege megegyezik a Gdyniai Hajógyár által ténylegesen fizetett kamatláb, valamint azon kamatláb különbségével, amely mellett a kedvezményezett hitelt szerezhetett volna a piacon. Ezenkívül amennyiben a hitelek bármelyikét nem fizették vissza e határozat időpontjáig, azt haladéktalanul vissza kell fizetni.

3. cikk

Ami az Államkincstár által nyújtott, és e határozat (209)–(232) preambulumbekezdésben bemutatott kezességvállalást illeti, Lengyelországnak vissza kell követelnie a támogatást azon időszak tekintetében, amely a támogatás odaítélésének időpontja és a kezességvállalás megszűnése között telt el, a Gdyniai Hajógyár által az állami kezességvállalással biztosított hitel után ténylegesen kifizetett kamatláb és azon kamatláb közötti különbséggel megegyező összegben, amely kamatláb mellett a kedvezményezett a hitelt a piacon megszerezte volna, vagy a kezességvállalással biztosított összeg és a kockázati tényező (a késedelem valószínűsége) szorzatával egyenlő összegben, kivonva abból a kifizetett kezességvállalási díjat, vagy a kedvezményezett által kifizetett kezességvállalási díj és azon kezességvállalási díj közötti különbséggel egyenlő összegben, amely díj ellenében a kedvezményezett a piacon kezességvállaláshoz juthatott volna. Ezenfelül amennyiben e kezességvállalások valamelyike az e határozat meghozatalának időpontjában is fennáll, azt azonnal meg kell szüntetni.

4. cikk

Ami az Exporthitel-biztosító Társaság által nyújtott, az e határozat (209)–(232) preambulumbekezdésében bemutatott előlegfizetési garanciákat illeti, Lengyelországnak vissza kell követelnie a támogatást azon időszak tekintetében, amely a támogatás odaítélésének időpontja és a garancia megszűnése között telt el, a kedvezményezett által kifizetett garanciadíj és azon garanciadíj közötti különbséggel megegyező összegben, amely garanciadíj ellenében a kedvezményezett a piacon garanciához juthatott volna. Ezenfelül amennyiben e garanciák valamelyike az e határozat meghozatalának időpontjában is fennáll, azt azonnal meg kell szüntetni.

5. cikk

A 3. és 4. cikk megfelelően alkalmazandó mindazokra az előlegfizetési garanciákra, amelyeket Lengyelország az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtott a Gdyniai Hajógyárnak 2007. július 1. és e határozat kelte között.

6. cikk

Ami a hatóságok felé fennálló, az e határozat (209)–(232) preambulumbekezdésében ismertetett, be nem hajtott köztartozásokat illeti, Lengyelország visszafizetteti a támogatást azon időszak tekintetében, amely a támogatás odaítélésének időpontja és a köztartozás visszafizetése között telt el, a Gdyniai Hajógyár által ténylegesen kifizetett kamatláb és azon kamatláb közötti különbséggel megegyező összegben, amely kamatláb mellett a kedvezményezett a tartozás lejártának elhalasztását kérhette volna egy piacgazdasági szereplőtől. Ezenfelül bármely fennálló köztartozást haladéktalanul vissza kell fizetni.

7. cikk

Ami a hatóságokkal szembeni tartozások e határozat (209)–(232) preambulumbekezdésében bemutatott leírását illeti, Lengyelországnak a leírással megegyező összegben vissza kell követelnie a támogatást.

8. cikk

Ami a munkaerőpiac szempontjából különösen jelentős vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról szóló, 2002. október 30-i módosított törvény értelmében átütemezett, e határozat (209)–(232) preambulumbekezdésében ismertetett köztartozásokat illeti, Lengyelországnak az Operatorra engedményezett köztartozás összegével megegyező összegben vissza kell követelnie a támogatást, és ebből ki kell vonni a kedvezményezett Operatorra átruházott eszközeinek tényleges értékét.

9. cikk

Ami a különböző állami szervek által nyújtott, és e határozat (209)–(232) preambulumbekezdésében bemutatott tőkeinjekciókat illeti, Lengyelországnak a támogatást a tőkeinjekció teljes összegével megegyező összegben kell visszafizettetnie.

10. cikk

Ami az e határozat (209)–(232) preambulumbekezdésében és a 4. táblázatban bemutatott közvetlen támogatásokat illeti, Lengyelországnak a támogatást a támogatások teljes összegével megegyező összegben kell visszafizettetnie.

11. cikk

(1) Lengyelország a kedvezményezettel visszafizetteti az előző cikkekben meghatározott támogatást. A visszafizettetésre az e határozat (384)–(401) preambulumbekezdésében meghatározott iránymutatással összhangban kerül sor.

(2) A visszafizettetendő összegeket attól a naptól fogva, hogy azokat a Gdyniai Hajógyár rendelkezésére bocsátották, tényleges visszafizetésükig kamat terheli.

(3) A kamatot konszolidált alapon kell kiszámítani, a 794/2004/EK bizottsági rendelet ([83]) és a 794/2004/EK rendelet módosításáról szóló 271/2008/EK bizottsági rendelet ([84]) V. fejezetével összhangban.

(4) Lengyelország e határozat elfogadásának időpontjától törli az 1. cikkben említett támogatás még ki nem fizetett összegeit.

12. cikk

(1) Az 1. cikkben említett támogatás visszafizettetésére azonnal és ténylegesen sort kell keríteni.

(2) Lengyelország biztosítja, hogy ezt a határozatot a határozatról szóló értesítés időpontjától számított hét hónapon belül végrehajtja.

13. cikk

(1) Az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül Lengyelország a következő információkat nyújtja be a Bizottsághoz:

a) a kedvezményezettől visszakövetelt teljes összeg (tőke és kamat);

b) az e határozat betartása érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes bemutatása;

c) az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezettet felszólították a támogatás visszafizetésére;

d) az azt igazoló dokumentumok, hogy az előlegfizetési garanciákat megszüntették.

(2) Lengyelország mindaddig folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében hozott nemzeti intézkedésekkel kapcsolatos előrelépésről, amíg az 1. cikkben említett valamennyi támogatást be nem hajtotta. A Bizottság kérésére haladéktalanul benyújtja az e határozat betartása érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről szóló információt. Részletes tájékoztatást ad a kedvezményezettől már behajtott támogatás- és kamatösszegekről is.

Ennek a határozatnak Lengyelország a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2008. november 6-án.

a Bizottság részéről

Neelie KROES

a Bizottság tagja

([83]) HL L 140., 2004.4.30., 1. o.
([84]) HL L 82., 2008.3.25., 1. o.

I. MELLÉKLET

TÁJÉKOZTATÓ E HATÁROZAT VÉGREHAJTÁSÁRÓL

1. **A visszafizettetendő összeg kiszámítása**

1.1. Kérjük, adják meg a következő adatokat a kedvezményezett rendelkezésére bocsátott jogellenes állami támogatás összegére vonatkozóan:

Időpont(ok) (*)	A támogatás összege (**)	Pénznem

(*) Az(ok) az időpont(ok), amikor a támogatást (vagy a támogatás egyes részleteit) a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották.
(**) A kedvezményezett rendelkezésére bocsátott támogatás összege (bruttótámogatás-egyenértékben)

Észrevételek:

1.2. Kérjük, ismertessék részletesen, hogy a visszafizettetendő támogatás összegét terhelő kamatot hogyan számítják ki.

2. **A támogatás visszafizettetésére tervezett és már meghozott intézkedések**

2.1. Kérjük, ismertessék részletesen, hogy a támogatás azonnali és tényleges visszafizettetése érdekében milyen intézkedéseket terveznek, és milyen intézkedéseket hoztak az eddigiekben! Kérjük, adott esetben jelezzék a meghozott/tervezett intézkedések jogalapját is!

2.2. Mi a visszafizettetési folyamat menetrendje? Mikor fejeződik be a támogatás visszafizettetése?

3. **Már megvalósított visszafizettetés**

3.1. Kérjük, adják meg a következő adatokat a kedvezményezettől behajtott támogatási összegekre vonatkozóan:

Időpont(ok) (*)	A visszafizetett támogatás összege	Pénznem

(*) A támogatás visszafizetésének időpontja(i).

3.2. Kérjük, csatolják a táblázat fenti 3.1. pontjában meghatározott támogatási összegek visszafizetésének igazolását!