IV

(Aktai, priimti iki 2009 m. gruodžio 1 d. remiantis EB sutartimi, ES sutartimi ir Europos atominės energijos bendrijos steigimo sutartimi)

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2008 m. lapkričio 6 d.

dėl Valstybės Pagalbos C 17/05 (ex N 194/05 ir PL 34/04) kurią Lenkija suteikė Gdynės laivų statyklai

(pranešta dokumentu Nr. C(2008) 6771)

(Tekstas autentiškas tik lenkų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2010/47/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač jos 88 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paprašiusi suinteresuotųjų šalių pateikti savo pastabas pagal pirmiau nurodytų Sutarties ir Susitarimo straipsnių nuostatas ([1]),

kadangi:

I. PROCEDŪRA

(1) Pagal Stojimo sutarties IV priedo 3 dalies nuostatas dėl pereinamojo laikotarpio procedūros Lenkija 2004 m. balandžio 29 d. raštu pranešė Komisijai apie restruktūrizavimo priemones, skirtas *Stocznia Gdynia S.A.* (Gdynės laivų statykla, akcinė bendrovė; toliau – Gdynės laivų statykla). Byla užregistruota numeriu PL 34/2004.

(2) 2004 m. gegužės 19 d. raštu Komisija paprašė Lenkijos pateikti tam tikrus trūkstamus dokumentus. Dokumentai buvo pateikti 2004 m. birželio 16 d. Komisija 2004 m. liepos 30 d., spalio 8 d., lapkričio 23 d. ir 2005 m. kovo 4 d. išsiuntė raštus, prašydama pateikti papildomos informacijos, į juos Lenkija atsakė atitinkamai 2004 m. rugsėjo 3 d. raštu, užregistruotu 2004 m. rugsėjo 7 d., 2004 m. lapkričio 10 d. raštu, užregistruotu 2004 m. lapkričio 15 d., 2005 m. vasario 17 d. raštu, užregistruotu 2005 m. vasario 21 d., 2005 m. kovo 30 d. raštu, užregistruotu 2005 m. balandžio 1 d., 2005 m. balandžio 18 d. raštu, užregistruotu 2005 m. balandžio 20 d. 2005 m. balandžio 22 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną, Lenkija sutiko, kad Komisija 2004 m. balandžio 29 d. pranešimą, susijusį su byla PL 34/2004, laikytų ir pranešimu pagal EB sutarties 88 straipsnio 2 dalį apie visas priemones, kurios bus pripažintos nauja pagalba. Bylai suteiktas naujas numeris N 194/2005.

([1]) OL C 220, 2005 9 8, p. 7.

(3) 2005 m. birželio 1 d. Komisija priėmė sprendimą pradėti oficialią tyrimo procedūrą, kuris buvo paskelbtas *Europos Sąjungos Oficialiajame leidinyje* ([2]), ir paragino Lenkiją bei suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas.

(4) Po to, kai buvo pratęstas terminas pastaboms pateikti (2005 m. rugpjūčio 9 d. raštas) Lenkija pateikė pastabas 2005 m. rugsėjo 2 d. raštu, užregistruotu 2005 m. rugsėjo 5 d. Jame Lenkija pateikė Komisijai atnaujintą 2004 m. kovo 4 d. Gdynės laivų statyklos restruktūrizavimo planą (toliau – 2004 m. restruktūrizavimo planas).

(5) Papildomas pastabas Lenkija pateikė 2005 m. lapkričio 3 d. raštu, užregistruotu 2005 m. lapkričio 7 d.

(6) Gdynės laivų statykla pateikė pastabas 2005 m. spalio 10 d. raštu, užregistruotu 2005 m. spalio 14 d. Pastabas taip pat pateikė *Ray Car Carriers* (2005 m. spalio 7 d., užregistruotu 2005 m. spalio 10 d.), Danijos nuolatinė atstovybė Europos Sąjungoje (2005 m. spalio 7 d. raštu, užregistruotu 2005 m. spalio 11 d.), Danijos laivybos pramonės asociacija *Danish Maritime* (2005 m. spalio 7 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną), profesinė sąjunga *Solidarność* (2005 m. spalio 7 d. raštu, užregistruotu 2005 m. spalio 10 d.) ir Lenkijos darbdavių sąjunga *Forum Okrętowe* (2005 m. spalio 10 d. raštu, užregistruotu 2005 m. spalio 11 d.).

(7) Komisija pateikė tas pastabas Lenkijai 2005 m. spalio 26 d. ir 2005 m. gruodžio 12 d. raštais ([3]). Lenkija į Gdynės laivų statyklos pateiktas pastabas atsakė 2006 m. sausio 16 d. raštu, užregistruotu 2006 m. sausio 18 d. Dėl kitų pastabų, kurias pateikė tretieji asmenys, Lenkija komentarų nepateikė.

([2]) OL C 220, 2005 9 8, p. 7.

([3]) 2005 m. lapkričio 17 d. raštu, užregistruotu 2005 m. lapkričio 18 d., Lenkijos valdžios institucijos paprašė išversti į lenkų kalbą išrinktas raštų, kuriuos Komisijai pateikė tretieji asmenys anglų kalba, dalis. Komisija tų dalių vertimus pateikė 2005 m. gruodžio 12 d. raštu.

(8) Komisija paprašė išorinį konsultantą įvertinti 2004 m. restruktūrizavimo planą. Konsultantas pateikė ataskaitą Komisijai 2005 m. gruodžio mėn.

(9) 2006 m. sausio 13 d. raštu Komisija paprašė Lenkijos pateikti informacijos apie naujausius Lenkijos taikomos Gdynės laivų statyklos restruktūrizavimo strategijos pakeitimus. Lenkija atsakė 2006 m. vasario 20 d. raštu, užregistruotu 2006 m. vasario 21 d., o 2006 m. vasario 22 d. įvyko Komisijos tarnybų, Lenkijos valdžios institucijų ir Gdynės laivų statyklos atstovų susitikimas. Lenkija pareiškė, kad 2004 m. restruktūrizavimo planas nebegalioja ir kad ji priėmė naują Gdynės laivų statyklos grupės restruktūrizavimo strategiją, pagal kurią Gdansko laivų statyklą numatyta atskirti nuo Gdynės laivų statyklos grupės ir privatizuoti (iš dalies) Gdynės laivų statyklą. Be to, Lenkija pranešė, kad naujas restruktūrizavimo planas Komisijai bus pateiktas iki 2006 m. birželio 30 d. ir kad netrukus bus pradėtas Gdynės laivų statyklos privatizavimo procesas.

(10) Po šio susitikimo Komisija 2006 m. kovo 8 d., nusiuntė Lenkijai raštą, į kurį Lenkija atsake 2006 m. kovo 13 d. raštu, užregistruotu 2006 m. kovo 13 d., kuriame pateikė privatizavimo grafiką. Papildomos informacijos apie privatizavimo procesą Lenkija pateikė 2006 m. kovo 29 d. raštu, užregistruotu 2006 m. kovo 30 d. Komisija 2006 m. kovo 30 d. raštu paprašė tolesnės informacijos, į jį Lenkija atsakė 2006 m. balandžio 19 d. raštu, užregistruotu 2006 m. balandžio 20 d.

(11) 2006 m. balandžio 6 d. raštu, užregistruotu 2006 m. balandžio 10 d., Lenkija pateikė pirmąjį dokumento „Lenkijos laivų statybos (jūrinių laivų statyklų) sektoriaus 2006–2010 m. strategija“ projektą. Komisija pateikė pastabas 2006 m. balandžio 12 d. raštu. Šį dokumentą Lenkijos Ministrų Taryba galutinai patvirtino 2006 m. rugpjūčio 31 d., Komisijai jis buvo pateiktas 2006 m. rugsėjo 1 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną.

(12) 2006 m. gegužės 15 d. Gdynės laivų statykla elektroniniu paštu nusiuntė Komisijai 2006 m. gegužės mėn. dokumentą „Gdynės laivų statyklos informacinis memorandumas“, kuris galimiems investuotojams buvo pateiktas 2006 m. gegužės 10 d.

(13) 2006 m. gegužės 26 d. raštu, užregistruotu 2006 m. gegužės 30 d., Lenkija pateikė tolesnės informacijos apie vykstantį privatizavimo procesą, pridėdama sąrašą tų bendrovių, kurioms Lenkija per savo patarėją privatizavimo klausimams pateikė pasiūlymą dalyvauti įgyvendinant Gdynės laivų statyklos kapitalo didinimą, kuriam 2006 m. balandžio 19 d. pritarė Gdynės laivų statyklos visuotinis akcininkų susirinkimas. 2006 m. liepos 13 d. raštu, užregistruotu 2006 m. liepos 17 d., Lenkija pateikė tolesnės informacijos apie vykstantį privatizavimo procesą, pranešdama Komisijai, kad dvi bendrovės pateikė pradinius pasiūlymus dalyvauti didinant Gdynės laivų statyklos kapitalą, ir pridėdama lyginamąją abiejų pasiūlymų analizę, kurią parengė patarėjas privatizavimo klausimams.

(14) 2006 m. birželio 9 d. Gdynės laivų statykla pateikė Komisijai pirmąjį atnaujinto restruktūrizavimo plano projektą. 2006 m. birželio 13 d. Komisijos atstovai apsilankė Gdynės laivų statykloje ir pateikė pradines pastabas dėl atnaujinto restruktūrizavimo plano. Išorinis konsultantas savo pastabas pateikė Komisijai 2006 m. liepos mėn. ataskaitoje. Galiausiai Komisija pateikė pastabas apie restruktūrizavimo plano atnaujinimo projekto trūkumus 2006 m. liepos 17 d. raštu.

(15) Komisijos tarnybų ir Lenkijos valdžios institucijų atstovai kelis kartus dalyvavo susitikimuose, skirtuose privatizavimo procesui ir restruktūrizavimo plano atnaujinimo parengimui: 2006 m. sausio 31 d., vasario 22 d., gegužės 10 d. Briuselyje ir 2006 m. birželio 13 d. Gdynės laivų statyklos buveinėje.

(16) Į Komisijos 2006 m. liepos 17 d. raštą Lenkija atsakė 2006 m. rugpjūčio 31 d. raštu, užregistruotu 2006 m. rugsėjo 1 d.

(17) Lenkija pateikė atnaujintą 2006 m. rugsėjo 3 d. restruktūrizavimo planą, pavadintą „*Stocznia Gdynia S.A.* restruktūrizavimo planas“ (toliau – 2006 m. restruktūrizavimo planas), kartu su pranešimu apie naują valstybės pagalbą, suteiktą Gdynės laivų statyklai nuo to laiko, kai Komisija priėmė sprendimą pradėti oficialią tyrimo procedūrą.

(18) 2006 m. rugsėjo 12 d. raštu, užregistruotu 2006 m. rugsėjo 13 d., Lenkija pateikė tolesnės informacijos apie Gdynės laivų statyklos grupės restruktūrizavimo procesą, be kita ko, informacijos apie Gdansko laivų statyklos ir Gdynės laivų statyklos grupės kapitalo atskyrimo proceso užbaigimą.

(19) Tolesnės informacijos apie Gdynės laivų statyklos privatizavimo procesą Lenkija pateikė 2006 m. rugsėjo 26 d. raštu, užregistruotu 2006 m. rugsėjo 27 d.

(20) Lenkija pranešė apie papildomą naują pagalbą Gdynės laivų statyklai 2006 m. lapkričio 21 d. raštu, užregistruotu 2006 m. lapkričio 27 d.

(21) 2006 m. gruodžio 7 d. Komisijos narė Neelie Kroes susitiko su Lenkijos ūkio ministru Piotru Woźniaku. Ministras pareiškė, kad Lenkija pasiryžusi iš naujo pradėti Gdynės laivų statyklos privatizavimo procesą taikydama atvirą ir skaidrią procedūrą, kuri turi būti užbaigta iki 2007 m. birželio mėn. Lenkija išdėstė savo poziciją 2006 m. gruodžio 27 d. raštu, užregistruotu 2007 m. sausio 4 d., pridėdama Lenkijos Ministrų Tarybos 2006 m. gruodžio 19 d. sprendimą, kuriuo buvo priimtas dokumentas, pavadintas „Informacija apie esamą laivų statybos pramonės padėtį“. Lenkija paprašė Komisijos surengti konsultacijas dėl kompensuojamųjų priemonių.

(22) 2006 m. gruodžio 19 d. Komisijos tarnybų atstovai kartu su išoriniu konsultantu apsilankė laivų statykloje turėdami tikslą surinkti faktus ir duomenis, reikalingus kompensuojamųjų priemonių įvertinimui. 2007 m. sausio 16 d. Komisijos išorinis konsultantas pateikė esamų laivų statyklos gamybinių pajėgumų vertinimo ataskaitą.

(23) Atsakydama į 2006 m. gruodžio 27 d. raštą Komisija 2007 m. sausio 29 d. nusiuntė raštą, kuriame, be kita ko, paprašė, kad Lenkija iki 2007 m. vasario mėn. pabaigos pateiktų pasiūlymus dėl kompensuojamųjų priemonių, kurios turi būti taikomos Gdynės laivų statyklos atžvilgiu.

(24) 2007 m. vasario 28 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną, Lenkija pateikė tam tikrus paaiškinimus dėl Gdynės laivų statyklos privatizavimo proceso ir pasiūlymą dėl kompensuojamųjų priemonių.

(25) Tuo pagrindu 2007 m. kovo 15 d. įvyko techninis susitikimas dalyvaujant Komisijos tarnybų, Lenkijos valdžios institucijų ir laivų statyklos atstovams, kuris visų pirma buvo skirtas kompensuojamųjų priemonių klausimui, taip pat vykstančiam laivų statyklos privatizavimo procesui. Komisija ir Lenkijos valdžios institucijos susitarė, kad Komisija tiesiogiai dalyvaus konsultacijose su Gdynės laivų statykla dėl techninių klausimų, kad surinktų visą informaciją, kuri reikalinga Komisijai Lenkijos siūlomoms kompensuojamosioms priemonėms įvertinti. 2007 m. kovo 12 d. Gdynės laivų statykla pateikė pirmąją informaciją apie laivų statyklos gamybinius pajėgumus atsiuntusi pranešimą elektroniniu paštu, užregistruotą 2007 m. balandžio 27 d.

(26) Komisija paprašė tolesnės informacijos apie kompensuojamąsias priemones 2007 m. kovo 29 d., 2007 m. balandžio 27 d. ir 2007 m. gegužės 25 d. raštais, į juos Gdynės laivų statykla atsakė atitinkamai 2007 m. balandžio 20 d. raštu, užregistruotu 2007 m. balandžio 23 d., 2007 m. gegužės 9 d. raštu, užregistruotu 2007 m. gegužės 10 d., ir 2007 m. gegužės 30 d. raštu, užregistruotu 2007 m. gegužės 31 d. Tolesnės informacijos Gdynės laivų statykla pateikė susitikime su Komisijos tarnybomis 2007 m. birželio 6 d. ir paskesniu 2007 m. birželio 18 d. raštu, užregistruotu 2007 m. birželio 21 d. Komisija 2007 m. birželio 20 d. elektroniniu paštu nusiuntė dar kelis klausimus, į kuriuos Gdynės laivų statykla atsakė 2007 m. birželio 25 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną.

(27) 2007 m. liepos 31 d. raštu Komisijos tarnybos pranešė Lenkijai, kad pagal pradinę Komisijos tarnybos analizę Lenkijos siūlomos Gdynės laivų statyklai taikytinos kompensuojamosios priemonės atrodo priimtinos su tam tikromis sąlygomis. Atsakydama 2007 m. rugpjūčio 24 d. raštu, užregistruotu 2007 m. rugpjūčio 27 d., Lenkija pateikė tam tikras pastabas apie kompensuojamosios priemonės, taikytinos Gdynės laivų statyklai, įgyvendinimo sąlygas. Galiausiai Komisija užbaigė kompensuojamųjų priemonių klausimą 2007 m. spalio 3 d. raštu.

(28) 2007 m. gegužės 24 d. per pokalbį telefonu Lenkijos valdžios institucijos pranešė Komisijai, kad Lenkija ketina iš naujo pradėti Gdynės laivų statyklos privatizavimo procesą viešojo konkurso būdu. 2007 m. gegužės 29 d. raštu Komisija paprašė išsamios informacijos apie naujausius pasikeitimus, susijusius su privatizavimo procesu, o vėliau pakartojo tą prašymą 2007 m. birželio 6 d. raštu. Lenkija atsakė 2007 m. birželio 22 d. raštu, užregistruotu 2007 m. birželio 25 d., vėliau – Komisijai paprašius tolesnės informacijos 2007 m. birželio 28 d. raštu – papildė tą informaciją 2007 m. liepos 11 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną. Tame pačiame rašte Lenkija pateikė Komisijai ir 2007 m. liepos 4 d. dokumentą „Gdynės laivų statyklos informacinis memorandumas“ (toliau – Informacinis memorandumas). 2007 m. liepos 31 d. raštu Komisija pabrėžė, kad toliau vėlinti privatizavimo proceso nebegalima.

(29) Pastabas dėl informacinio memorandumo Komisija pateikė 2007 m. liepos 30 d. raštu. Į jį Lenkija atsakė 2007 m. rugpjūčio 21 d. raštu, užregistruotu 2007 m. rugpjūčio 27 d. Lenkija 2007 m. rugpjūčio 29 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną, pateikė dokumento „Informacija, papildanti Gdynės laivų statyklos informacinį memorandumą“ projektą, parengtą 2007 m. rugpjūčio 29 d., tas dokumentas turėjo tapti 2007 m. liepos 4 d. Gdynės laivų statyklos informacinio memorandumo priedas (toliau – Informacinio memorandumo priedas). Komisija pateikė pastabas dėl to priedo 2007 m. rugsėjo 4 d. raštu, į jį Lenkija atsakė 2007 m. rugsėjo 7 d. raštu, kuriame pateikė pataisytą informacinio memorandumo priedą. Galutines pastabas Komisija pateikė 2007 m. rugsėjo 14 d. raštu.

(30) Lenkija pateikė naujos informacijos apie privatizavimo proceso pažangą 2007 m. rugsėjo 7 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną, 2007 m. spalio 23 d. raštu, užregistruotu 2007 m. spalio 24 d., ir 2007 m. spalio 25 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną.

(31) Atsakydama į Komisijos 2007 m. lapkričio 30 d. raštą Lenkija pateikė tolesnės informacijos apie privatizavimo procesą 2007 m. gruodžio 13 d., 2007 m. gruodžio 19 d. ir 2007 m. gruodžio 21 d. raštais, užregistruotais atitinkamai 2007 m. gruodžio 14 d., 2007 m. gruodžio 20 d. ir 2007 m. gruodžio 21 d. Paskutiniu raštu Lenkija pranešė Komisijai, kad gavo tris saistančius pasiūlymus dėl Gdynės laivų statyklos pirkimo. Jie buvo pateikti Komisijai 2008 m. vasario 8 d. raštu, užregistruotu 2008 m. vasario 11 d.

(32) 2008 m. sausio 10 d. Briuselyje įvyko Komisijos tarnybų ir Lenkijos valdžios institucijų atstovų susitikimas, kurio išvadas Komisija pakartojo 2008 m. sausio 17 d. ir 2008 m. sausio 30 d. raštais.

(33) 2008 m. sausio 30 d. raštu Lenkija pranešė Komisijai, kad du pasiūlymų pateikėjai pakviesti į derybas dalyvaujant Valstybės iždui. 2008 m. vasario 14 d. raštu, užregistruotu 2008 m. vasario 19 d., Lenkija paskelbė, kad Gdynės laivų statyklos privatizavimo procesas bus užbaigtas iki 2008 m. vasaros. Komisija atsakė 2008 m. vasario 28 d. raštu.

(34) 2008 m. vasario 29 d. raštu, užregistruotu 2008 m. kovo 3 d., Lenkija pateikė pirmąjį naujo restruktūrizavimo plano projektą, kurį parengė vienas iš pasiūlymų pateikėjų – bendrovė *Amber Sp. z o.o.* 2008 m. kovo 20 d. tai bendrovei deryboms buvo suteiktas išskirtinumo laikotarpis, o 2008 m. balandžio 9 d. elektroniniu paštu ji pateikė atnaujintą restruktūrizavimo plano projektą, kuris buvo užregistruotas 2008 m. balandžio 24 d. Tolesnės informacijos pasiūlymo pateikėja suteikė dokumente „Pagrindinės restruktūrizavimo kryptys“, kuris buvo pateiktas per 2008 m. balandžio 10 d. susitikimą ir užregistruotas 2008 m. balandžio 18 d. Kitas pasiūlymo pateikėjas informacijos suteikė vėliau, 2008 m. balandžio 7 d. raštu, užregistruotu 2008 m. balandžio 18 d., po paraginimo, nusiųsto 2008 m. kovo 18 d.

(35) Informacijos apie derybų su bendrove *Amber Sp. z o.o.* – išskirtine pasiūlymo pateikėja – pažangą Lenkija pateikė 2008 m. kovo 28 d., raštu, užregistruotu tą pačią dieną, 2008 m. balandžio 7 d. raštu, užregistruotu 2008 m. balandžio 18 d., 2008 m. balandžio 23 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną, ir 2008 m. balandžio 25 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną. 2008 m. balandžio 10 d. Varšuvoje įvyko susitikimas, kuriame dalyvavo Komisijos tarnybų, Gdynės laivų statyklos, bendrovės *Amber Sp. z o.o.* ir Lenkijos valdžios institucijų atstovai. To susitikimo ataskaitą Lenkija pateikė Komisijai 2008 m. gegužės 7 d. raštu, užregistruotu 2008 m. gegužės 13 d.

(36) Komisija pateikė pastabas dėl privatizavimo proceso pažangos 2008 m. balandžio 21 d. ir 2008 m. balandžio 30 d. raštais.

(37) 2008 m. gegužės 12 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną, Lenkija pranešė Komisijai, kad bendrovė *Amber Sp. z o.o.* pasitraukė iš privatizavimo proceso. Galiausiai 2008 m. gegužės 26 d. raštu, užregistruotu 2008 m. gegužės 27 d., Lenkijos valdžios institucijos pranešė Komisijai, kad 2008 m. gegužės 15 d. Valstybės iždo ministras priėmė sprendimą užbaigti privatizavimo procesą pakvietus derybų pasiūlymų pateikėjus, kurių pasiūlymai buvo atrinkti dalyvauti procedūroje, pradėtoje 2007 m.

(38) Be to, Lenkija pranešė Komisijai, kad Lenkijos valdžios institucijos imasi veiksmų, kurių tikslas yra iš naujo pradėti privatizavimo procesą su ketinimais pasirašyti privatizavimo sutartis 2008 m. lapkričio mėn. Nuo 2008 m. birželio 3 d. Lenkija kasdien teikė Komisijai veiksmų, kurių ėmėsi įvairios suinteresuotosios šalys prasidėjus naujam privatizavimo procesui, ataskaitas. 2008 m. birželio 6 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną, Lenkija pateikė Komisijos 2008 m. birželio 2 d. dokumentą „Gdynės laivų statyklos informacinis memorandumas“ (toliau – 2008 m. informacinis memorandumas).

(39) Lenkijos valdžios institucijų siūlymu 2008 m. birželio 10 d. įvyko Komisijos tarnybų susitikimas su Lenkijos valdžios institucijų ir bendrovės ISD *Polska* atstovais; bendrovė buvo pristatyta Komisijai kaip galima Gdynės laivų statyklos pirkėja. 2008 m. birželio 13 d. Komisija surengė dar vieną susitikimą su Lenkijos valdžios institucijų atstovais.

(40) 2008 m. birželio 26 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną, Lenkija pateikė Gdynės laivų statyklos, sujungtos su Gdansko laivų statykla, restruktūrizavimo plano projektą, kurį parengė bendrovė ISD *Polska* (Gdansko laivų statyklos savininkė), ir Gdynės laivų statyklos restruktūrizavimo plano projektą, kurį parengė bendrovė *Polish Shipbuilding Company* (toliau – PSC).

(41) 2008 m. liepos 4 d. Komisija paprašė paaiškinti tam tikrus klausimus, susijusius su restruktūrizavimo plano projektu, kurį parengė bendrovė ISD *Polska*. Lenkijos valdžios institucijos atsakė 2008 m. liepos 7 d. ir 8 d. raštais, užregistruotais atitinkamai tomis pačiomis dienomis. 2008 m. birželio 8 d. įvyko Lenkijos valdžios institucijų, bendrovės ISD *Polska* ir Komisijos atstovų susitikimas.

(42) 2008 m. liepos 14 d. Lenkija įsipareigojo iki 2008 m. rugsėjo 12 d. pateikti Komisijai visą restruktūrizavimo planą.

(43) 2008 m. liepos 16 d. Komisija preliminariai priėmė vertinimą ir išvadas, pateiktas sprendimo užbaigti oficialią tyrimo procedūrą projekte, kuriame konstatavo, kad Gdynės laivų statyklai suteikta valstybės pagalba yra nesuderinama su bendrąja rinka ir turi būti susigrąžinta. Tačiau atsižvelgdama į Lenkijos valdžios institucijų 2008 m. liepos 14 d. raštą Komisija nusprendė atidėti sprendimo priėmimą, kad galėtų įvertinti, ar naujasis restruktūrizavimo planas, kurį Lenkijos valdžios institucijos turėjo pateikti iki 2008 m. rugsėjo 12 d., reikšmingai pagerins padėtį ir dėl to bus galima laikyti, kad pagalba suderinama su bendrąja rinka.

(44) Vėliau Lenkija kas savaitę pranešdavo Komisijai apie privatizavimo proceso pažangą (liepos 28 d., rugpjūčio 4 d., rugpjūčio 12 d., rugpjūčio 21 d., rugpjūčio 25 d., rugsėjo 1 d., rugsėjo 8 d., rugsėjo 16 d. ir rugsėjo 23 d. raštais, užregistruotais tomis pačiomis dienomis).

(45) Liepos 18 d. raštu, užregistruotu liepos 21 d., Lenkija paprašė surengti tris konsultacijų raundus su Komisijos tarnybomis dėl restruktūrizavimo plano projekto, kad galėtų parengti galutinį restruktūrizavimo plano variantą atsižvelgdama į Komisijos tarnybų pastabas. Liepos 31 d. Komisija pritarė susitikimų grafikui.

(46) Tačiau pirmasis neoficialus Lenkijos valdžios institucijų ir Komisijos atstovų susitikimas įvyko tik 2008 m. rugpjūčio 21 d. Kitas susitikimas su Lenkijos valdžios institucijų atstovais dalyvaujant ir bendrovės ISD *Polska* atstovams įvyko 2008 m. rugsėjo 2 d. Lenkija 2008 m. rugpjūčio 28 d. neoficialiai pateikė restruktūrizavimo plano projektą, kurį parengė ISD *Polska*, o 2008 m. rugsėjo 8 d. pateikė pakeistą projektą.

(47) 2008 m. rugsėjo 12 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną, Lenkijos valdžios institucijos pateikė galutinį bendrovės ISD *Polska* parengtą Gdynės laivų statyklos, sujungtos su Gdansko laivų statykla, restruktūrizavimo planą.

(48) 2008 m. rugsėjo 16 d. raštu, užregistruotu 2008 m. rugsėjo 17 d., Lenkija pateikė privatizavimo sutarties tarp bendrovės ISD *Polska* ir Lenkijos Valstybės iždo ministerijos projektą.

(49) 2008 m. rugsėjo 30 d. buvo surengtas Lenkijos valdžios institucijų ir Komisijos atstovų susitikimas. Jame dalyvavo ir bendrovės ISD *Polska* atstovai.

(50) 2008 m. spalio 27 d. raštu Komisija nurodė Lenkijos valdžios institucijoms šio sprendimo įgyvendinimo pagrindų sąlygas. 2008 m. lapkričio 3 d. raštu, užregistruotu 2008 m. lapkričio 4 d., Lenkija įsipareigojo visiškai įvykdyti tas sąlygas. Komisija pritarė Lenkijos valdžios institucijų įsipareigojimui 2008 m. lapkričio 6 d. raštu.

(51) 2007 m. birželio 14 d. raštu Komisija paprašė Lenkijos valdžios institucijų pateikti valstybės pagalbos finansinių priemonių, suteiktų Gdynės laivų statyklai nuo Lenkijos įstojimo į ES dienos, t. y. 2004 m. gegužės 1 d., peržiūrą. Lenkija atsakė 2007 m. liepos 11 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną. 2007 m. lapkričio 13 d. raštu Komisija paprašė tolesnių paaiškinimų, į jį Lenkija atsakė 2008 m. sausio 9 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną. Lenkija pranešė Komisijai apie papildomas priemones, taikytas Gdynės laivų statyklai, 2007 m. gruodžio 6 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną, 2008 m. vasario 12 d. raštu, užregistruotu 2008 m. vasario 13 d., ir 2008 m. birželio 6 d. raštu, užregistruotu tą pačią dieną.

II. **IŠSAMUS PAGALBOS PRIEMONIŲ APRAŠYMAS**

1. *ĮMONĖ*

(52) Finansinės pagalbos gavėja yra Gdynės laivų statykla. Įmonė veikia Gdansko, Gdynės ir Sopoto regione, kuris yra šiaurinėje Lenkijos dalyje.

(53) Komisija mano, kad pagal valstybės pagalbos taisykles, šio regiono įmonės atitinka reikalavimus gauti pagalbą iš struktūrinių fondų pagal konvergencijos tikslą ([4]) ir iš Sanglaudos fondo ([5]). Šiame regione veikiančios įmonės, be kita ko, gali atitikti reikalavimus gauti paramą įgyvendinant regioninę veiksmų programą pagal prioritetines kryptis, kurių tikslas yra paremti mažąsias ir vidutines įmones, skatinti naujovių diegimą ir technologijų skleidimą (orientuotų į darbo vietų kūrimą ilguoju laikotarpiu), viešosios infrastruktūros ir švietimo, orientuoto į profesinį mokymąsi visą gyvenimą, infrastruktūros plėtrą. Be to, šio regiono įmonės atitinka reikalavimus gauti paramą pagal Naujoviško ūkio ir Žmogiškųjų išteklių veiksmų programas; antroji programa specialiai parengta siekiant paremti įmones ir darbo rinką prisitaikant prie ekonomikos pokyčių ir vykstant restruktūrizavimo procesams.

([4]) Tarybos reglamento (EB) Nr. 1083/2006, nustatančio bendrąsias nuostatas dėl Europos regioninės plėtros fondo, Europos socialinio fondo ir Sanglaudos fondo bei panaikinančio Reglamentą (EB) Nr. 1260/1999, 5 straipsnio 1 ir 3 dalys (OL L 210, 2006 7 31, p. 25). 2006 m. rugpjūčio 4 d. Komisijos sprendimo 2006/595/EB, nustatančio regionų, atitinkančių reikalavimus gauti finansavimą iš struktūrinių fondų pagal konvergencijos tikslą 2007–2013 m., sąrašą (OL L 243, 2006 9 6, p. 44), priedas.

([5]) Tarybos reglamento (EB) Nr. 1083/2006 5 straipsnio 2 dalis. 2006 m. rugpjūčio 4 d. Komisijos sprendimas 2006/596/EB, nustatantis valstybių narių, atitinkančių reikalavimus gauti finansavimą iš Sanglaudos fondo 2007–2013 m., sąrašą (OL L 243, 2006 9 6, p. 47).

(54) Gdynės laivų statyklos vykdoma veikla: laivų statyba, laivų korpusų gamyba, plieninių tiltų statyba, laivų statyklos ir kitų paslaugų teikimas.

(55) Didžiausi Gdynės laivų statyklos akcininkai ([6]) yra Valstybės iždo ministerija, turinti 32 % akcijų, suteikiančių 35 % balso teisių, privati bendrovė *Ray Car Carriers LTD* (atitinkamai 16 % ir 22 %), *Korporacja Polskie Stocznie SA* (Lenkijos laivų statyklų korporacija, AB) – atitinkamai 10 % ir 6 %, *Agencja Rozwoju Przemysłu SA* (Pramonės plėtros agentūra, toliau – ARP) – atitinkamai 9 % ir 13 %, ir *Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny S.A.* (Investicinis laivų statyklų fondas, AB) – atitinkamai 7 % ir 5 %). Nė viena iš dalių, kurias turi kiti akcininkai, nėra didesnė kaip 4 %.

(56) Gdynės laivų statykla yra pagrindinė Gdynės laivų statyklos grupės įmonė, turinti 12 pavaldžiųjų bendrovių. Dar neseniai tokia pavaldžioji bendrovė buvo ir Gdansko laivų statykla, tačiau pagal 2007 m. spalio mėn. sutartį Gdynės laivų statykla pardavė likusias savo akcijas naujam Gdansko laivų statyklos daugumos dalies savininkui. Nuo 1998 m. iki 2006 m. rudens Gdynės laivų statykla turėjo Gdansko laivų statyklos (anksčiau ji vadinosi „Gdansko laivų statykla – Gdynės laivų statyklos grupė“), daugumos dalies akcijų paketą, dėl to abiejų laivų statyklų restruktūrizavimas buvo vykdomas lygiagrečiai.

(57) Svarbiausiems Gdynės laivų statyklos gaminiams laivų statybos srityje priskiriami konteineriniai laivai nuo 1 100 iki 5 000 TEU ir *ro-ro* tipo laivai, skirti gabenti automobiliams, kurių krovumas – nuo 2 100 iki 6 000 automobilių. Kiti gaminiai – tai daugeriopos paskirties laivai, produktų, dujų ir cheminių medžiagų tanklaiviai, biriųjų krovinių laivai – LPG.

(58) Konteinerinių laivų iki 3 000 TEU segmente labai stiprios konkurentės yra Europoje veikiančios laivų statyklos *Aker Ostsee* ir *Volkswerft Stralsund* (Vokietija) bei Korėjos ir Kinijos laivų statyklos. Automobiliams gabenti skirtų laivų segmente Gdynės laivų statykla gamina pačius didžiausius laivus pasaulyje (pagal bendrąjį dedveitą, DWT), o jos užsakymų gaminti tokius laivus dalis viso pasaulio mastu siekia 11 % ([7]). Nė viena kita ES laivų statykla negamina tokių matmenų laivų, skirtų automobilių gabenimui, o vienintelė konkuruojanti Europos įmonė yra Kroatijos laivų statykla *Uljanik*. Kitos konkurentės – tai Korėjos ir Japonijos laivų statyklos.

(59) 2002–2006 m. Gdynės laivų statykla atidavė 48 laivus. 2004 m. Gdynės laivų statykla didžiausių pasaulio laivų statyklų sąraše buvo trylikta pagal užsakymų portfelio dydį (matuojant CGT – *compensated gross tonnage*, kompensuotąjį bruto tonažą). 2005 m. ji užėmė 21 vietą, tačiau vis dar buvo didžiausia Europos laivų statykla.

([6]) 2007 m. kovo 31 d. būklė. Šaltinis: 2007 m. liepos 4 d. informacinis memorandumas.

([7]) *Šaltinis*: 2007 m. liepos 4 d. informacinis memorandumas.

(60) Dabartiniame jos užsakymų portfelyje (2008 m. balandžio mėn. ([8]) yra 16 sutarčių (dėl 12 automobiliams gabenti skirtų laivų ir 4 konteinerinių laivų), bendroji jų vertė 581 tūkst. CGT; šie laivai turi būti atiduoti 2008 ir 2009 m.

(61) Pagrindiniai technologiniai Gdynės laivų statyklos įrenginiai yra du sausieji dokai, SD I ir SD II.

(62) 2007 rugpjūčio mėn. Gdynės laivų statykloje dirbo 4 611 darbuotojų, 68 % buvo tiesiogiai su gamybos procesu ([9]). Tai 26 % mažiau negu 2004 m. gruodžio mėn., kai laivų statykloje dirbo 6 249 žmonės ([10]).

(63) Gdynės laivų statyklos grupė apie savo sunkumus pirmą kartą pranešė 2002 m. Vėliau 2004 m. restruktūrizavimo plane buvo paaiškinta, kad didelių finansinių sunkumų atsirado dėl išorinių veiksnių, prie jų priskirta konkurencija Azijoje, zloto stiprėjimas dolerio atžvilgiu, didėjančios plieno kainos, sunkumai, susiję su laivų statybos finansavimu dėl *Stocznia Szczecin Porta Holding S.A.* bankroto, ir ožinio krano virtimas Gdynės laivų statykloje per smarkią audrą 1999 m. Kiti veiksniai buvo daugiau vidinio pobūdžio. Dėl pastangų užpildyti užsakymų portfelį, ypač padidėjus gamybos potencialui, kai 1998 m. buvo įsigyta Gdansko laivų statykla, Gdynės laivų statykloje buvo priimti keli abejotini valdymo sprendimai. Gdynės laivų statykla prisiėmė projektavimo, technologinę, finansinę ir prekybos riziką (kylančią dėl naujų gaminių, prototipų, laivų statyklai nuostolingų naujų laivų – skirtų smulkų daiktų gabenimui, cheminių medžiagų ir dujų tanklaivių, *ro-ro* tipo laivų, biriųjų krovinių ir produktų laivų – statybos). Nepakankama buvo ir Gdynės laivų statyklos veiklos išlaidų mažinimo sparta.

(64) Tų sunkumų laivų statykla patyrė ir vėliau, jie tęsėsi visą restruktūrizavimo laikotarpį. Pagal 2006 m. restruktūrizavimo planą tų ilgalaikių sunkumų priežastis buvo zloto stiprėjimas dolerio atžvilgiu ir beprecedentis plieno kainų augimas, kuris neatsispindėjo laivų statyklos sudarytose sutartyse. Kita priežastis buvo tai, kad trūko išteklių finansuoti plataus užmojo restruktūrizavimo veiklai.

(65) Dėl grupės finansinių sunkumų atsirado skolų – neapmokėti visuomeniniai teisiniai ir civiliniai teisiniai įsipareigojimai, neišmokėti atlygimai darbuotojams, pradėjo trūkti medžiagų, lėtėti gamybos procesai, didėti išlaidos (darbo jėgos sąnaudos, baudos), buvo vėluojama įvykdyti sutartis.

(66) Gdynės laivų statyklos finansinė padėtis palaipsniui vis blogėjo.

([8]) *Šaltinis*: Prielaidos finansinėms Gdynės laivų statyklos prognozėms, kurias parengė bendrovė *Amber*, atlikusi Gdynės laivų statyklos tyrimą *due diligence*; Komisijai pateiktos 2008 m. balandžio 9 d.. raštu, užregistruotu tą pačią dieną.

([9]) *Šaltinis*: Gdynės laivų statyklos verslo planas 2008–2012, kurį parengė bendrovė *Amber* 2007 m. gruodžio mėn., Komisijai pateiktas 2008 m. vasario 29 d. raštu., užregistruotu 2008 m. kovo 3 d.

([10]) *Ibidem.*

1 lentelė

Gdynės laivų statyklos gamybinė veikla

(mln. PLN)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Apyvarta	1 724	891	1 327	1 599	1 259	1 040
Rezultatas	– 477	– 190	– 77	– 114	– 292	– 311
Savasis kapitalas			– 288	– 285	– 576	– 928

Šaltinis: 2006 m. restruktūrizavimo planas ir informacinis memorandumas.

(67) Be to, laivų statykla tikėjosi didelių nuostolių ir 2008 bei 2009 m., kuriuos turėjo patirti vykdydama esamo portfelio užsakymus ([11]).

2. *SPRENDIMAS PRADĖTI PROCEDŪRĄ PAGAL EB SUTARTIES 88 STRAIPSNIO 2 DALĮ*

(68) Sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą Komisija konstatavo, kad kai kurios priemonės, apie kurias Komisijai buvo pranešta pagal Stojimo sutarties IV priedo 3 punktą, yra nauja pagalba, nes jos buvo suteiktos po Lenkijos įstojimo į ES dienos, t. y. 2004 m. gegužės 1 d., arba dar nebuvo suteiktos sprendimo priėmimo dieną. Komisija tas priemones išvardijo minėto sprendimo B dalyje.

(69) Be to, Komisija nusprendė, kad dalis priemonių, išvardytų sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą priedo A dalyje, buvo skirtos Gdynės laivų statyklai iki 2004 m. gegužės 1 d., ir pagal Stojimo sutarties IV priedo 3 punktą nebuvo taikomos po įstojimo dienos, dėl to jos nebus tiriamos atliekant procedūrą, nustatytą EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje. Taigi šis sprendimas toms priemonėms netaikomas. Tačiau į jas turi būti atsižvelgta nagrinėjant priemonių, suteiktų po įstojimo dienos, suderinamumą su bendrąja rinka.

(70) Dėl priemonių, išvardytų sprendimo priedo B dalyje, Komisija pateikė argumentus iš esmės, kad iki Lenkijos įstojimo į ES dienos nebuvo priimtas teisiškai saistantis sprendimas dėl tų priemonių, tačiau pripažino, kad tuo metu buvo imtasi tam tikrų pradinių žingsnių, kad toks sprendimas būtų priimtas.

([11]) Kaip nurodyta toliau, bendrajame privatizavimo plane, kurį parengė bendrovė ISD *Polska*, skaičiuojami 2008 m. nuostoliai siekia 280 mln. PLN.

(71) Dėl civilinių teisinių įsipareigojimų restruktūrizavimo, pradėto pagal „procedūrą pagal 5a skyrių“, remdamasi 2002 m. spalio 30 d. Valstybės pagalbos įmonėms, turinčioms ypatingą reikšmę darbo rinkai įstatymu, su pakeitimais ([12]), Komisija konstatavo, kad teisiškai saistantis sprendimas tokioje mokėtinų skolų restruktūrizavimo byloje yra „sprendimas dėl restruktūrizavimo“, kurį priima ARP – valstybės agentūros, atsakingos už procedūros įgyvendinimą pagal 5a skyrių, pirmininkas. Tačiau šioje byloje toks sprendimas dėl restruktūrizavimo nebuvo priimtas iki įstojimo dienos ([13]), nes 2004 m. balandžio 19 d. ARP pirmininko sprendimas, patvirtinantis 2004 m. restruktūrizavimo planą, neatitinka procedūrinių ir pagrindinių reikalavimų, kad jį būtų galima laikyti sprendimu dėl restruktūrizavimo.

(72) Dėl palūkanų, skaičiuojamų už neapmokėtus civilinius teisinius įsipareigojimus, Komisija priėmė Lenkijos paaiškinimus, kad palūkanos, kurių pobūdis yra pagalbinis, nurašomos automatiškai kartu su pagrindiniu įsipareigojimu, tam nereikia priimti atskiro sprendimo.

(73) Nagrinėdama kelias priemones, pavyzdžiui, garantijas dėl laivų pagaminimo, kapitalo injekciją, obligacijų emisiją ir skolų pavertimą akcijomis, išvardytas kaip 28–34 pagalbos priemonės sprendimo I priedo B dalyje, Komisija nerado jokių įrodymų, kad būtų egzistavę teisiškai saistantys aktai. Komisija, be kita ko, tai susiejo su pagrindiniu Lenkijos pateiktu argumentu, kad neva tos priemonės buvo įtrauktos į 2004 m. Gdynės laivų statyklos restruktūrizavimo planą, kurį patvirtino Gdynės laivų statyklos stebėtojų taryba, o Valstybės iždo ministerijos atstovai, balsuodami už 2004 m. restruktūrizavimo plano priėmimą, įpareigojo kompetentingas valdžios įstaigas įgyvendinti tas priemones.

([12]) Teisinis pagrindas išsamiai aprašytas sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą 3.2 dalyje.

([13]) Iš Gdynės laivų statyklos pastabų, pateiktų dėl sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą, Komisija sužinojo, kad sprendimas dėl restruktūrizavimo faktiškai buvo priimtas 2005 m. sausio 4 d.

(74) Komisija, be kita ko, mano, kad stebėtojų tarybai, nesant kitų būtinų veiksmų, kurių turi imtis akcininkai, nebuvo suteikti įgaliojimai priimti sprendimą, dėl kurio akcininkai patirtų finansinių padarinių. Komisija taip pat manė, kad net darant prielaidą, jog stebėtojų taryba buvo įgaliota priimti tokius sprendimus akcininkų vardu ir jų interesais, vis tiek nebūtų aišku, ar toks sprendimas reikštų palankų Valstybės iždo įsipareigojimą suteikti valstybės pagalbą, turint omenyje tai, kad įprastinėmis aplinkybėmis neįmanoma suderinti veiksmų, kurių imasi valstybė rinkos dalyvio atžvilgiu, ir veiksmų, kurių valstybė imasi įgyvendindama įvairius viešuosius tikslus.

(75) Dėl 32 priemonės, nurodytos sprendimo I priedo B dalyje (40 mln. PLN kapitalo injekcija), Komisijai kilo abejonių dėl to, ar Valstybės iždo įsipareigojimai padidinti kapitalą iki Lenkijos įstojimo į ES dienos yra tinkamas teisinis aktas, turint omenyje tai, kad nebuvo įvykdytas reikalavimas per 6 mėnesius užregistruoti kompetentingame teisme kiekvieną bendrovės kapitalo padidinimą.

(76) Nustačiusi, kad kelios Gdynės laivų statyklai skirtos pagalbos priemonės buvo nauja pagalba, Komisija išreiškė abejonių dėl to, ar buvo įvykdyta kuri nors iš tokios pagalbos patvirtinimo restruktūrizavimo pagalba sąlygų.

3. *SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PATEIKTOS PASTABOS*

a) ***Gdynės laivų statyklos pateiktos pastabos***

(77) Pagalbos gavėja pateikė dviejų rūšių argumentus: argumentus, susijusius su Komisijos kompetencija imtis veiksmų sprendimo I priedo B dalyje išvardytų priemonių atžvilgiu ir priimti dėl jų sprendimą, ir argumentus, susijusius su Komisijos abejonėmis dėl tos pagalbos suderinamumo su bendrąja rinka – tuo atveju, jeigu ji laikoma nauja pagalba.

(78) Dėl visuomeninių teisinių įsipareigojimų restruktūrizavimo pagal 5a skyriaus procedūrą pagalbos gavėja teigė, kad pagalbos suteikimo faktas iš esmės yra ARP pirmininko sprendimas dėl restruktūrizavimo. Tačiau pagalbos gavėja, kaip ir Lenkija pirmajame Komisijos vykdomos oficialios tyrimo procedūros etape, tvirtino, kad ARP pirmininkas priėmė tą sprendimą 2004 m. balandžio 19 d., t. y. iki Lenkijos įstojimo į ES dienos.

(79) Pagalbos gavėja teigė, kad visų atskirų kreditorių, kuriems ji turėjo visuomeninių teisinių įsipareigojimų skolų, sutikimas restruktūrizuoti tuos įsipareigojimus pagal 5a skyriaus procedūrą ir buvo pagalbos suteikimas dar iki Lenkijos įstojimo į ES dienos ([14]).

([14]) Išsamios informacijos pateikta Komisijos sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą 67 punkte.

(80) Dėl palūkanų už neįvykdytus visuomeninius teisinius įsipareigojimus, restruktūrizuojamus pagal 5a skyriaus procedūrą, pagalbos gavėja teigė, kad 2003 m. birželio 30 d. nebuvo priskaičiuotos jokios palūkanos už vėlavimą (priešingai negu teigė Lenkija pirmajame Komisijos vykdomos oficialios tyrimo procedūros etape).

(81) Dėl 32 priemonės (kapitalo injekcijos) pagalbos gavėja teigė, kad valstybės dalyvavimo mastas buvo tiksliai žinomas iki Lenkijos įstojimo į ES dienos, todėl tą pagalbą reikia laikyti suteikta iki įstojimo dienos.

(82) Pagalbos gavėja pateikė pastabų ir dėl kitų sprendimo dalykų. Be kita ko, ji teigė, kad laivų pagaminimo garantijos, kurias laivų statyklai suteikė Eksporto kreditų draudimo korporacija (*Korporacja Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych*, toliau – KUKE), nebuvo valstybės pagalba. Pagalbos gavėja tvirtino, kad KUKE garantijų sistema yra savifinansavimo sistema, kurioje – žvelgiant iš ilgalaikės perspektyvos – priemonės, gautos už laivą, viršija patirtą riziką ir faktiškai išmokėtas sumas. Pagalbos gavėja aprašė sąlygas, kuriomis KUKE suteikė tas garantijas (tarifus ir reikalaujamo užstato rūšį).

(83) Dėl reikalavimo apriboti pagalbą iki būtinojo minimumo pagalbos gavėja teigė, kad pagalbos suma buvo apribota iki griežto minimumo ir kad būtų buvę pagrįsta skirti didesnę pagalbą, jeigu ji būtų prieinama. Be to, pagalbos gavėja teigė, kad net jeigu Komisija restruktūrizavimo išlaidas apibrėžtų siaurai (neįtrauktų į jas laivų statyklos veiklos vykdymo išlaidų), tokių išlaidų finansavimo iš savųjų išteklių, nesusijusių su valstybės pagalba, elementas ir taip siektų apie 30 %, o tai užtikrintų atitiktį 1999 m. restruktūrizavimo pagalbos gairėms ([15]).

(84) Pagalbos gavėja taip pat teigė, kad valstybės pagalba Gdynės laivų statyklai neiškraipo konkurencijos Europoje, tvirtindama, kad tikrąją grėsmę Europos laivų statykloms kelia Tolimųjų Rytų laivų statyklos. Pagalbos gavėja pripažino, kad konteineriniai laivai statomi ir kitose Europos laivų statyklose, daugiausia – Vokietijos, tačiau teigė, kad Vokietijoje statomi konteineriniai laivai skiriasi projektinių ir techninių savybių atžvilgiu. Dėl laivų, skirtų gabenti automobiliams, pagalbos gavėja užtikrino, kad nė viena kita ES veikianti laivų statykla nestato tokių laivų, dėl to šiame gamybos segmente Gdynės laivų statykla nekonkuruoja su jokia kita ES laivų statykla.

([15]) Pagalbos gavėja teigia, kad taikytinos 1999 m. Bendrijos Gairės dėl Valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (OL C 288, 1999 10 9, p. 2).

(85) Be to, pagalbos gavėja teigė, kad jos restruktūrizavimo procesas tikrai bus užbaigtas iki 2007 m. pabaigos.

b) ***Kitų suinteresuotųjų šalių pateiktos pastabos***

(86) Danija ir organizacija *Danish Maritime* parėmė Komisiją, siekiančią užtikrinti, kad valstybės pagalba būtų teikiama pagal galiojančias teisės nuostatas. Jos pažymėjo, kad dėl stiprios konkurencijos pasaulinėje laivų statybos rinkoje dalis Danijos laivų statyklų buvo uždarytos arba atsidūrė ties bankroto riba, tačiau jos negavo jokios valstybės pagalbos. Be to, jos pabrėžė, kad Danijos laivų statyklų siūlomi gaminiai panašūs į tuos, kuriuos siūlo Lenkijos laivų statyklos, dėl to visos nesąžiningos konkurencijos apraiškos gali turėti neigiamos įtakos Danijos laivų statykloms. Danija paprašė Komisijos, kad ji pareikalautų iš Gdynės laivų statyklos sumažinti gamybinius pajėgumus, kad naudojantis valstybės pagalba nebūtų dar labiau didinami pertekliniai gamybiniai pajėgumai pasaulyje.

(87) Bendrovė *Ray Car Carriers*, kuri yra didžiausia Gdynės laivų statyklos klientė, o kartu ir jos mažumos dalies akcininkė, pabrėžė Gdynės laivų statyklos reikšmę savo veiklai, pažymėdama sutartis, kuriomis ji yra susijusi su laivų statykla. Bendrovė *Ray Car Carriers* buvo įsitikinusi, kad dėl labai kvalifikuotų darbuotojų ir valdymo personalo ši laivų statykla galėtų tapti viena geriausių laivų statyklų Europoje, jei būtų restruktūrizuota ir tam tikslui gautų valstybės pagalbą.

(88) Profesinė sąjunga *Solidarność* pažymėjo vis blogėjančią Gdynės laivų statyklos padėtį, tuo pagrįsdama skubios restruktūrizacijos poreikį. Sąjunga aprašė pasirinktas restruktūrizavimo priemones, kurių jau ėmėsi laivų statykla, ir išreiškė įsitikinimą, kad laivų statykla, pasinaudodama turimomis technologijomis ir pasitelkusi savo darbuotojus, prisijungs prie kitų pelningų Europos laivų statyklų. Todėl valstybės pagalba reikalinga restruktūrizavimo planui įgyvendinti.

(89) Lenkijos darbdavių sąjunga *Forum Okrętowe* paaiškino priežastis, lėmusias sunkią laivų statyklos padėtį, ir pareiškė remianti laivų statyklos restruktūrizavimo procesą bei tam tikslui reikalingą valstybės pagalbą.

c) ***Lenkijos pateiktos pastabos***

(90) Lenkija, kaip ir pagalbos gavėja, savo pastabas dėl sprendimo pateikė su dviejų rūšių argumentais – susijusius su Komisijos kompetencija ir su abejonėmis dėl pagalbos suderinamumo.

(91) Dėl vykdytinų visuomeninių teisinių įsipareigojimų skolų restruktūrizavimo pagal 5a skyriaus procedūrą Lenkija nepateikė jokių papildomų argumentų. Tačiau atsakydama į pagalbos gavėjos pastabas Lenkija nesutiko su tuo, kaip pagalbos gavėja interpretavo Lenkijos teisės nuostatas.

(92) Dėl 28–34 priemonių, išvardytų sprendimo I priedo B dalyje, Lenkija neprieštaravo Komisijos išvadoms, pateiktoms sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą. Tačiau Lenkija pateikė naują argumentą teigdama, kad įvairių valstybės valdžios institucijų, įeinančių į laivų statybos pramonės reikalų grupę, atstovų pareiškimai dėl ketinimų išplėsti tas priemones, turi būti traktuojami tik kaip administraciniai pažadai. Tie pareiškimai buvo pateikti iki Lenkijos įstojimo į ES dienos.

(93) Dėl 32 priemonės (kapitalo injekcijos) Lenkija teigė, kad jeigu Valstybės iždas akcininkų susirinkime dalyvavo kaip Gdynės laivų statyklos savininkas, tai šio veiksmo negalima traktuoti atskirai nuo veiksmų, kurių jis imasi kaip valdžios institucija, skirianti valstybės pagalbą.

(94) Kartu Lenkija pripažino, kad veiksmai, susiję su kapitalo injekcija, priklauso nuosavybės sričiai (*dominium*) ir jiems taikytinos civilinės teisės nuostatos, tačiau tuo atveju, kai bendrovių įstatinį kapitalą didina (Valstybės iždo) ministras, jis privalo laikytis ir kitų viešosios teisės nuostatų, kurių neprivalo taikyti paprasti rinkos dalyviai (*imperium*).

(95) Vėliau Lenkija paaiškino, kad reikalavimas dėl 6 mėnesių (per kuriuos akcijų pasirašymas turi būti užregistruotas teisme) yra tik formalus reikalavimas ir neturi jokios įtakos nustatant tą momentą, kurį atsiranda akcininko prievolė įsigyti akcijas. Lenkija tvirtino, kad tokia prievolė atsirado 2004 m., iki Lenkijos įstojimo į ES dienos, o jos įvykdymui „reikėjo tik priimti naują sprendimą dėl įstatinio laivų statyklos kapitalo padidinimo, ir tai buvo padaryta 2005 m. kovo 4 d.“. Valstybės iždas perėmė akcijas vėliau – 2005 m. birželio 23 d.

(96) Kalbėdama apie naujos pagalbos suderinamumą su bendrąja rinka Lenkija užtikrino, kad 2004 m. restruktūrizavimo planas yra tvirtas ekonominis pagrindas laivų statyklos restruktūrizavimo procesui įgyvendinti. Lenkija pripažino, kad restruktūrizavimo procesas vyksta turint ribotas finansines lėšas. Vėliau Lenkija glaustai apibūdino restruktūrizavimo priemones, įtrauktas į 2004 m. restruktūrizavimo planą, norėdama parodyti, kad restruktūrizavimo procesas nebuvo vien tik finansinis restruktūrizavimas. Lenkija gynė į 2004 m. restruktūrizavimo planą įtrauktas kompensuojamąsias priemones, taikytas Gdynės laivų statyklos grupės lygmeniu. Dėl reikalavimo apriboti pagalbą iki būtinojo minimumo Lenkija užtikrino, kad pagalba nenaudojama kitiems tikslams, o tik

restruktūrizavimui, ir teigė, kad pagalbos dydis buvo 31 %, t. y. bendrųjų restruktūrizavimo išlaidų, įskaitant veiklos išlaidas, procentinė pagalbos dalis. Kalbėdama apie nuosavą laivų statyklos įnašą Lenkija teigė, kad „savuoju įnašu“ reikia laikyti sutartyse numatytų kainų persvarstymą, kaip ir sukauptą pelną bei teigiamą piniginių įplaukų, kurias ateityje gaus laivų statyklą, saldo.

(97) Lenkija pridėjo išsamų KUKE taikomos garantijų sistemos veikimo aprašymą ir teigė, kad tos garantijos nėra valstybės pagalba.

4. *CHRONOLOGINIS SVARBIŲ ĮVYKIŲ, BUVUSIŲ PO TO, KAI KOMISIJA PRIĖMĖ SPRENDIMĄ PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ, APRAŠYMAS*

(98) Toliau glaustai pateikiama Komisijos vykdoma tyrimo procedūra ir įvykiai, buvę tos procedūros metu.

(99) Atsakydamos į Komisijos sprendimą pradėti oficialią tyrimo procedūrą Lenkijos valdžios institucijos 2005 m. rudenį pateikė dvejopus paaiškinimus: pirma, išreikšdamos abejones dėl Komisijos kompetencijos imtis veiksmų dėl priemonių, kurios Komisijos sprendime buvo nurodytos kaip nauja pagalba; antra, teigdamos, kad net jeigu minėtos priemonės yra nauja pagalba, jos, kaip restruktūrizavimo pagalba, suderinamos su bendrąja rinka. Gdynės laivų statyklos reakcija į Komisijos sprendimą buvo tokia pati. Tai aprašyta pirmiau.

(100) Savo pozicijai dėl pagalbos suderinamumo paremti Lenkija pateikė Komisijai 2004 m. Gdynės laivų statyklos restruktūrizavimo planą, kuris buvo visiškai toks pats kaip tas restruktūrizavimo planas, dėl kurio Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą – ir patikimumo, ir veiksmingumo atžvilgiu. Tačiau Komisija nuodugniai išnagrinėjo 2004 m. restruktūrizavimo planą paprašiusi išorinio konsultanto pagalbos. Tada Komisija konstatavo, kad 2004 m. restruktūrizavimo planas neatitinka nė vienos iš restruktūrizavimo pagalbai patvirtinti reikalingų sąlygų, nustatytų atitinkamose gairėse. Per susitikimą, įvykusį 2006 m. vasario 22 d., Komisija paaiškino Lenkijos valdžios institucijoms pagrindines savo abejones. Ji atkreipė dėmesį ir į svarbiausias 2004 m. restruktūrizavimo plano ydas: mažą investicijų lygį, mažą numatomą našumą, dideles gamybos išlaidas, visų pirma – bendrąsias, ir nepakankamą laivų statyklos savosios bazės stiprinimą. Laivų statyklai suteiktą pagalbą reikėjo laikyti veiklos pagalba paremiant skolų restruktūrizavimą ir tęsiant laivų statyklos veiklą.

(101) 2005 m. gruodžio mėn. Komisija iš viešai prieinamų šaltinių ([16]) sužinojo, kad įsteigta KPS – kapitalo grupė, atstovaujanti valstybės kapitalui ir turinti tikslą integruoti tris pagrindines Lenkijos laivų statyklas – Gdynės, Gdansko ir Ščecino – į vieną struktūrą (toliau – konsolidavimo planas). Pagrindinis KPS vaidmuo – užtikrinti tų laivų statyklų veiklos finansavimą. Nė viename tyrimo etape – nei prieš sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą priėmimą, nei po jo – Lenkija nepranešė Komisijai apie konsolidavimo planą.

(102) Tuo pačiu metu Komisija iš spaudos pranešimų sužinojo apie vykstančias derybas dėl Gdynės laivų statyklos ir Gdansko laivų statyklos pardavimo strateginiams investuotojams ir apie tų bendrovių, kurios anksčiau veikė vienoje grupėje, atskyrimą. 2006 m. sausio 13 d. Komisija pareikalavo paaiškinti tikrąją Lenkijos valdžios institucijų strategiją, taikomą Gdynės laivų statyklos atžvilgiu.

(103) Lenkija atsakė 2006 m. vasario 20 d. raštu, paaiškindama, kad anksčiau konsolidavimo planas iš tikrųjų buvo svarstomas, tačiau jo atsisakyta, ir pranešė, kad netrukus bus parengta nauja Lenkijos laivų statybos sektoriaus restruktūrizavimo strategija.

(104) Lenkijos valdžios institucijų ir Komisijos tarnybų atstovų 2006 m. vasario 22 d. susitikime ir 2006 m. kovo 13 d. raštu Lenkijos valdžios institucijos pranešė Komisijai, kad 2004 m. restruktūrizavimo planas jau paseno ir jį reikia pakeisti. Lenkijos valdžios institucijos įsipareigojo iki 2006 m. birželio mėn. patekti atnaujintą restruktūrizavimo planą. Jos pateikė ir svarbiausias naujosios strategijos, numatomos taikyti Lenkijos laivų statybos sektoriuje, prielaidas. Pirma, Gdansko laivų statykla turėjo būti kuo greičiau atskirta nuo Gdynės laivų statyklos grupės. Antra, turėjo būti leista į Gdansko laivų statyklą ir Gdynės laivų statyklą įsilieti privačiam kapitalui, kad būtų įgyvendintas ilgalaikis tikslas – visiškas laivų statyklų privatizavimas.

(105) 2006 m. balandžio 19 d. Gdynės laivų statyklos visuotinis akcininkų susirinkimas priėmė sprendimą padidinti įstatinį kapitalą suma iki 300 mln. PLN. Valdyba buvo įpareigota rasti investuotojus, kurie norėtų įsigyti akcijas, išleistas didinant kapitalą. Dėl to 2006 m. gegužės mėn. informacinis memorandumas nuo 2006 m. gegužės 10 d. buvo pateiktas galimiems investuotojams, o Gdynės laivų statyklos teisės patarėjas tiesiogiai kreipėsi į maždaug 80 galimų investuotojų. Gdynės laivų statykla gavo du pradinius pasiūlymus įsigyti akcijų, išleistų didinant kapitalą: vieną – iš Ukrainos plieno gamintojo *Donbas*, kitą – iš didžiausios laivų statyklos klientės,

([16]) Ministrų Tarybos 2005 m. sausio 25 d. ir spalio 5 d. posėdžių protokolai paskelbti interneto tinklalapyje.

bendrovės *Ray Car Carriers*. Galiausiai abi bendrovės 2006 m. rugpjūčio 28 d. pateikė saistančius pasiūlymus, tačiau jie buvo susieti su sąlyga, kad pardavėjas, t. y. valstybė, padengs ir nurašys skolas. Pagal Lenkijos pateiktą grafiką (2006 m. rugsėjo 26 d. raštu) derybos su abiem pasiūlymų teikėjais turėjo būti užbaigtos iki 2006 m. spalio mėn. pabaigos, o naujos akcijos įsigytos iki 2006 m. gruodžio 15 d.

(106) Komisija pirmąjį 2006 m. restruktūrizavimo plano projektą gavo 2006 m. birželio 9 d. Po apsilankymo laivų statykloje ir gavusios išorinio konsultanto išvadą Komisijos tarnybos 2006 m. birželio 13 d. per apsilankymą įmonėje, o vėliau 2006 m. liepos 17 d. raštu išreiškė didelius nuogąstavimus dėl to projekto, nurodydamos, kad restruktūrizavimo planas atrodo parengtas be pakankamo užmojo ilgalaikiam laivų statyklos gyvybingumui atkurti, kad neužtikrintas restruktūrizavimo finansavimas, nėra konkrečių restruktūrizavimo finansavimo iš nuosavųjų išteklių be valstybės pagalbos perspektyvos ir galiausiai – kad nepasiūlyta jokių kompensuojamųjų priemonių. Atkreipdama dėmesį į tai, kad viskas siejama su laivų statybos finansavimo garantijomis, teikiamomis KUKE, kuri yra valstybės agentūra, Komisija perspėjo laivų statyklą ir Lenkijos valdžios institucijas, kad tos garantijos yra valstybės pagalba.

(107) Neatsižvelgdama į tuos perspėjimus Lenkija galiausiai pateikė 2006 m. restruktūrizavimo planą pavėlavusi du mėnesius – 2006 m. rugsėjo mėn., ir jis iš esmės nesiskyrė nuo pirmojo varianto. Toliau pateikiami restruktūrizavimo plano trūkumai, kuriuos Komisija labiausiai kritikavo.

(108) Per susitikimą, įvykusį 2006 m. gruodžio 7 d., o vėliau ir 2007 m. sausio 29 d. raštu Komisija paaiškino Lenkijos valdžios institucijoms, kad atlikus pradinį tyrimą nustatyta, jog 2006 m. restruktūrizavimo planas neatitinka nė vienos iš sąlygų, reikalingų restruktūrizavimo pagalbai patvirtinti pagal galiojančias gaires.

(109) Per tą susitikimą Lenkijos valdžios institucijos pareiškė, kad ketina iš naujo pradėti Gdynės laivų statyklos privatizavimo procesą taikydamos atvirą ir skaidrią procedūrą, kad pritrauktų privatų investuotoją, kuris turėtų perimti visą laivų statyklos valdymą. Lenkija pranešė, kad privatizavimo procesą ketinama užbaigti iki 2007 m. birželio mėn. Prieš parengdama privatizavimo dokumentus Lenkija paprašė Komisijos pareikšti savo poziciją dėl būtinų kompensuojamųjų priemonių, kurios turi būti taikomos Gdynės laivų statyklos atžvilgiu, kad galėtų pateikti tinkamą informaciją galimiems investuotojams.

(110) Tolesniais mėnesiais Gdynės laivų statykla tęsė derybas su abiem investuotojais, *Donbas* ir *Ray Car Carriers*, pateikusiais pasiūlymus 2006 m. rugpjūčio mėn. Kartu valdžios institucijos parengė keletą įvairių privatizavimo dokumentų, kad galėtų iš naujo pradėti privatizavimo procesą, jeigu tuo metu vykstančios derybos baigtųsi nesėkmingai. 2007 m. gegužės mėn. Lenkijos valdžios institucijos pranešė, kad derybos visiškai žlugo ir kad privatizavimo procesas bus pradėtas iš naujo. 2007 m. birželio 22 d. raštu Lenkija pateikė naują privatizavimo proceso grafiką ir nurodė orientacinę jo užbaigimo datą – 2007 m. gruodžio mėn., t. y. pusmečiu vėliau negu pirmoji proceso užbaigimo data, dėl kurios Lenkija buvo įsipareigojusi 2007 m. sausio mėn. 2007 m. liepos 31 d. raštu Komisija pabrėžė, kad privatizavimo proceso daugiau vilkinti nebegalima. Komisija taip pat perspėjo Lenkiją, kad susiklosčius dabartinei padėčiai panašu, jog sąlygos, reikalingos ilgalaikiam laivų statyklos gyvybingumui atkurti, ir bent iš dalies finansuoti restruktūrizavimą iš savo išteklių, kurie nėra valstybės pagalba, nebuvo įvykdytos.

(111) Tuo tarpu, susitarus komisarei Neelie Kroes ir Lenkijos ūkio ministrui Piotrui Woźniakui, 2006 m. gruodžio mėn. Komisija pradėjo intensyvias diskusijas su Lenkijos valdžios institucijomis ir Gdynės laivų statykla, kad galėtų nustatyti būtinas kompensuojamąsias priemones. 2007 m. vasario 28 d. raštu Lenkija įsipareigojo uždaryti Gdynės laivų statyklos doką SD I po to, kai bus įvykdyti užsakymai pagal sudarytas sutartis ir užbaigtos reikiamos investicijos į sausąjį doką SD II, t. y. nuo 2010 m. sausio mėn.

(112) Norėdama ištirti, ar tas pasiūlymas iš tikrųjų gali būti kompensuojamoji priemonė, Komisija paprašė Gdynės laivų statyklos pateikti daugiau informacijos. Galiausiai 2007 m. liepos 31 d. raštu Komisijos tarnybos pranešė Lenkijai, kad preliminariai sutinka laikyti sausojo doko SD I uždarymą pakankama kompensuojamąją priemone, su sąlyga, kad uždarymas reikš objekto išardymą taip, kad jo nebūtų įmanoma vėl sumontuoti ir nuleisti į vandenį laivus, ir su sąlyga, kad dokas bus uždarytas 2009 m. rugsėjo 1 d. arba anksčiau, jeigu laivas 8185/04 – paskutinis laivas iš laivų statyklos užsakymų portfelio pagal 2007 m. kovo 8 d. būklę, bus nuleistas į vandenį anksčiau. Be to, 2009 m. dokas SD I galės būti naudojamas tik montuoti dviem laivams, kuriuos dabar suplanuota sumontuoti tame doke 2009 m. ir kurių montavimo negalima perkelti į doką SD II (dujų tanklaivius LPG 8185/03 ir 8185/04). Toliau paaiškinta, kokiu pagrindu Komisija priėjo prie tokios išvados.

(113) Nauja privatizavimo procedūra, vykdoma pagal 1996 m. rugpjūčio 30 d. Komercializavimo ir privatizavimo įstatymą, buvo pradėta 2007 m. liepos mėn. 2007 m. liepos 5 d. visuotinis Gdynės laivų statyklos akcininkų susirinkimas priėmė sprendimą padidinti įstatinį kapitalą 515 mln. PLN, o akcijas turėjo įsigyti Valstybės iždas, jeigu tas privatizavimas būtų užbaigtas sėkmingai. 2007 m. liepos 4 d. buvo parengtas informacinis memorandumas, kuris galimiems investuotojams pateiktas 2007 m. liepos 10 d., t. y. tą dieną, kai šalies ir užsienio spaudoje buvo paskelbtas kvietimas teikti pasiūlymus. Kaip aprašyta pirmiau, Komisija pateikė pastabas dėl informacinio memorandumo, į kurias Lenkija tinkamai atsižvelgė.

(114) Pažymėjusi, kad privatizavimo proceso užbaigimas vėlinamas ir toliau, Komisija 2007 m. spalio 3 d. raštu paragino Lenkiją nedelsiant užbaigti privatizavimo procesą. 2007 m. spalio 23 d. raštu Lenkija pranešė Komisijai, kad privatizavimas nebus užbaigtas taip, kaip suplanuota, t. y. iki 2007 m. pabaigos. Vietoj to Lenkija įsipareigojo pradėti derybas su pasirinktais investuotojais 2008 m. sausio mėn. Komisija pakartojo savo nuogąstavimus dėl vėlavimų 2007 m. lapkričio 30 d. raštu ir pranešė laukianti, kad naujas Gdynės laivų statyklos savininkas pateiktų pirmąjį naujo restruktūrizavimo plano projektą iki 2008 m. vasario mėn. pabaigos. Vėliau įvairiomis progomis Komisija daug kartų priminė apie tą reikalavimą. Be to, Komisija dažnai pabrėždavo, kad svarbu griežtai laikytis privatizavimo grafiko, ir pažymėjo, jog tai, kad Lenkija iš naujo pradėjo privatizavimo procesą, nėra pagrįsta.

(115) Lenkija pranešė Komisijai, kad Gdynės laivų statyklos informacinio memorandumo paprašė vienuolika bendrovių, o iki 2007 m. spalio 1 d. keturios bendrovės pateikė pradinius pasiūlymus. Toms keturioms bendrovėms buvo leista atlikti tyrimą *due diligence*. Iš viso prieš sueinant galutiniam terminui, t. y. iki 2007 m. gruodžio 20 d., buvo pateikti trys saistantys pasiūlymai. 2008 m. sausio mėn. pabaigoje Lenkija nusprendė pradėti derybas su investuotojais. 2008 m. vasario mėn. viduryje Lenkija pareiškė, kad Gdynės laivų statyklos privatizavimo procesas bus užbaigtas iki 2008 m. vasaros, t. y. vieneriais metais vėliau negu Lenkija iš pradžių įsipareigojo 2007 m. sausio mėn.

(116) 2008 m. kovo 20 d. vienai iš investuotojų, bendrovei *Amber Sp. z o.o.* (toliau – bendrovė *Amber*), kuri yra pavaldi *Złomrex*, Lenkijos prekybos bendrovei, veikiančiai plieno sektoriuje, suteiktas išskirtinis laikotarpis deryboms dėl privatizavimo, kuris vėliau buvo dar kelis kartus pratęstas ir galiausiai baigėsi 2008 m. gegužės 12 d.

(117) 2008 m. vasario 29 d. Lenkija pateikė Komisijai Gdynės laivų statyklos restruktūrizavimo plano projektą, kurį parengė bendrovė *Amber* ([17]). Be to, 2008 m. balandžio 9 d. elektroniniu paštu nusiųstame pranešime bendrovė *Amber* pateikė atnaujintus finansinius planus. Komisija pateikė pastabas dėl to projekto žodžiu per Komisijos tarnybų, Lenkijos valdžios institucijų, bendrovės *Amber* ir Gdynės laivų statyklos atstovų susitikimą, kuris įvyko 2008 m. balandžio 10 d. Varšuvoje, ir 2008 m. balandžio 21 d. raštu.

(118) Per susitikimą su Lenkijos valdžios institucijomis, įvykusį 2008 m. gegužės 12 d., bendrovė *Amber* pranešė, kad pasitraukia iš Gdynės laivų statyklos privatizavimo proceso. Tą pačią dieną Lenkija apie tai pranešė Komisijai. Pagrįsdama savo sprendimą rašte, nusiųstame Valstybės iždui, bendrovė *Amber* nurodė, kad pagrindinė jos pasitraukimo priežastis yra tai, kad remdamasi nuodugnaus laivų statyklos padėties tyrimo *due diligence* rezultatais ji priėjo prie išvados, kad laivų statykla neatkurs gyvybingumo netgi įgyvendinus restruktūrizavimo priemones, įskaitant dideles investicijas.

(119) 2008 m. gegužės 15 d. Lenkijos valdžios institucijos priėmė sprendimą užbaigti privatizavimo procesą pakviesdamos deryboms pasiūlymų pateikėjus, kuriems buvo leista dalyvauti 2007 m. pradėtoje procedūroje.

(120) 2008 m. gegužės 26 d. Lenkija pranešė Komisijai, kad privatizavimo procesas buvo pradėtas iš naujo. Kitose kasdienėse ataskaitose Lenkija pranešdavo Komisijai apie veiksmus, kurių ėmėsi Lenkijos valdžios institucijos, siekdamos rasti Gdynės laivų statyklos pirkėją. Lenkija pateikė Komisijai kelis raštus, kuriuose galimi investuotojai išreiškė norą būti informuojami apie tęsiamą privatizavimo procesą ir gauti informacinį memorandumą, kai tik jis bus parengtas.

(121) Per 2008 m. birželio 10 d. susitikimą paaiškėjo, kad Lenkijos valdžios institucijos ėmėsi intensyvių derybų su bendrove ISD *Polska*, dabartine Gdansko laivų statyklos savininke, dėl galimo Gdynės laivų statyklos pirkimo ir abiejų laivų statyklų sujungimo. Lenkija pasiūlė naujas kompensuojamąsias priemones ir nurodė, kad naujas

([17]) *Šaltinis*: Gdynės laivų statyklos 2008–2012 m. verslo planas, kurį bendrovė *Amber* parengė 2007 m. gruodžio mėn. ir kuris buvo pateiktas Komisijai 2008 m. vasario 29 d. raštu, užregistruotu 2008 m. kovo 3 d.

investuotojas pareikalavo papildomos valstybės pagalbos, iškeldamas tai kaip savo dalyvavimo privatizavimo procese sąlygą. Taip pat Lenkija pranešė Komisijai, kad bendrovė ISD *Polska* parengė bendrą restruktūrizavimo planą abiem laivų statykloms, kuris turi būti pateiktas Komisijai iki 2008 m. birželio 26 d. pagal nurodymą pateikti informaciją, kurį Komisija priėmė byloje C 18/2005 ([18]) dėl valstybės pagalbos.

(122) Lenkijos valdžios institucijų prašymu Komisija pranešė Lenkijai ir bendrovei ISD *Polska* per 2008 m. birželio 10 d. susitikimą, o vėliau ir 2008 m. birželio 13 d. raštu, kad turi būti įvykdytos tam tikros pradinės sąlygos, jeigu ISD *Polska* turėtų įsigyti Gdynės laivų statyklą ketindama plėtoti bendrą veiklą su Gdansko laivų statykla. Tos sąlygos buvo tokios: bendrovė ISD *Polska* turėtų pateikti bendrą abiejų laivų statyklų restruktūrizavimo planą iki 2008 m. birželio 26 d., bendrovė ISD *Polska* turėtų užtikrinti pakankamą restruktūrizavimo išlaidų finansavimą ir taikyti tikras kompensuojamąsias priemones pagal taikytinų gairių nuostatas. Komisija nurodė, kad bendrovės ISD *Polska* pasiūlytas nuosavas įnašas restruktūrizavimo išlaidoms padengti yra nepakankamas, turint omenyje valstybės pagalbos, kurią laivų statykla gavo praeityje ir kurios ISD *Polska* reikalauja privatizavimo tikslais, dydį.

(123) 2008 m. birželio 6 d. raštu Lenkija pranešė Komisijai, kad valdžios institucijos 2008 m. birželio 3 d. priėmė sprendimą dėl 515 mln. PLN kapitalo injekcijos Gdynės laivų statyklai, skirtą, be kita ko, padengti laukiamiems nuostoliams, kurie bus patirti dėl sudarytų laivų statybos sutarčių.

(124) 2008 m. birželio 26 d. Komisija gavo 2008 m. birželio mėn. restruktūrizavimo plano projektą, kurį parengė bendrovė ISD *Polska*, jis vadinosi „Naujosios Gdansko ir Gdynės laivų statyklos restruktūrizavimo planas“; plane buvo aprašyta bendra Gdansko laivų statyklos ir Gdynės laivų statyklos restruktūrizavimo strategija (toliau – „Bendras restruktūrizavimo planas (parengtas bendrovės ISD *Polska*)“). Komisija gavo ir 2008 m. birželio mėn. restruktūrizavimo plano projektą, kurį parengė *Polish Shipbuilding Company*, planas vadinosi „Gdynės laivų statyklos 2008–2012 m. restruktūrizavimo planas“ (toliau – bendrovės PSC parengtas restruktūrizavimo planas). Abu planai glaustai aprašyti toliau.

(125) 2008 m. liepos 14 d. raštu Lenkija pranešė Komisijai, kad Gdynės laivų statyklos privatizavimo procesas tęsiamas toliau, ir paprašė suteikti daugiau laiko, kad galimi investuotojai užbaigtų restruktūrizavimo planą. Lenkija įsipareigojo pateikti galutinį Gdynės laivų statyklos restruktūrizavimo planą vėliausiai 2008 m. rugsėjo 12 d.

(126) Komisija sutiko atidėti sprendimo priėmimą, kol bus pateiktas galutinis restruktūrizavimo planas.

([18]) Komisijos 2008 m. gegužės 23 d. sprendimas (C(2008) 2277).

(127) 2008 m. rugsėjo 12 d. Lenkija pateikė galutinį 2008 m. rugsėjo 12 d. „Naujosios Gdansko ir Gdynės laivų statyklos restruktūrizavimo planą“, parengtą bendrovės ISD *Polska* (toliau – „bendras rugsėjo 12 d. restruktūrizavimo planas“), kuris iš esmės buvo atnaujintas 2008 m. birželio 26 d. bendras restruktūrizavimo planas.

5. *2006 M. RESTRUKTŪRIZAVIMO PLANAS*

(128) Kaip nurodyta 2006 m. restruktūrizavimo plane, 2004 m. restruktūrizavimo planą reikėjo pakeisti dėl makroekonominių pokyčių, t. y. zloto vertės didėjimo dolerio atžvilgiu (kursas pasikeitė nuo 4,1 PLN/USD iki 3,0 PLN/USD) ir plieno kainų augimo nuo 300 JAV dol. už toną iki 700 JAV dol. už toną, nes tai padarė neigiamą įtaką ekonominei laivų statyklos padėčiai, taip pat ir dėl to, kad gauta valstybės pagalba buvo nepakankamo dydžio; todėl 2004 m. restruktūrizavimo planas negalėjo būti įgyvendintas iki galo.

(129) 2006 m. restruktūrizavimo planas, kurį laivų statykla parengė bendradarbiaudama su *Ernst & Young*, buvo skirtas 2006–2012 metams. Tačiau dauguma priemonių turėjo būti įgyvendintos iki 2009 m. pabaigos. 2004 m. restruktūrizavimo planas buvo skirtas 2003–2008 metams.

(130) 2006 m. restruktūrizavimo plane nustatyti tokie tikslai: veiksmingai apriboti laivų statyklos gamybos veiklos išlaidas, padidinti laivų statyklos našumą ir užtikrinti laivų gamybos pelningumą. Tiems tikslams įgyvendinti laivų statykla pirmiausia ketino persvarstyti su užsakovais jau sudarytas sutartis ir taip išvengti nuostolių, kurie buvo numatyti patirti statant laivus, planuojamus atiduoti 2006 ir 2007 m. Be to, išlaidų mažinimo programos tikslas buvo sumažinti gamybos išlaidas.

a) ***Pardavimo strategija***

(131) Pagal suplanuotą pardavimo strategiją numatyta koncentruotis į pagrindinių laivų portfelį; jiems priskiriami konteineriniai laivai ir laivai, skirti automobilių gabenimui. Kartu laivų statykla planuoja išlaikyti savo gamybinius pajėgumus tikėdamasi patrauklių pasiūlymų iš nišinių segmentų.

b) ***Pramoninis ir veiklos restruktūrizavimas***

(132) Svarbiausios priemonės

— Padidinti efektyvumą 2007–2009 metais įgyvendinus 61 mln. EUR investicijas. Investicijų tikslas – pašalinti visas keblias gamybos proceso vietas (paprastai – gaminant plienines konstrukcijas) ir padidinti gamybos našumą. Papildomai planuojamos ir išlaidos informacinei sistemai – 6,6 mln. EUR;

— Restruktūrizuoti užimtumą, t. y. atsisakyti visuotinai kur kas labiau paplitusio įdarbinimo pagal terminuotas sutartis ir siekti planuojamo užimtumo lygio. Įdiegti motyvavimo sistemą. Be to, laivų statykla planuoja padidinti atlyginimus darbuotojams, tiesiogiai susijusiems su gamyba – 10 % 2006 m. ir po 4 % kasmet 2008–2010 m. Dabar didžiausi laivų statyklos sunkumai susiję su dažnais neatvykimais į darbą ir kvalifikuotų darbuotojų trūkumu;

— Plane pabrėžiama laivų statyklos apsaugos nuo valiutų rizikos reikšmė. 2007–2012 m. 70 % laivų statyklos pajamų turi būti apsaugotos nuo valiutų rizikos sudarant valiutų sandorius;

— Toliau atskirti pavaldžiąsias bendroves (Įmonės gelbėjimo tarnybą, Kėlimo įrenginių techninės priežiūros skyrių ir kt.) ir parduoti atrinktas turto sudedamąsias dalis;

— Patobulinti projektavimo procesą (standartizuoti projektinius sprendimus). Galima atskirti ir Projektavimo biurą – sprendimas dėl to turi būti priimtas 2007 m.;

— Kitos priemonės, pavyzdžiui, sutarčių persvarstymas su užsakovais, sutartyse taikomos išlygos dėl indeksavimo, kurios turėtų apsaugoti nuo valiutų rizikos, darbuotojų motyvacijos sistema, procesų optimizavimas ir finansinio turto pardavimas.

c) ***Finansų restruktūrizavimo priemonės***

(133) Laivų statykla turi įgyvendinti finansų restruktūrizavimą. 2005 m. pabaigoje nuosavas laivų statyklos kapitalas buvo -285,4 mln. PLN. 2006–2007 m. planuojama pagerinti padėtį didinant įstatinį laivų statyklos kapitalą iš viso 1 015 mln. PLN: 2006 m. kapitalo padidinimą 500 mln. PLN turėtų finansuoti privatūs investuotojai, o 2007 m. numatytą kapitalo padidinimą 515 mln. PLN – privatus arba viešasis investuotojas.

d) ***Vertės, kurias planuojama pasiekti užbaigus restruktūrizavimo procesą, – ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas***

(134) Laukiama, kad restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje – 2009 m. – laivų statyklos gamybos lygis bus 298 610 CGT palyginti su 279 258 CGT 2006 m. Kitoks bus ir pastatytų laivų skaičius – vietoj 13 laivų 2006 m. (8 konteineriniai laivai ir 5 laivai, skirti automobiliams gabenti) – 11 laivų (5 konteineriniai laivai ir 6 laivai, skirti automobiliams gabenti). Numatoma, kad vėliau gamyba didės iki 324 110 CGT lygio 2012 m., kai laivų statykla atiduos naudoti 12 laivų.

(135) Vidutinis užimtumo dydis turi būti sumažintas nuo 5 208 darbuotojų 2006 m. gegužės mėn. iki siekiamo užimtumo lygio – 4 530 darbuotojų 2007 m. pabaigoje.

(136) Laukiama, kad padidės našumas (pagerės darbo imlumo rodiklis) – nuo 44,8 darb. val. / CGT 2007 m. iki 37,0 darb. val. / CGT 2012 m. Pasak Komisijos konsultanto, lyginamų našiausiai dirbančių Europos laivų statyklų našumas mažesnis negu 20 darb. val. / CGT.

(137) Tikimasi, kad apyvarta padidės nuo 1 599 mln. PLN 2005 m. iki 1 869 mln. PLN 2012 m. Pelnas iš veiklos turi padidėti nuo 7,35 mln. PLN 2005 m. ir –233,5 mln. PLN 2006 m. iki 67,68 mln. PLN 2012 m., pirmieji pelningi metai turi būti 2009 m.

e) ***Jautrumo analizė***

(138) Plane pateikta jautrumo analizė, susijusi su tokiais dalykais:

— Zloto vertė JAV dol. atžvilgiu didės 0,05 ir 0,1 PLN per metus vietoj pagrindiniame scenarijuje numatyto 3,00 PLN/USD kurso.

— Ir toliau per metus bus pastatoma po 10 laivų vietoj pagrindiniame scenarijuje numatytų 11 laivų 2009–2010 m. ir 12 laivų 2011–2012 m.

— Įvairūs atsikaitymams taikomi tarifai (savojo darbo užmokesčio tarifai, kintamosios ir pastovios kooperacijos tarifai) 2008–2012 m. didės daugiau negu numatyta pagrindiniame scenarijuje.

— 2009–2012 m. laivų kainos sumažės 5 % ir 10 %.

— Medžiagų kainos didės kartu su laivų kainų didėjimu nuo 2007 m.

f) ***Kompensuojamosios priemonės***

(139) 2006 m. restruktūrizavimo plane kaip kompensuojamoji priemonė pasiūlytas gamybos mažinimas iki 340 000 CGT per metus, darant prielaidą, kad techniniai laivų statyklos pajėgumai bus 540 000 CGT. Kaip išsamiai paaiškinta toliau, 2007 m. vasario mėn. Lenkija pasiūlė neatkuriamai uždaryti sausąjį doką SD I. Laivų statykla pateikė duomenų, kad dabartiniai techniniai laivų statyklos pajėgumai yra mažesni nei 540 000 CGT. Galiausiai Komisijos tarnybos preliminariai sutiko su siūlomu gamybinių pajėgumų apribojimu, kuriuo buvo pakeistos 2006 m. restruktūrizavimo plane pasiūlytos kompensuojamosios priemonės.

6. *BENDRAS RESTRUKTŪRIZAVIMO PLANAS, PARENGTAS BENDROVĖS ISD*

(140) Bendrovė ISD *Polska*, kuri yra Gdansko laivų statyklos didžiosios dalies savininkė, įsitraukė į privatizavimo procesą po to, kai bendrovė *Amber* pasitraukė iš privatizavimo, prasidėjusio 2007 m. Kaip aprašyta pirmiau, bendrovė ISD *Polska* persvarstė restruktūrizavimo planą, pateiktą Komisijai 2008 m. birželio 26 d., ir 2008 m. rugsėjo 12 d. Lenkija pateikė Komisijai pataisytą restruktūrizavimo planą. Toliau, kiek būtina, paaiškinami rugsėjo mėn. bendro restruktūrizavimo plano pakeitimai.

(141) ISD *Polska* parengta bendros veiklos vykdymo strategija pagrįsta abiejų laivų statyklų veiklos sąveikos rezultatų naudojimu ir abiejų įmonių geriausių gamybos tikslams naudojamo turto sudedamųjų dalių sujungimu ([19]). Pagrindiniai medžiagų sandėliai turi būti Gdynės laivų statykloje, čia turi vykti ir skardos bei profilių apdorojimo procesas. Vėliau skardos ir profiliai bus gabenami vandens keliais į Gdansko laivų statyklą, kurioje bus gaminamos sekcijos ir blokai. Montavimo darbai bus atliekami Gdynės laivų statyklos dokuose, o galutiniai apdailos darbai – abiejų laivų statyklų krantinėse.

(142) Bendrame restruktūrizavimo plane kalbama apie nesėkmingą 2006 m. restruktūrizavimo planą, kuris turėjo padėti atkurti ilgalaikį laivų statyklos gyvybingumą, ir nurodomos dabartinių finansinių sunkumų, kuriuos patiria abi laivų statyklos, priežastys. Tarp jų, be kita jo, minimas neįgyvendintas laivų statyklos privatizavimas ir dėl to negautos lėšos laivų statyklos kapitalui padidinti iki tokio lygio, kad galima būtų imtis restruktūrizavimo, ir nepakankama valstybės pagalba. Bendrame restruktūrizavimo plane nurodyti ir makroekonominiai veiksniai – zloto vertės didėjimas JAV dol. atžvilgiu, plieno kainų augimas, taip pat išoriniai veiksniai, prie kurių priskiriamas kvalifikuotų darbuotojų išvykimas iš laivų statyklos, mažas našumas ir sutarčių sudarymas be būtinų priemonių, leidžiančių apsisaugoti nuo valiutų kursų ir materialinių išlaidų pokyčių, nes dėl to laivų statykla patyrė nuostolių.

(143) Bendro restruktūrizavimo plano tikslas yra atkurti ilgalaikį abiejų restruktūrizuojamų įmonių – Gdynės laivų statyklos ir Gdansko laivų statyklos – gyvybingumą. Šis sprendimas iš tiesų yra skirtas tik Gdynės laivų statyklai, bet tolesniuose bendro restruktūrizavimo plano aprašymuose ir vertinimuose reikia atsižvelgti į Gdansko laivų statyklos egzistavimą, ankstesnius tos laivų statyklos restruktūrizavimo bandymus, taip pat į valstybės pagalbą, kurią ta įmonė jau gavo ir kurią dar numatoma jai skirti.

([19]) Dėl valstybės pagalbos Gdansko laivų statyklai taip pat vyksta oficiali tyrimo procedūra, pradėta Komisijos 2005 m. birželio 1 d. sprendimu bylose dėl valstybės pagalbos Nr. C 17/2005 ir C 18/2005 „Restruktūrizavimo pagalba Gdynės laivų statyklai“, „Restruktūrizavimo pagalba Gdansko laivų statyklai“ (OL C 220, 2005 9 8, p. 7).

a) ***Pardavimo strategija***

(144) Bendrame restruktūrizavimo plane numatyta, kad sujungtos laivų statyklos vykdys dviejų rūšių veiklą: statys laivus ir gamins produkciją, nesusijusią su laivų statyba.

(145) Laivų statybos srityje bendrovė ISD *Polska*, žvelgdama iš trumpalaikės perspektyvos, ketina koncentruotis į tokius rinkos segmentus: konteinerinių laivų (mažų ir vidutinių, nuo 500 iki 3 000 TEU), bendrosios paskirties biriųjų krovinių laivų („klasikinių“ – sausakrūvių, daugeriopos paskirties ir *heavy lift* tipo laivų) ir laivų, skirtų automobiliams gabenti (didelių laivų, skirtų gabenti tik automobiliams, C6600 dydžio), be to, plėtoti veiklą *off-shore* tipo laivų segmente (pavyzdžiui, statyti AHTS tipo laivus, skirtus platformų vilkimui, platformų inkarų pakėlimui ir nuleidimui, laivus, kuriais pristatoma gręžinių platformų įranga, ir laivus, skirtus gręžinių platformų personalui plukdyti), ir tokia veikla turi tapti dominuojančia žvelgiant iš vidutinės trukmės laiko perspektyvos.

(146) Rinkos analizė paremta lyginimu su kitų Europos laivų statyklų gamybos portfeliais ir sujungtų laivų statyklų patirtimi. Plane atkreipiamas dėmesys į būtinybę gauti pažangiąsias technologijas (*know-how*), reikalingas gaminti *off-shore* tipo laivams, ir vykdant gamybą pirmaisiais metais naudotis subrangovų paslaugomis. Bendrame rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane aprašyta ankstesnė Gdansko laivų statyklos patirtis, įgyta gaminant *off-shore* tipo laivų korpusus, ir nurodyta, kad laivų statykla turi užsakymų statyti tokio tipo laivus. Be to, plane paminėta, kad Gdansko laivų statykla pasirašė ketinimų raštą dėl penkerių metų bendradarbiavimo su žinomu *off-shore* tipo laivų gamintoju, kuriam Gdansko laivų statykla subrangos būdu tieks kur kas daugiau sukomplektuotus laivų korpusus. Plane numatyta perspektyva palaipsniui atsisakyti subrangovo vaidmens ir pradėti gaminti visiškai įrengtus *off-shore* tipo laivus, ir pagrįstai nurodoma būtinybė palaipsniui įgyti gebėjimų statyti visiškai įrengtus laivus bei sukurti tiekėjų tinklą.

(147) Pagal numatomą gamybos portfelį iš pradžių ketinama išlaikyti esamą konteinerinių laivų gamybą ir palaipsniui mažinti ją iki 2011 m., o vėliau visai nutraukti tokių laivų gamybą. Plane numatyta, kad tada gamybos portfelyje bus tik *off-shore* tipo laivai ir dideli automobiliams gabenti skirti laivai C6600. Pagal bendrą birželio mėn. restruktūrizavimo planą sujungtos laivų statyklos turėtų sudaryti sutartis dėl 13 laivų statybos 2008 m. (3 konteinerinių laivų, 5 *off-shore* tipo laivų ir 5 laivų, skirtų automobiliams gabenti), 16 laivų 2009 m. (2 konteinerinių laivų, 8 *off-shore* tipo laivų ir 6 laivų, skirtų automobiliams gabenti), 15 laivų 2010 ir 2011 m. (1 konteinerinio laivo, 7 *off-shore* tipo laivų ir 7 laivų, skirtų automobiliams gabenti), 17 laivų 2012 m. (10 *off-shore* tipo laivų ir 7 laivų, skirtų automobiliams gabenti), 18 laivų

2013 ir 2014 m. (14 *off-shore* tipo laivų ir 4 laivų, skirtų automobiliams gabenti). Bendrame rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane gamybos planas pakeistas: 2009–2011 m. turės būti pastatoma 12–13 laivų per metus (5–7 laivai, skirti automobiliams gabenti, ir 6 *off-shore* tipo laivai, po 2008 m. nebus užsakymų statyti konteinerinius laivus).

(148) Kalbant apie gamybą, nesusijusią su laivų statyklų veikla, reikia pasakyti, kad sujungtose laivų statyklose ISD *Polska* ketina pradėti gaminti bokštus vėjo jėgainėms ir plieninės konstrukcijas. Plane numatyta pradėti gaminti vėjo jėgainių bokštus 2011 m., iš pradžių – po 75 vienetus per metus, o vėliau nuo 2014 m. padidinti pajėgumą iki 350 vienetų (planuojamas bokštų aukštis – 80 m).

(149) Birželio mėn. plane buvo numatyta gaminti įvairių rūšių plienines konstrukcijas (kranų strėles, kėlimo įrenginius, statybai skirtas plienines konstrukcijas ir laivų elementus), jų gamyba išaugtų nuo 2 174 tonų 2008 m. iki 13 500 tonų nuo 2011 m. ([20]).

(150) Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane aprašytos bendrovės ISD *Polska* (arba kitų bendrovių, priklausančių grupei *Donbas*) turimos pažangiosios plieninių konstrukcijų gamybos technologijos (*know-how*). Kai kurių rūšių gamybą ketinama perkelti iš Čenstakavos plieno lydyklos („Huta Częstochowa“) į sujungtas laivų statyklas. Plane pateikiami rinkos tyrimų, kuriuos atliko nepriklausomas konsultantas (Roland Berger), rezultatai rengiantis plėtoti plieninių konstrukcijų segmentą Gdansko laivų statykloje po to, kai 2007 m. pradžioje dalį akcijų perims bendrovė ISD *Polska*. Pagal restruktūrizavimo plane pateiktą informaciją, minėti tyrimų rezultatai rodo augimą plieninių konstrukcijų segmente Europoje, o ypač – Lenkijoje (pavyzdžiui, dėl infrastruktūros plėtros, įgyvendinamos naudojantis struktūrinių fondų lėšomis). Tie tyrimai Komisijai nebuvo pateikti.

(151) Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane buvo ir įvairių prognozių dėl plieninių konstrukcijų gamybos apimties, tai parodyta toliau pateikiamoje 1a lentelėje.

1a lentelė

Planuojama plieninių konstrukcijų gamyba, tonomis (2008 m. rugsėjo mėn. bendras restruktūrizavimo planas)

Gaminiai	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kranų strėlės	274	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Kranai	0	1 100	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Krovinių skyriai	1 500	6 000	16 000	22 400	36 000	36 000	36 000
Plieninės statybinės konstrukcijos	0	1 100	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Laivų dalys	0	1 000	1 450	5 000	13 000	13 000	13 000
Iš viso	1 774	11 200	23 950	34 900	56 500	56 500	56 500

b) ***Pramoninis ir veiklos restruktūrizavimas***

(152) Bendrame restruktūrizavimo plane pažymėta, kad abiejų laivų statyklų gamybai naudojamo turto sudedamosios dalys yra labai prastos būklės, o jų lygis atitinka būklę, buvusią Europos laivų statyklose praėjusio amžiaus dešimtojo dešimtmečio pradžioje. Planuojamos investicijos į laivų statybos veiklą yra 111 mln. EUR, o į gamybą, nesusijusią su laivų statyba, – 193 mln. PLN (175 mln. PLN į vėjo jėgainių bokštų gamybą ir 18 mln. PLN į plieninių konstrukcijų gamybą).

(153) Investicijos į laivų statybos veiką bus įgyvendinamos 2009–2011 m. dviem etapais, tačiau jie iš dalies sutaps laiko atžvilgiu. Prie svarbiausių investicijų ([21]) reikia priskirti investicijas į skardos pjovimo, plokščių panelių gamybos įrenginius, naują vamzdžių gamybos dirbtuvę ir sekcijų apdorojimo cechą. Tos investicijos kartu su organizaciniais pakeitimais turi lemti našumo padidėjimą – nuo 45 darb. val./CGT iki siekiamo 20 darb. val./CGT ([22]).

([20]) Numatomas kranų strėlių gamybos didėjimas nuo 474 tonų 2008 m. iki 1 700 tonų 2009 m., kėlimo įrenginių – nuo 1 700 tonų 2008 m. iki 6 000 tonų 2009 m., statybai skirtų plieninių konstrukcijų – nuo 0 iki 3 900 tonų 2011 m., o laivų dalių kitiems gamintojams nuo 0 iki 1 900 tonų 2011 m.

([21]) Išsamus investicijų sąrašas pateikiamas bendrovės ISD parengtame bendrame restruktūrizavimo plane, 42 lentelė, p. 138, ir 37 pav., p. 140.

([22]) ISD parengto bendro restruktūrizavimo plano 38 pav., p. 141.

(154) Pagrindiniai organizaciniai poreikiai susiję su tokiomis sritimis: pardavimo (sutarčių), medžiagų ir paslaugų pirkimo, projektavimo galimybių, gamybos, žmogiškųjų išteklių ir informacinių technologijų.

(155) Pagal bendrąją restruktūrizavimo programą numatyta įkurti Planavimo centrą, kurio užduotis būtų efektyvus gamybos planavimas visais organizaciniais sujungtų laivų statyklų lygmenimis. Įkūrus tokį centrą turėtų būti pašalinti planavimo proceso, grafikų planavimo, biudžeto nustatymo ir gamybos stebėsenos proceso trūkumai.

(156) Dėl sutarčių sudarymo – bendrovė ISD *Polska* ketina taikyti indeksavimo išlygą, kuri laivų statyklai padėtų apsisaugoti nuo medžiagų įsigijimo ir atlyginimų išlaidų didėjimo, nes riziką turėtų prisiimti statomo laivo savininkas. Laivų statykla turi parengti naują sutarties pavyzdį. Prie bendro rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plano pridėtos ištraukos iš kai kurių sutarčių, sudarytų dėl laivų statybos, siekiant parodyti, kad laivų statykla pajėgi derėtis dėl indeksavimo išlygų, apsaugančių nuo plieno kainų svyravimo rizikos.

(157) Siekdama apsisaugoti nuo valiutų kurso svyravimo rizikos laivų statykla ketina įdiegti atitinkamas priemones, nustatydama išlaidas ir pajamas, dėl kurių atsiranda valiutų rizika, ir apibrėždama leistinas tokios rizikos ribas. Rizikos valdymo sistema, numatyta bendrame restruktūrizavimo plane, paremta keturiais pagrindiniais dalykais: į riziką turi būti atsižvelgta rengiant laivų statyklos strategiją (apibrėžiama toleruotina rizika, rizikos valdymas), pritaikyta organizacinė struktūra, naudojamos informacinės technologijos ir taikomi įvairūs rizikos ribojimo metodai (įprastinė rizikos apribojimo politika (*hedging*), į sutartis įtraukiamos išlygos dėl indeksavimo, įsigyjamos finansinės priemonės – valiutų opcionai ir ateities sandoriai (*forward*)). Bendrame restruktūrizavimo plane išsamiau aprašoma siūloma apsaugos nuo valiutų rizikos politika. Plane nurodytos trys apsaugos priemonės, kuriomis turi pasinaudoti laivų statykla, pateikiami valiutų rizikos galimo poveikio ligšioliniam užsakymų portfeliui skaičiavimai iki 2012 m. ir tuo pagrindu apskaičiuotos apsaugos priemonių išlaidos. Pagal restruktūrizavimo planą bendrovė ISD *Polska* kreipėsi į kelis bankus, kurie tam, kad parengtų apsaugos priemonių pasiūlymą, pareikalavo, kad bendrovė pateiktų tinkamą apsaugos strategiją. Pagal planą tokia strategija turi būti parengta per pirmuosius šešis restruktūrizavimo mėnesius.

(158) Gamybos srityje tikslas yra įveikti sunkumus, susijusius su neefektyvia logistika Gdansko laivų statykloje, ir Gdynės laivų statyklos gamybos kliūtis. Plane numatyta paskirstyti užduotis tarp abiejų įmonių ir parengti naują medžiagų tiekimo schemą.

(159) Pirkimo ir medžiagų valdymo srityje pagrindinis tikslas yra sumažinti išlaidas. Restruktūrizavimo priemonės apima medžiagų įsigijimą, pavyzdžiui, renkantis gaminius mažiausiai iš trijų pasiūlymų, bendradarbiavimą su Čenstakavos plieno lydykla, išteklių valdymą ir pan.

(160) Informacinių technologijų srityje laivų statykla planuoja priimti į darbą ir parengti aukštos kvalifikacijos darbuotojus, išplėsti turimų informacinių technologijų naudojimo sritį ir modernizuoti jas.

(161) Užimtumo srityje tikslas yra įveikti sunkumus, susijusius su didele darbuotojų kaita ir dažnais neatvykimais į darbą. Bendrovė ISD *Polska* ketina bendradarbiauti su vietine darbuotojų atrankos firma. Plane numatyti vidiniai veiksmai – išplėtoti karjeros siekimo sistemas, įdiegti motyvacinę darbo užmokesčio sistemą (viršvalandžių valdymo, darbuotojų vertinimo, neatvykimų į darbą kontrolės ir atlyginimų sistemą, pagrįstą užduotimis ir kokybišku jų įvykdymu nustatytu terminu), taip pat plėtoti įmonės tapatumą. Plane primenama, kad užimtumas turi būti sumažintas nuo dabartinių 8 137 darbuotojų (2 651 žmogus dirba Gdansko laivų statykloje, 4 238 žmonės – Gdynės laivų statykloje ir 1 248 žmonės bendrovėse, priklausančiose Gdynės laivų statyklai) iki 5 395 darbuotojų. Pagal bendrą rugsėjo mėn. restruktūrizavimo planą darbuotojai bus atleidžiami palaipsniui 2009–2012 m. Atnaujintame plane pateikiami ir užimtumo restruktūrizavimo išlaidų bei rezultatų skaičiavimai.

(162) Be to, projektavimo veiklos srityje numatyta racionalizuoti Projektavimo biuro darbą ir geriau susieti jį su gamybos procesu.

(163) Plane glaustai bendrais bruožais aprašyti ir pageidaujami minėtų priemonių rezultatai organizacinio restruktūrizavimo srityje, jie pateikiami skaitinėmis vertėmis ir apibendrinti konstatuojant, kad našumo padidėjimas, kuris bus pasiektas naudojantis tomis priemonėmis, bus apie 12 darb. val. / CGT ([23]).

c) ***Finansų restruktūrizavimas***

(164) Kalbant apie finansų restruktūrizavimą, plane numatyta, kad valstybės pagalbos priemonės, apie kurias Komisijai buvo pranešta vykstant oficialiai tyrimo procedūrai (žr. 9 dalį toliau), bus įgyvendintos. Be to, plane numatyta valstybės skiriama 385 mln. PLN kapitalo injekcija laivų statyklai apmokėti visuomeninius teisinius įsipareigojimus ir kai kurių visuomeninių teisinių įsipareigojimų mokėjimo išdėstymas dalinėmis įmokomis (ypač Socialinio draudimo įstaigai mokėtinų draudimo įmokų) ir jų įvykdymas iki 2018 m. (tai visuomeniniai teisiniai

([23]) ISD parengto bendro restruktūrizavimo plano 38 pav., p. 141.

įsipareigojimai, kurių nominali vertė yra 418,8 mln. PLN ([24]), valstybės skiriama 250 mln. PLN kapitalo injekcija laivų statyklai padengti nuostoliams, kurie bus patirti 2008 m., taip pat 200 mln. PLN valstybės (ARP) kapitalo injekcija laivų statyklai, skirta finansuoti apyvartiniam kapitalui, ir tai, kad valstybė perims galimus 308 mln. PLN dydžio įsipareigojimus, kurie yra ginčo dėl įsiskolintų Gdansko laivų statyklos mokestinių įsipareigojimų dalykas.

(165) Plane numatytas maždaug 712 mln. PLN dydžio restruktūrizavimo išlaidų finansavimas iš būsimų įmonės piniginių įplaukų.

d) ***Restruktūrizavimo išlaidos ir nuosavas įnašas***

(166) Bendrame restruktūrizavimo plane nurodyta iki šiol Gdynės laivų statyklos patirtų restruktūrizavimo išlaidų vertė yra 936 702 419 PLN, į šią sumą įskaičiuotos, pavyzdžiui, 98 mln. PLN investicinės išlaidos ir 365 mln. PLN skolos restruktūrizavimo išlaidos ([25]). Pagal bendrame restruktūrizavimo plane pateiktą informaciją Gdansko laivų statyklos restruktūrizavimo išlaidos buvo 311 533 500 PLN, į šią sumą įskaičiuotos, pavyzdžiui, 23 mln. PLN investicinės išlaidos ir 48 PLN skolos restruktūrizavimo išlaidos ([26]). Bendrame rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane praeityje patirtos išlaidos nepakito, tačiau numatoma, kad pasikeis suplanuotos sujungtų laivų statyklų restruktūrizavimo išlaidos. Galimos išlaidos: investicijos – 552 mln. PLN, susikaupusių visuomeninių teisinių įsipareigojimų įvykdymas – 892 mln. PLN ([27]), susikaupusių civilinių teisinių įsipareigojimų įvykdymas – 889 mln. PLN, nuostolių, kurie 2008 m. turėtų būti 250 mln. PLN, padengimas ([28]), galimų 308 mln. PLN dydžio įsipareigojimų, kurie yra ginčo dėl įsiskolintų Gdansko laivų statyklos mokestinių įsipareigojimų dalykas, padengimas, nereikalingo laivų statyklos gamybinio turto (stapelių) išardymas – 42,8 mln. PLN ir užimtumo restruktūrizavimas – 69 mln. PLN. Iš viso numatomos 3 mlrd. PLN išlaidos.

(167) Per susitikimą, įvykusį rugsėjo 30 d., Lenkijos valdžios institucijos pasiūlė, kad analizuojant nuosavo įnašo į restruktūrizavimo išlaidas dydį nebūtų atsižvelgiama į praeityje laivų statyklai suteiktą pagalbą, kuri *de facto* buvo veiklos pagalbos pobūdžio. Lenkijos valdžios institucijos teigė, kad vertindama restruktūrizavimo išlaidas Komisija turėtų pripažinti tik išlaidas, patirtas nuo to momento, kai laivų statyklos valdymą perėmė investuotojas. ISD *Polska* tapo pagrindinė Gdansko laivų statyklos savininkė 2008 m. lapkričio 28 d., ir Lenkijos valdžios institucijos mano, kad restruktūrizavimo išlaidos, kurias nuo tos dienos patyrė Gdansko laivų statykla, yra 62,5 mln. PLN. Kalbant apie Gdynės laivų statyklą, kurios dalininkė ISD *Polska* dar nėra, neturi būti atsižvelgta į jokias praeityje patirtas restruktūrizavimo išlaidas. Todėl restruktūrizavimo išlaidos, į kurias atsižvelgti Lenkijos valdžios institucijos pasiūlė rugsėjo 30 d. susitikime, būtų 3,065 mlrd. PLN.

(168) Bendrovė ISD *Polska* teigė, kad nuosavas laivų statyklos ir jos akcininkų įnašas į restruktūrizavimo išlaidas atsižvelgiant į bendrame rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane pateiktus siūlymus, būtų toks, kaip parodyta toliau pateikiamoje 1b lentelėje.

1b lentelė

Nuosavas įnašas į restruktūrizavimo išlaidas pagal bendrą rugsėjo mėn. restruktūrizavimo planą

(PLN)

		Tariamas nuosavas įnašas, įdėtas praeityje
1.	Gdynės laivų statyklos turto dalių pardavimas	3 783 515
2.	Mainais už skolas įmonės darbuotojų ir privačių kreditorių gautos bendrovės akcijos	70 740 000
3.	Gdynės laivų statyklos finansinio turto pardavimas nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2008 m. birželio 24 d.	72 797 423
4.	Gdynės laivų statyklos gamybinio turto išnuomojimas	8 335 000

([24]) 109 lentelė, pridėta prie bendro rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plano.
([25]) 13 lentelė, bendro restruktūrizavimo plano p. 243.
([26]) 12 lentelė, bendro restruktūrizavimo plano p. 242.
([27]) Įskaitant viešuosius teisinius įsipareigojimus, kurie buvo atidėti ir apmokėti dalinėmis įmokomis.
([28]) Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane numatyta 2008 m. padidinti grynąjį turtą iki 250 mln. PLN, tai turėtų būti padengta iš valstybės skirtų lėšų.

5.	Gdynės laivų statyklos investicijų išlaidos 2004–2007 m.	98 044 000
6.	Bendrovės ISD įsigytos laivų statyklos akcijos	35 875 059
7.	Gdansko laivų statyklos investicijų išlaidos 2004–2007 m.	22 238 900
8.	Gdansko laivų statyklos gamybinio turto išnuomojimas	14 700 000
9.	Restruktūrizavimo paskola, suteikta banko *Nord/LB*	20 000 000
10.	Paskola iš SD	2 000 000
	Tariamas nuosavas įnašas, kuris bus įdėtas ateityje	
11.	Kapitalo padidinimas, kurį įgyvendins bendrovė ISD	305 000 000
12.	Kapitalo padidinimas, kurį įgyvendins bendrovė ISD	100 000 000
13.	Turto sudedamųjų dalių pardavimas	240 000 000
14.	Paskola/kreditas, skirtas vykdomai veiklai finansuoti	280 000 000
15.	Investicinis kreditas, skirtas gamybai, nesusijusiai su laivų statyba	185 000 000
16.	Apyvartinis kreditas, skirtas finansuoti vykdomai gamybai, nesusijusiai su laivų statyba, finansuoti	45 000 000
17.	Laivų statyklos akcijų įsigijimas iš ARP [1]	69 560 400

[1] Pagal ARP ir ISD *Polska* 2007 m. spalio 31 d. sutartį, pakeistą 2008 m. liepos 8 d., ARP turi pardavimo opcioną (*put-option*), suteikiantį teisę parduoti likusias Gdansko laivų statyklos akcijas ne anksčiau kaip 2011 m. spalio 31 d.

(169) Iš bendro restruktūrizavimo plano paaiškinimų, kuriuos Lenkija pateikė 2008 m. liepos 7 d., ir iš bendro rugsėjo mėn. plano matyti, kad apie išorinio finansavimo šaltinus, pažymėtus 14–16 numeriais, iki šiol nebuvo žinoma.

(170) ISD *Polska* vykdomai veiklai finansuoti numato gauti 280 mln. PLN paskolą/kreditą 2012 m. ir laiko šią prielaidą tikroviška, turėdama omenyje neva palankų sujungtų laivų statyklų skolos santykį su EBIDTA, numatomu 2012 m.

(171) Gauti paskoloms, iš kurių numatoma finansuoti gamybą, nesusijusią su laivų statyba (vėjo jėgainių bokštų; 15–16 pozicijos), bendrovė ISD *Polska* ketina tam tikslui įsteigti bendrovę, pavaldžią sujungtoms laivų statykloms, kuri vykdytų vėjo jėgainių bokštų gamybos veiklą, ir mano, kad ta veikla pritrauks kapitalą iš išorės. Bendrame rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane pateikiama papildoma informacija apie investicinę paskolą vėjo jėgainių bokštų projektui (15 pozicija). Apibūdintas jėgainių bokštų projektas, kuris turės būti pateiktas nagrinėti įvairiems bankams. Prie restruktūrizavimo plano pridėtas ir banko *Kredyt Bank* (KBC) 2008 m. rugpjūčio 4 d. bei banko *Fortis Bank* 2008 m. rugsėjo 4 d. raštai, kuriuose išreiškiamas susidomėjimas tuo projektu. Pasak *Fortis Bank*, visuotinai žinoma, kad bankas domisi atsinaujinančių energijos šaltinių projektais. Dėl to *Fortis Bank* konstatuoja, kad bendrovės ISD projektas vėjo jėgainių srityje „atrodo esąs labai įdomus“, ir apibendrindamas pareiškia, kad yra suinteresuotas tolesnėmis išsamiomis derybomis. Bankas *Kredyt Bank* patvirtino savo susidomėjimą atsinaujinančių energijos šaltinių projekto finansavimu. Toliau bankas išvardija analizes, kurios turi būti atliktos prieš nagrinėjant pasiūlymą dėl kreditavimo; tai veiklos plano ir finansinio modelio, paremto realiomis ir rinkos taisykles atitinkančiomis prielaidomis, įvertinimas, projekto pelningumo įvertinimas ir jo priklausomybės nuo tokių veiksnių kaip medžiagų kainos ir valiutų kursai nustatymas, sudarytų tiekimo sutarčių įvertinimas, taip pat rezultatai, kurių bus pasiekta pasibaigus vykdomoms administracinėms procedūroms, susijusioms su teisiniu nuosavybės, kuria naudojantis projektas turi būti įgyvendintas, statusu.

(172) 2008 m. liepos 8 d. raštu Lenkija pateikė finansinio ir gamybinio turto sudedamųjų dalių, kurias bendrovė ISD *Polska* ketina parduoti norėdama gauti 189 mln. PLN pajamas, sąrašą. Bendrame rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane tas skaičius padidintas iki 240 mln. PLN. Skirtumas visų pirma susijęs su pagrindinio pardavimo sandorio dalyko – žemės, kurioje dabar yra trys Gdansko laivų statyklos stapeliai, įvertinimu. Birželio mėn. restruktūrizavimo plane buvo numatyta nominali pajamų iš

pardavimo vertė (pardavimo kaina atėmus nekilnojamojo turto paruošimo parduoti išlaidos) ir į restruktūrizavimo išlaidas įtrauktos to nekilnojamojo turto paruošimo parduoti išlaidos. Be to, prie bendro rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plano buvo pridėtas nepriklausomas nekilnojamojo turto vertinimas. Jame nenurodyta dabartinė nekilnojamojo turto rinkos kaina, pateikiama tik skaičiuojamoji vertė, kurią tas nekilnojamasis turtas turėtų investuotojui, įsigijusiam jį plėtros tikslams (apartamentų, administracinių ir biurų pastatų statybai).

(173) Lenkija paaiškino, kad žemė, kurioje yra Gdansko laivų statyklos stapeliai, ir žemė greta jų dabar priklauso bendrovei *Synergia 99*. Gdynės laivų statykla yra viena iš bendrovės *Synergia 99* dalininkų ir pagal dalininkų sutartį tos bendrovės likvidavimo atveju turi teisę įsigyti stapelius ir žemė, kurioje jie yra. Pagal Lenkijos pateiktą informaciją bendrovės *Synergia 99* turto sudedamųjų dalių paskirstymas dalininkams priklauso nuo dabar vykstančio administracinio proceso, susijusio su Gdansko uosto ribų nustatymu.

(174) Bendrame rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane buvo paaiškinta, kad vykdomos administracinės procedūros nėra susijusios su žemės sklypu, esančiu greta stapelių, ir pridėtas bendrovės *Synergia 99* 2008 m. rugpjūčio 28 d. patvirtinimas, kad ji atitinkamoms valdžios institucijoms pateiks paraišką išskirti iš nekilnojamojo turto, ant kurio yra uostas, teritoriją, kurioje yra stapelis.

(175) Be to, bendrame rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane paaiškintos bendrovės *Synergia 99* dalininkų suderintos jos likvidavimo sąlygos. Bendrovė bus likviduota dviem etapais: iš pradžių *Synergia 99* bus padalyta į du subjektus, kurie perims apibrėžtą bendrovės *Synergia 99* turtą, o vėliau Gdynės laivų statykla taps išimtinė subjekto, turinčio tą sklypą, kuriame yra stapeliai, savininkė. Pagal planą pirmasis likvidavimo etapas buvo įgyvendintas 2008 m. spalio 15 d. bendrovės *Synergia 99* dalininkų susirinkime. Tačiau planuojamas padalijimas priklauso nuo uosto ribų pakeitimo. Bendrovės *Synergia 99* dalininkų susitarimas dėl likvidavimo sąlygų laikinai sustabdytas.

(176) Gdynės laivų statyklos balanse nurodyta laivų statyklos dalis bendrovėje *Synergia 99* yra 40 mln. PLN. Pagal bendrame rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane pateiktą informaciją ([29]), kad dalininkai galėtų sudaryti susitarimą dėl turto paskirstymo bendrovės *Synergia 99* likvidavimo atveju, jos valdyba 2007 m. rugpjūčio mėn. pateikė patvirtinimą, kad bendrovės turto nominali vertė yra […] (*) mln. PLN, ir tai, valdybos nuomone, atspindi jo rinkos vertę. Nepriklausomas vertinimas, kurį valdyba pateikė dalininkams tuo metu, patvirtina, kad žemės, ant kurios yra stapeliai, rinkos vertė yra […] mln. PLN.

([29]) Rugsėjo mėn. bendro restruktūrizavimo plano 56 priedas.

e) ***Finansinės prognozės***

(177) Bendrame rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane pateikiamos pakeistos finansinės prognozės. Jos paremtos tam tikromis prielaidomis dėl infliacijos, WIBOR 3m palūkanų normos, USD/PLN kurso ir medžiagų išlaidų, kurios savo ruožtu pagrįstos išorinių ekspertų vertinimais. Birželio mėn. plane buvo taikytas 2,254 PLN/USD kursas 2008 m. ir 2,32 PLN/USD kursas 2009 m., o rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane, remiantis išorine ataskaita ([30]) taikytas PLN/USD kursas buvo 2,32 visam restruktūrizavimo laikotarpiui. Birželio mėn. plane plieno kaina, numatyta 2008 m., buvo 1 381 JAV dol. už toną, ir tikimasi, kad vėliau ji sumažės 1 211 JAV dol. už toną 2011 m., vėliau vėl išaugs iki 1 359 dol. už toną 2014 m. Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane buvo numatytos jau didesnės plieno kainos (1 539 dol. už toną 2009 m., 1 350 dol. už toną 2011 ir 1 516 dol. už toną 2014 m.). Bendrame birželio mėn. restruktūrizavimo plane buvo numatyta, kad darbo užmokestis augs taip: 2009 m. – 7,6 %, 2010 m. – 7 %, 2011 m. – 6 % ir apie 5 % po 2012 m. Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane numatytas mažesnis darbo užmokesčio augimas: 2009 m. – 5,8 %, 2010 m. – 5 %, 2011 m. ir 2012 m. – 4 %, po 2012 m. – 3 % ([31]). Birželio mėn. restruktūrizavimo plane numatyta, kad infliacija sieks apie 2,2 %. Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane jau buvo numatyta didesnė infliacija, nuo 3,4 % 2009 m. ([32]) ir toliau palaipsniui mažėjanti ([33]) (iki 2,5–2,6 % po 2012 m.).

(178) Pagrindinis finansinių prognozių, pateiktų rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane, pakeitimas palyginti su birželio mėn. planu, buvo skirtumas tarp pajamų, numatomų gauti pardavus laivus, ir iš veiklos, nesusijusios su laivų statyba. Rugsėjo mėn. plane, be kita ko, numatytos ir gerokai didesnės laivų, skirtų automobiliams gabenti – vieno iš dviejų pagrindinių laivų statyklos gaminių, kainos; tas pasikeitimas turi didelę įtaką pelno ir nuostolio ataskaitai.

(*) Kai kurios šio teksto dalys paslėptos, kad nebūtų atskleista konfidenciali informacija; vietoj tų dalių – daugtaškiai arba laužtiniai skliaustai.

([30]) Pagal 2008 m. birželio mėn. *Goldman Sachs, The global FX monthly analysis.*

([31]) *Global insight.*

([32]) Europos Komisija, ekonomikos prognozė, 2008 m. pavasaris.

([33]) *Global insight.*

(179) Konsoliduotos pelno ir nuostolio ataskaitos prognozė dėl laivų statybos veiklos ir veiklos, nesusijusios su laivų statyba, pateikta rugsėjo mėn. plane, rodo teigiamą pelno maržą nuo 2009 m., tada ji turėtų būti 4,1 %, 2010 m. – 3,1 %, 2011 m. – 7,4 %, o restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje, 2012 m., 6,4 %. Pelno marža 2014 m. sumažės iki 4,3 % (dėl pablogėjusios rinkos konjunktūros), o vėliau palaipsniui didės iki 7,7 % 2017 m.

(180) Bendrame birželio mėn. restruktūrizavimo plane pateikta sutrumpinta jautrumo analizės versija; atliekant tą analizę buvo ištirta tam tikrų pokyčių įtaka pagrindinėms prielaidoms, kuriomis remiantis buvo daromos prognozės dėl EBIDTA rodiklio vertės EBIDTA per 10 metų ir sukaupto 10 metų pelno. Buvo analizuojamas ir tolesnis zloto vertės didėjimas po 5 grašius ir tolesnis plieno kainų bei atlyginimų augimas 5 %. Bendrame rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane pateikta nauja išsamesnė jautrumo analizė, be kita ko, aptariami ir zloto vertės padidėjimo 5 % JAV dolerio atžvilgiu padariniai. Rugsėjo mėn. plane buvo numatoma, kad Lenkija įsives eurą 2013 m. ir nuo to laiko PLN/USD valiutų kurso pokyčiai neturės įtakos laivų statyklos veiklai. Nauja jautrumo analizė parodo ir padarinius, jei doleris euro atžvilgiu sumažės 5 %, tai turėtų įvykti 2013–2017 m. (t. y. po to, kai Lenkijoje numatoma įvesti eurą).

(181) Finansinės prognozės, pateiktos birželio mėn. restruktūrizavimo plane, rodė, kad nediskontuotas grąžos laikotarpis (neatsižvelgiant į pinigų vertės kitimą laike) prasidės tik 11-aisiais veiklos metais, t. y. 2019 m. Skaičiuojant buvo atsižvelgta tik į finansinę investuotojo padėtį (440 mln. PLN), tai reiškia, kad per analizuojamą laikotarpį sukauptos piniginių lėšų įplaukos lyginamos tik su lėšomis, kurias kaip kapitalo injekciją skiria investuotojas, ir neatsižvelgiama į tai, kad pirmiausia didelę kapitalo injekciją laivų statyklai turi skirti valstybė. Plane numatyta, kad maždaug 712 mln. PLN restruktūrizavimo išlaidos bus padengtos iš būsimų bendrovės piniginių įplaukų.

(182) Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane pateikti nediskontuoti grąžos laikotarpio, kuris yra 10 metų, skaičiavimai. Tame plane taip pat numatyta, kad didelė restruktūrizavimo išlaidų dalis (712 mln. PLN ([34]) bus padengta iš būsimų piniginių įplaukų.

7. *RESTRUKTŪRIZAVIMO PLANAS, PARENGTAS PSC*

(183) Bendrovė PSC įsteigta Lenkijoje 2007 m., jos užduotis buvo įsigyti Gdynės laivų statyklą. Bendrovė priklauso dviem bendrovėms: *Marine Co* ir *Maritim Shipyard*, kurias kontroliuoja Lenkijos verslininkas Januszas Baranas. Tos dvi bendrovės nuo dešimtojo praėjusio amžiaus dešimtmečio veikia Gdynės, Gdansko ir Ščecino teritorijoje, statydamos laivus ir valtis; tos bendrovės kaip subtiekėjai bendradarbiauja su didelėmis laivų statyklomis, daugiausia – Vokietijos, Norvegijos, Nyderlandų, Prancūzijos, tiekdamos blokus bei sekcijas ir teikdamos paslaugas. Visoje grupėje dirba 1 500 žmonių.

a) ***Pardavimo strategija***

(184) Kalbant apie rinkos strategiją plane numatyta, viena vertus, koncentruotis į konteinerinių laivų, laivų, skirtų automobiliams gabenti, ir dujų tanklaivių gamybą, o kita vertus, per metus pastatyti iki 10 laivų, skirtų aptarnauti gręžinių platformoms. Be to, plane numatyta, kad laivų statykla ateityje turėtų pastatyti 12 laivų per metus, ir tokie būtų gamybiniai laivų statyklos pajėgumai uždarius mažąjį doką. Kita vertus, aprašant būsimą gamybą daroma prielaida, kad statomų laivų skaičius didės – 2008 m. – 6, 2009 m. –12, 2010 m. – 17, o 2012 m. – net 21 laivas. Be to, pateiktame finansiniame modelyje, kurio pagrindu neva atliktos finansinės analizės, taip pat numatomas gamybos augimas iki 21 laivo 2012 m.

(185) Be to, plane numatyta įvairinti laivų statyklos veiklą ir statyti konteinerių terminalą dabartinėje laivų statyklos teritorijoje. Plane nurodyta, kad apribojusi gamybinius pajėgumus laivų statykla turėtų nenaudojamą teritoriją palei pakrantės liniją, ten būtų galima pastatyti konteinerių terminalą, kurio perkrovimo pajėgumas būtų 150 000 TEU per metus.

b) ***Pramoninis ir veiklos restruktūrizavimas***

(186) Pagrindinės siūlomos restruktūrizavimo priemonės apima pramoninį restruktūrizavimą įgyvendinant investicijų planą, kurio tikslas – padidinti našumą, sumažinti išlaidas ir sutrumpinti gamybos ciklą. Numatytos investicijų į laivų statybą plano išlaidos yra 80 625 000 EUR. Be to, numatomos 50 mln. PLN (apie 15 mln. EUR) investicijos į konteinerių terminalo statybą. Dėl to bendrosios investicijų išlaidos būtų 95,6 mln. EUR. Tačiau kitoje restruktūrizavimo plano dalyje matyti, kad numatyta bendroji investicijų vertė yra 131 mln. EUR (443 mln. PLN). Plane nepaaiškinta, kaip atsiranda tų dviejų verčių skirtumas. Plane teigiama, kad įgyvendinus tas priemones išlaidos turi sumažėti 25 % perskaičiavus vienam laivui tenkančias išlaidas per penkerius metus.

([34]) Pavyzdžiui, iki 2008 m. susikaupę 400 mln. PLN viešieji teisiniai įsipareigojimai bus įvykdyti naudojant papildomą piniginių lėšų srautą, kurio tikimasi 2012–2018 m.

(187) Be to, plane numatyta įdiegti integruotą informacinę sistemą, skirtą valdyti visoms laivų statyklos veiklos sritims – projektavimo, tiekimo, atsargų, plieno apdorojimo, gamybos planavimo ir stebėsenos pagal buhalterinė apskaitą.

(188) Plane numatyta išlaikyti dabartinį užimtumo lygį arba apriboti jį iki 650 darbuotojų. Plane nepaaiškinta, kokie veiksniai galėtų turėti įtakos renkantis kurį nors vieną iš tų sprendimų. Plane numatyta įdiegti motyvacinę darbo užmokesčio sistemą.

(189) Tačiau kalbant apie pagrindinius laivų statyklos sunkumus, t. y. patiriamą valiutų riziką ir plieno kainų augimą, plane siūloma įgyvendinti į sutartis įtraukiamų išlygų dėl indeksavimo sistemos ir įprastinės rizikos apribojimo politikos (*hedging*), kai išlaidos dengiamos ta valiuta, kuria gaunamos pajamos.

(190) Be to, plane numatyta, kad laivų statybos finansavimą užtikrins paskolų garantijos, kurias suteiks KUKE, taikydama palankesnius tarifus palyginti su įprastais tarifais, kuriuos KUKE taiko įmonėms, nepatiriančioms sunkumų, ir Valstybės iždo garantuotos paskolos, teikiamos iš ES lėšų.

c) ***Finansų restruktūrizavimas***

(191) Kalbant apie finansų restruktūrizavimą plane numatyta persvarstyti su užsakovais galiojančias sutartis, kad galima būtų apriboti laukiamus nuostolius. Pagal plane pateiktą informaciją po restruktūrizavimo kainos turi padidėti 30 % (palyginti su rinkos kainomis) ir garantuoti papildomas 100 mln. JAV dol. pajamas.

(192) Plano įgyvendinimas priklauso nuo to, ar valstybė suteiks papildomą pagalbą skirdama laivų statyklai 515 mln. PLN kapitalo injekciją, nurašydama 497 mln. PLN bendros vertės visuomeninius teisinius įsipareigojimus ir atidėdama jų įvykdymo terminus, taip pat nuo to, kaip bus vykdomi kiti susikaupę ir galimi laivų statyklos įsipareigojimai (pavyzdžiui, padengti nuostolius, kurie gali atsirasti ateityje vykdant dabartines sutartis arba vykstant ginčams teisme). Be to, investuotojas siekia valstybės garantijų, kad KUKE teiks laivų pagaminimo garantijas restruktūrizavimo laikotarpiu, taikydama palankesnius tarifus palyginti su tais tarifais, kuriuos KUKE paprastai taiko sunkumų nepatiriančioms įmonėms, taip pat Valstybės iždo garantijų dėl vykdomos veiklos finansavimo 297 mln. PLN suma.

d) ***Nuosavas įnašas***

(193) Kalbant apie nuosavą įnašą plane numatyta, kad tai bus 500 mln. PLN kapitalo injekcija, kurią laivų statyklai skirs investuotojas investicijoms finansuoti ir nuostoliams, kuriuos numatoma patirti vykdant dabartines laivų statyklos sutartis, padengti. Be to, plane teigiama, kad 50 mln. EUR pajamos iš planuojamo laivų statyklos turto sudedamųjų dalių pardavimo ir pajamos, gautos pardavus turtą po įstojimo (124,5 mln. PLN), taip pat yra nuosavas įnašas į restruktūrizavimo išlaidas. Remiantis tuo būtų galima konstatuoti, kad nuosavo įnašo suma padidėja iki 675 mln. PLN. Tačiau restruktūrizavimo plane investuotojo nurodytas nuosavas įnašas yra tik 475 mln. PLN.

e) ***Finansinės prognozės***

(194) Finansinėse prognozėse numatomas stabilus valiutų kursas – 3,46 PLN/EUR ir 2,2 PLN/USD. Prognozės paremtos prielaida, kad statomų laivų skaičius padidės iki 21 laivo 2012 m., ir nurodoma, kad investuotojas iš tikrųjų ketina plėtoti laivų statykloje vykdomą laivų statybos veiklą: numatomas pardavimas 2008 m. turėtų būti 1,2 mlrd. PLN, be to, laikoma, kad jis nuolatos didės ir 2012 m. bus 2,6 mlrd. PLN (116 % augimas palyginti su 2008 m. pardavimu).

8. *KOMPENSUOJAMOSIOS PRIEMONĖS*

(195) Bendradarbiaudama su savo išoriniu konsultantu ir laivų statykla Komisija taikė tokią gamybinių pajėgumų sumažinimo – Lenkijos pasiūlytos kompensuojamosios priemonės – vertinimo metodiką.

(196) Kad kompensuojamosios priemonės atliktų savo vaidmenį, gamybinius pajėgumus reikia apriboti taip, kad būtų garantuota, jog būsimi laivų statyklos gamybiniai pajėgumai po restruktūrizavimo bus mažesni negu dabartiniai.

(197) Pirmiausia Komisija įvertino esamus techninius laivų statyklos gamybinius pajėgumus ir konstatavo, kad laivų montavimas dokuose yra viena iš kebliausių laivų statybos gamybinio proceso dalių, su kuria nelengva susidoroti naudojantis subrangos metodu. Pagal Komisijos taikytą metodiką, dėl kurios Lenkijos valdžios institucijos ir Gdynės laivų statykla nepateikė jokių prieštaravimų, gamybiniai pajėgumai apskaičiuojami remiantis montavimo doke laiku ir imant standartinį laivų komplektą (nes laivų CTG vertė būna skirtinga, nors jų montavimo laikas būtų toks pats).

(198) Nustatant dabartinius gamybinius pajėgumus atsižvelgiama į laiką, kuris faktiškai reikalingas (to tipo) laivui doke sumontuoti. Tas laikas turi atspindėti visus esamus gamybos proceso trūkumus, pavyzdžiui, mažą našumą, kliūtis, nusidėvėjusį turtą, nenašų gamybos procesą ir sunkumus, susijusius su darbo jėga. Vienintelis veiksnys, kuris gali turėti įtakos montavimo laikui, yra dabartiniai

finansiniai laivų statyklos apribojimai, kuriuos lemia prasta jos finansinė padėtis. Jei laivų statykla negali nuolatos gauti apyvartinio kapitalo arba negauna jo visiškai, gamybos procesas gali smarkiai sutrikti. Kadangi tai išorinis veiksnys, būdingas visoms sunkumus patiriančioms įmonėms ir nesusijęs su pačios įmonės našumo trūkumu, Komisija laiko, kad *tikrąjį* laivų statyklos *našumą* galima koreguoti darant prielaidą, kad laivų statykla apyvartinio kapitalo gali gauti nuolatos.

(199) Atliekant būsimų gamybinių laivų statyklos pajėgumų vertinimą atsižvelgiama į *tikėtiną* laiką, reikalingą (tos rūšies) laivui doke sumontuoti, darant prielaidą, kad laivų statyklos našumas panašus į lyginamąjį našumą, kurį apskaičiavo kitos, konkuruojančios Europos laivų statyklos. Kitaip tariant, reikia atsižvelgti į būtino objektų modernizavimo ir darbo sąlygų optimizavimo (organizavimo, finansų, tiekinių, darbuotojų) rezultatus.

(200) Modernizavimas yra neišvengiamas, jeigu laivų statykla nori atkurti ilgalaikį gyvybingumą. Po modernizavimo padidėjęs našumas, viena vertus, leis laivų statyklai sumažinti išlaidas, kita vertus, pagreitins gamybą. Gerėjant įvairiems gamybos aspektams, padidės gamybiniai pajėgumai, suprantami kaip galimybė pagaminti tam tikrą laivų skaičių. Dėl to reikia pažymėti, kad kai kurių objektų uždarymą, pavyzdžiui, Lenkijos siūlomą Gdynės laivų statyklos sausojo doko SD I uždarymą, gali atsverti padidėję kitos doko dalies gamybiniai pajėgumai. Jeigu kompensuojamosios priemonės turi ir toliau atlikti savo vaidmenį, laivų statyklos gamybinius pajėgumus reikia sumažinti taip, kad užbaigus restruktūrizavimą ar įdėjus investicijų ir padidėjus našumui gamybiniai pajėgumai būtų mažesni negu yra dabar. Tiktai taip bus galima pasiekti du tikslus – atkurti ilgalaikį gyvybingumą, o tam reikia padidinti našumą, ir iki minimumo sumažinti konkurencijos iškraipymus.

(201) Siekiant užtikrinti sąsają skaičiuojant ir esamus, ir būsimus gamybinius pajėgumus, reikia taikyti tą patį gaminių asortimentą, t. y. laivai turi būti to paties tipo. Pakaitai galima imti „standartinį laivą“ (t. y. taikyti standartinę CGT vertę, atsižvelgiant į tai, kokių laivų užsakymų yra laivų statyklos portfelyje).

(202) Iš pradžių Gdynės laivų statykla teigė, kad jos techniniai gamybiniai pajėgumai yra 540 tūkst. CGT. Po to, kai buvo patekti paaiškinimai ir Komisijos tarnybos suderino su Gdynės laivų statykla pirmiau aprašytą metodiką, Gdynės laivų statykla konstatavo, kad techninės prielaidos esamų gamybinių pajėgumų skaičiavimo tikslams esant tokiai padėčiai, kai laivų statykla nepatiria finansinių apribojimų, yra tokios, kad gamyba doke vyksta 3 mėnesių ciklais, o kartu montuojama iki 3 laivų, kurie užbaigiami skirtingais etapais (didesniame doke SD II iš dalies taikomas metodas *semi-tandem*), vadinasi, per metus pastatoma iki 14 laivų. Prielaidoje taikytas asortimentas buvo standartinis laivų statyklai, tai patvirtinta ir pagal užsakymų portfelį, ir pagal pardavimo strategiją, pateiktą 2006 m. restruktūrizavimo plane. Esant vidutinei CGT vertei – 27 tūkst. CGT vienam laivui, dabartiniai laivų statyklos gamybiniai pajėgumai be finansinių apribojimų būtų 378 tūkst. CGT.

(203) Siekdama nustatyti esamų finansinių apribojimų įtaką gamybos procesui (t. y. kiek savaičių / mėnesių pailgėjo gamybos ciklas vėluojant medžiagų tiekiniams vien tik dėl apyvartinio kapitalo trūkumo), ir patikrinti, ar tokių apribojimų reikšmė nebuvo nepakankamai įvertinta arba pervertinta, Komisija palygino tą skaičių su geriausiu rezultatu, pasiekti per paskutinius metus (12 laivų, kurių bendra talpa 72 tūkst. CGT, 2002 m.). Pirma, Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad iš dalies skirtumas tarp geriausio 2002 m. rezultato ir dabartinių techninių laivų statyklos gamybinių pajėgumų atsiranda dėl užsakymų portfelio skirtumų. Dabar laivų statykla gamino didesnės CGT vertės laivus. Jeigu laivų statykla 2002 m. būtų stačiusi vidutinės CGT vertės – 27 tūkst. CGT – laivus, jos gamybos rezultatas būtų 324 tūkst. CGT. Kitą skirtumo dalį galima priskirti finansinių apribojimų įtakai gamybos procesui, ji maždaug atitiktų du vidutinės CGT vertės laivus, t. y. 14 %, ir tokią prielaidą Komisija laiko esant pagrįstą.

(204) Dėl būsimų laivų statyklos gamybinių pajėgumų, darydama prielaidą, kad bus eksploatuojami abu dokai, laivų statykla paaiškino, kad didesnį doką SD II galima naudoti gamybai, vykdomai ir vienu metu, ir metodu *semi-tandem*, tai suteiktų galimybę vienu metu gaminti keturis laivų korpusus skirtingais užbaigimo etapais. Taip laivų statykla galėtų pastatyti iki 18 laivų, darant prielaidą, kad doke bus taikomas 3 mėnesių gamybos ciklas ([35]). Laikant, kad vidutinė vieno laivo CGT vertė yra 27 tūkst., būsimi laivų statyklos su eksploatuojamais dviem dokais gamybiniai pajėgumai būtų 486 tūkst. CGT. Būsimi laivų statyklos gamybiniai pajėgumai uždarius mažesnį doką SD I būtų 12 laivų, t. y. 324 tūkst. CGT, darant prielaidą, kad vidutinė CGT vertė vienam laivui yra 27 tūkst. CGT.

([35]) Laivų statykla patvirtino, kad gamybos ciklo trukmė doke iš esmės nepasikeis, nes labiausiai tikėtina, kad dėl investicijų sumažės išlaidos, o ne sutrumpės gamybos ciklas.

(205) Remdamasi tais duomenimis Komisija konstatavo, kad laivų statyklos gamybiniai pajėgumai uždarius mažesnį doką SD I sumažėtų apie 14 %. Atsižvelgdamos į tai, kad tada laivų statykla turėtų tik vieną objektą, naudojamą laivams į vandenį nuleisti, – sausąjį doką SD II, ir tai, kad laivų statykla, pasiremdama išsamia ir patikima pelningumo slenksčio analize, įrodė, kad bet koks gamybinių pajėgumų sumažinimas sausajame doke SD II, neskaitant sausojo doko SD I uždarymo, keltų grėsmę ilgalaikio laivų statyklos gyvybingumo atkūrimui, Komisijos tarnybos preliminariai konstatavo, kad Lenkijos pasiūlytas sausojo doko SD I uždarymas būtų pakankama kompensuojamoji priemonė.

(206) Bendrovės ISD *Polska* parengtame bendrame restruktūrizavimo plane pasiūlytos alternatyvios kompensuojamosios priemonės, nes jame numatyta taikyti veiklos plėtros strategiją. Atsižvelgiant į vykstančią valstybės pagalbos, suteiktos Gdansko laivų statyklai ir Gdynės laivų statyklai, tyrimo procedūrą, plane numatytos tokios kompensuojamosios priemonės: uždaryti tris Gdansko laivų statyklos stapelius iki 2008 m. gruodžio 31 d. tokiu mastu, kokiu būtų įmanoma perkelti vykdomą gamybą iš Gdansko laivų statyklos į mažąjį Gdynės laivų statyklos doką, atsižvelgiant į technines, organizacines ir teisines kliūtis. Per susitikimą, kuris įvyko 2008 m. liepos 8 d., bendrovė ISD *Polska* paaiškino, kad, jos manymu, dėl pritaikymo darbų, vykdomų mažajame sausajame Gdynės laivų statyklos doke, gali būti neįmanoma uždaryti stapelių pirmą 2009 m. pusmetį. Bendrame restruktūrizavimo plane iš tiesų siūloma atidėti dviejų stapelių uždarymą iki 2009 m. birželio mėn., o trečiojo – iki 2009 m. spalio mėn. ([36]). Be to, laivų statyklos gamybiniai pajėgumai bus apriboti iki 400 tūkst. CGT per metus 10 metų po Lenkijos įstojimo į ES dienos, t. y. iki 2014 m.

(207) Per rugsėjo 30 d. susitikimą ISD *Polska* pranešė Komisijai, kad kaip papildomą kompensuojamąją priemonę ji gali pasiūlyti sumažinti gamybinius pajėgumus iki 360 tūkst. CGT per metus 10 metų po stapelio uždarymo. Be to, ISD *Polska* pareiškė, kad stapelius gali uždaryti anksčiau negu suplanuota rugsėjo 12 d., restruktūrizavimo plane, vadinasi, stapelius B3 ir B5 gali uždaryti iki 2009 m. balandžio mėn. pabaigos, o stapelį B1 – iki 2009 m. rugpjūčio mėn. pabaigos.

(208) Restruktūrizavimo plane, kurį parengė bendrovė PSC, numatyta parduoti mažesnį doką 2009 m. pradžioje. Numatomos 170 mln. PLN pajamos, gautos iš to sandorio, turi būti skirtos apyvartiniam laivų statyklos kapitalui finansuoti.

([36]) Rugsėjo mėn. bendro restruktūrizavimo plano 32 priedas.

9. *VALSTYBĖS PAGALBA, SUTEIKTA GDYNĖS LAIVŲ STATYKLAI (2008 M. BIRŽELIO MĖN. BŪKLĖ)*

(209) Pagal Lenkijos pateiktą informaciją, Gdynės laivų statykla nuo 2004 m. gegužės 1 d. gavo valstybės pagalbą, kurios sąrašas pateikiamas 1–4 lentelėse.

(210) 1 lentelėje nurodytos pagalbos priemonės suteiktos nuo 2004 m. gegužės 1 d., t. y. Lenkijos įstojimo į ES dienos, iki 2007 m. birželio 30 d. Lenkija pranešė apie tas priemones 2007 m. liepos 13 d. raštu. Į šį sąrašą įtrauktos kai kurios priemonės, išvardytos sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą I priedo B dalyje.

(211) Lenkija pateikė papildomų paaiškinimų dėl mokėtinų sumų restruktūrizavimo pagal 5a skyriaus procedūrą. Taip pat paaiškino, kad laivų statykla perleido operatoriui ([37]) turto sudedamąsias dalis, kurių vertė yra mažiausiai 45 % perleistų įsipareigojimų vertės ([38]). Todėl Lenkija mano, kad pagalbos elementas sudaro 55 % nominalios operatoriui perleistų įsipareigojimų vertės. 1 lentelėje nurodyta ta nominali vertė.

(212) Paskolos su Valstybės iždo garantijomis, kurios nurodytos 1 lentelėje, buvo suteiktos taikant palūkanų normą LIBOR 1M + 100 bazinių punktų, ir garantijos suteikimo metu Lenkijos valdžios institucijos laikė, kad įsipareigojimų neįvykdymo rizika yra 60–70 %. Valstybės iždo suteiktos garantijos buvo užtikrintos laivų statyklos pateiktu vekseliu *in blanco* ir notariniu aktu, kuriame laivų statykla išreiškė sutikimą, kad iš jos turto būtų išieškota suma, atitinkanti 120 % garantijos vertės. Valstybės iždo nustatytas garantijos tarifas buvo 0,4 % garantuojamos sumos.

(213) 1 lentelėje nurodytos ir paskolas, kurias suteikė Lenkijos laivų statyklų korporacija (*Korporacja Polskie Stocznie S.A.*, KPS), jos buvo skirtos finansuoti laivų statyklos apyvartinio kapitalo poreikius. 2007 m. liepos 11 d. ir 2008 m. sausio 9 d. raštais Lenkija teigė, kad paskolos nėra valstybės pagalba, nes palūkanos atitiko riziką, susijusią su projektu, kuriam įgyvendinti jos buvo suteiktos.

(214) Už paskolas, suteiktas 2005–2007 m., KPS ėmė palūkanas nuo 9,6 % iki 13,46 %, o vidutinė pastovi palūkanų norma buvo 10,64 %. Be to, KPS ėmė vienkartinį mokestį, kuris buvo nuo 0,1 % iki 0,4 %. Anot Lenkijos valdžios institucijų, KPS reikalavo paskolų užtikrinimo – sutikimo dėl išieškojimo, sutarties dėl skolos perleidimo, besąlygiško pasižadėjimo sumokėti, vekselio *in blanco* arba turto dalims nustatomo užstato ([39]).

([37]) Viešoji įmonė, įgyvendinanti viešųjų teisinių įsipareigojimų restruktūrizavimą pagal 5a skyriaus procedūrą.

([38]) Išsami informacija apie restruktūrizavimo procedūrą pagal 5a skyrių pateikta Komisijos sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą 3.2 punkte.

([39]) 2008 m. vasario 9 d. raštas, p. 15.

(215) KPS buvo įsteigta 2004 m., tai bendrovė, visiškai kontroliuojama ARP, vykdanti ARP didesnės rizikos kapitalo fondo funkcijas. Iš pradžių jos užduotis buvo konsoliduoti tris didžiausias Lenkijos laivų statyklas, tačiau 2006 m. to projekto buvo atsisakyta. Pagal Lenkijos 2006 m. pateiktą informaciją ([40]), KPS turėjo būti finansuojama skiriant ARP kapitalo injekciją, įnašu (kitų bendrovių akcijomis), kurį įmokėtų ARP, ir skiriant atnaujinamąjį banko kreditą su ARP garantija, kuris specialiai būtų skirtas laivų statyklų finansavimui paremti. Pagal informaciją, pateikiamą Lenkijos Vyriausybės interneto tinklalapyje, KPS turėjo remti ir laivų statybos veiklą Lenkijoje leisdama obligacijas su visiška ARP garantija. Dokumentas „2006–2010 m. Lenkijos laivų statybos sektoriaus strategija (gamybinės jūrinių laivų statyklos)“ ([41]) faktiškai patvirtina, kad KPS turi gauti lėšų išleisdama skolos vertybinius popierius už maždaug 100 mln. JAV dol., užtikrintus turtu, skirtu laivų statybos sektoriaus restruktūrizavimui, iš fondų, kuriuos ARP perduoda Valstybės iždas.

(216) 2 lentelėje nurodytos priemonės, apie kurias 2007 m. gruodžio 6 d. ir 2008 m. vasario 12 d. raštais Komisijai buvo pranešta po 2007 m. liepos 13 d. Tai dvi ARP suteiktos paskolos, skirtos apyvartiniam kapitalui finansuoti (atlyginimams ir prekybos įsipareigojimams). 2 lentelėje yra ir paskola, kurią KPS suteikė savo sprendimu Nr. 02/11/2007 ir apie kurią Komisijai buvo pranešta 2008 m. sausio 9 d. raštu ([42]), tačiau šiuo atveju Komisija neturi jokios išsamesnės informacijos apie paskolos sumą ir terminą. KPS ėmė 10,5 % dydžio palūkanas ir vienkartinį 0,1 % mokestį.

(217) Atsižvelgdama į nestabilią laivų statyklos finansinę padėtį Komisija negali atmesti, kad Gdynės laivų statyklai buvo suteikta tolesnė tokio pobūdžio pagalba.

(218) 3 lentelėje pateikiamas neįvykdytų Gdynės laivų statyklos visuomeninių teisinių įsipareigojimų sąrašas pagal 2007 m. rugsėjo 30 d. būklę. Tą informaciją Lenkija pateikė 2008 m. sausio 9 d. raštu. Jame Lenkija pranešė, kad Gdynės laivų statykla reguliariai nevykdo savo visuomeninių teisinių įsipareigojimų. Lenkija pranešė, kad įmokas Socialinio draudimo įstaigai (ZUS) laivų statykla mokėjo tiek, kiek tai buvo įmanoma esant tai finansinei padėčiai, kuri buvo tuo metu, kai reikėdavo įvykdyti tuos įsipareigojimus.

([40]) 2006 m. vasario 17 d. raštas, užregistruotas 2006 m. vasario 22 d.

([41]) „2006–2010 m. Lenkijos laivų statybos sektoriaus strategija (gamybinės jūrinių laivų statyklos)“ priimta 2006 m. rugpjūčio mėn., p. 30.

([42]) 3 lentelė minėto rašto 14 p.

(219) Pagal Lenkijos 2008 m. sausio 9 d. nusiųsto rašto 1 priedą neįvykdyti įsipareigojimai atitinkamoms viešosioms institucijoms 2004 m. gegužės 1 d. buvo apie 254 mln. PLN. Nuo 2005 m. gegužės 1 d. iki 2007 m. rugsėjo 30 d. atsirado naujų įsipareigojimų, kurių bendra vertė buvo apie 362 mln. PLN. Tuo laikotarpiu Gdynės laivų statykla sumokėjo apie 194 mln. PLN ([43]). Tad 2007 m. rugsėjo 30 d. neapmokėti įsipareigojimai buvo apie 423 mln. PLN.

(220) Gdynės laivų statykla planavo įvykdyti bent jau dalį neįvykdytų įsipareigojimų iš 515 mln. PLN Valstybės iždo skirtos kapitalo injekcijos, kurios skyrimas priklausytų nuo kapitalo injekcijos, kurią laivų statyklai skirtų privatus investuotojas, pasirinktas vykstant pirmiau aprašytam privatizavimo procesui.

(221) Galiausiai po Lenkijos įstojimo į ES dienos Gdynės laivų statykla gavo tam tikras pagalbos priemonės, kurias Lenkija laiko priemonėmis, „suteiktomis kitiems negu restruktūrizavimo tikslams“ (žr. toliau pateikiamą 4 lentelę). Kalbama konkrečiai apie 412 tūkst. PLN bendros vertės valstybės pagalbą tyrimams, plėtrai ir mokymams.

(222) Be priemonių, nurodytų toliau pateikiamose 1–4 lentelėse, Gdynės laivų statykla gavo ir kitokią pagalbą.

(223) Pirma, 2007 m. liepos 11 d. raštu ([44]) Lenkija pranešė apie kelias priemones, apibūdintas kaip „priemonės, kurios turi būti taikomos […] nuo 2007 m. liepos 1 d. iki restruktūrizavimo proceso pabaigos“.

(224) Visų pirma Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad tos priemonės – tai galimai nurašytos palūkanos, susikaupusios nuo 2003 m. liepos 1 d. iki 2005 m. kovo 15 d. už neįvykdytus visuomeninius teisinius įsipareigojimus, kurie turi būti restruktūrizuojami pagal 5a skyriaus procedūrą, bendra jų suma yra 6 905 304 PLN. Lenkijos nuomone, tai, ar tokios palūkanos turi būti nurašytos, yra ginčo tarp

([43]) Iš Lenkijos atsiųsto rašto neįmanoma aiškiai suprasti, ar buvo vėluojama įvykdyti visus įsipareigojimus tais atvejais, kai mokėjimai buvo įvykdyti. Tačiau Komisija atsižvelgia į bendrąją laivų statyklos padėtį, Lenkijos pripažinimą, kad laivų statykla nesugebėjo įvykdyti savo viešųjų teisinių įsipareigojimų, taip pat į tai, kad daugeliu atvejų, kai reikėjo mokėti tam tikrus mokesčius, įsipareigojimai nebuvo visiškai įvykdyti.

([44]) 1 priedas, 3 lentelė.

Gdynės laivų statyklos ir kompetentingų Lenkijos valdžios institucijų dalykas valstybės teisme. Tačiau kadangi tos palūkanos yra susijusios su pagrindiniais įsipareigojimais, restruktūrizuotinais pagal 5a skyriaus procedūrą, ir nurodytos toliau 1 lentelėje, Komisija mano, kad tų palūkanų nurašymas taip pat yra valstybės pagalba iki visos sumos ([45]) ir joms taikytinas šis sprendimas.

(225) Be to, Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad minėtoje lentelėje nurodytos kelios priemonės, kurios yra mokėjimo atidėjimas arba visuomeninių teisinių įsipareigojimų nurašymas. Neaišku, kokiu mastu tos priemonės sutampa su visuomeniniais teisiniais įsipareigojimais, išvardytais Lenkijos 2008 m. sausio 9 d. rašto priede (ir nurodytais toliau 3 lentelėje).

(226) Svarbiausia tai, kad Gdynės laivų statykla naudojosi KUKE suteiktomis laivų pagaminimo garantijomis (toliau – „paskolų garantijos“ arba „KUKE garantijos“). Kone visa laivų gamyba nuo 2004 m. gegužės 1 d. buvo finansuojama tik dėl tų garantijų. Nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2008 m. birželio 12 d. – laivų, statomų Gdynės laivų statykloje (o ne Gdansko laivų statyklos, kuri anksčiau priklausė Gdynės laivų statyklai) – finansavimui Gdynės laivų statykla iš viso gavo 108 garantijas, bendra jų suma buvo 3 095 529 638 PLN ([46]). 2007 m. liepos 11 d. raštu Lenkija pranešė, kad KUKE ir toliau teiks garantijas Gdynės laivų statyklai iki 2008 m. pabaigos.

(227) Būdingas šio laivų statybos pramonės sektoriaus bruožas yra tai, kad laivų statyklos paprastai nepajėgia gauti pakankamo apyvartinio kapitalo laivams statyti ir naudojasi išoriniu finansavimu – skolintu kapitalu (kreditais, kurie skiriami gamybai) arba laivų savininkų paskolomis, kurios skiriamos kaip išankstinis gamybos finansavimas. Laivo savininkai paprastai sumoka 80 % laivo kainos suteikdami paskolas, išmokamas tam tikrais lemiamais momentais, kai pasiekiama statybos pažanga, o likusius 20 % sumoka atsiimdami laivą. Tad laivų savininkų dalyvavimas finansuojant statybą yra esminis dalykas. Paskolų garantijų, kurias Gdynės laivų statyklai suteikė KUKE, vaidmuo buvo užtikrinti laivų savininkų teikiamas paskolas tuo atveju, jeigu atsirastų rizika, kad laivų statykla nepateiks laivo.

(228) Iš įvairios informacijos, kurią Lenkija pateikė apie KUKE ([47]) garantijų sistemos veikimą, matyti, kad garantijos Gdynės laivų statyklai buvo teikiamos toliau aprašomu būdu. Iš pradžių buvo pasirašoma sutartis su laivo savininku, į kurią paprastai įtraukiama sąlyga, kad laivų statykla tam tikru metu pateiktų įrodymą, kad laivo statybos finansavimą garantuos KUKE. Vėliau KUKE priimdavo sprendimą, kuriame įsipareigodavo užtikrinti viso laivo statybos finansavimą suteikdama paskolų garantijas. Vėliau sudaromose individualiose sutartyse KUKE suteikdavo atskirų paskolų garantijas (paprastai keturias). KUKE prisiimama rizika, kad laivų statykla neįvykdys savo įsipareigojimo pastatyti laivo, paprastai atitikdavo 80 % visos pirkimo kainos, t. y. visą laivo savininko paskolų, išmokėtų prieš atsiimant laivą, vertę. Tas dalyvavimas buvo žinomas tuo metu, kai KUKE priimdavo sprendimus, kuriais užtikrindavo laivo savininkų teikiamą laivo finansavimą. Garantija pasibaigdavo laivo pristatymo dieną.

(229) KUKE, Lenkijos eksporto kreditų draudimo korporacijos, veikla yra įvairi ([48]), ją iš esmės galima suskirstyti į komercinę veiklą ir veiklą, vykdomą Valstybės iždo vardu ir garantuojamą Valstybės iždo. Veiklai, vykdomai Valstybės iždo vardu, buvo skirta atskira banko sąskaita *Interes Narodowy* („Nacionalinis interesas“). Gdynės laivų statyklai suteiktos garantijos įeina į Valstybės iždo garantuojamos veiklos sritį.

(230) Lenkijos pateikta informacija rodo, kad KUKE teikė Gdynės laivų statyklai paskolų garantijas, imdama nustatyto tarifo garantijos mokesčius, kurių dydis priklausė nuo garantijos vertės. Garantijos mokesčio tarifas yra 2 % metinės palūkanos, jei garantijos vertė ne didesnė kaip 35 000 000 PLN, ir 1 %, jei garantija viršija 35 000 000 PLN. KUKE reikalaudavo garantijos užtikrinimo – perleisti nuosavybės teises į laivą, statomą laivą ir jo statybai naudojamas medžiagas. Tokios pačios sąlygos turėjo būti taikomos ir KUKE garantijoms, kurios bus suteiktos iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos, t. y. iki 2012 m.

(231) Pagaliau Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad Lenkija 2008 m. birželio 3 d. priėmė sprendimą dėl papildomos 515 mln. PLN kapitalo injekcijos Gdynės laivų statyklai.

(232) Iš 1–4 lentelėse nurodytų duomenų ir pirmiau pateiktos informacijos matyti, kad nuo 2004 m. gegužės 1 d. Gdynės laivų statyklai buvo suteiktos pagalbos priemonės, kurių bendra nominali vertė yra 5 018 862 443 PLN (apie 1 434 mln. EUR).

([45]) Kalbant apie įsipareigojimus, restruktūrizuotinus pagal 5a skyriaus procedūrą, reikia pasakyti, kad tie įsipareigojimai buvo nurašyti po to, kai kreditorių pretenzijos buvo bent iš dalies patenkintos pardavus laivų statyklos turto dalis. Tikėtina, kad įtraukus palūkanas į įsipareigojimų, restruktūrizuotinų pagal 5a skyriaus procedūrą, paketą jos buvo nurašytos tik iš dalies.

([46]) Lenkija pateikė tų garantijų sąrašą 2008 m. birželio 26 d. raštu.

([47]) Lenkijos 2005 m. rugsėjo 2 d. atsakymas į sprendimą pradėti oficialią tyrimo procedūrą.

([48]) Dar žr. Komisijos 2007 m. liepos 18 d. sprendimą byloje Nr. 105/07–Valstybės iždo garantuojamų draudimo garantijų programa eksporto sutartims, sutrumpintas pranešimas, OL C 214, 2007 9 13. Tuo sprendimu Komisija pripažino, kad schemoje, kurią KUKE taiko teikdama garantijas sunkumų nepatiriančioms įmonėms, nėra valstybės pagalbos elemento.

1 lentelė

Valstybės pagalba, suteikta Gdynės laivų statyklai nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2007 m. birželio 30 d., pagal Lenkijos valdžios institucijų pateiktus duomenis

Poz.	Pagalbą suteikusi institucija	Pagalbos priemonė	Teisinis pagrindas	Sprendimo arba sutarties Nr.	Pagalbos suteikimo data	Įsigaliojimo data	Laikotarpis, kuriam suteikta pagalba	Nominali pagalbos vertė (PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Valstybės iždas	garantija – laivas Nr. 8276/1	1997 m. gegužės 8 d. Valstybės iždo ir kai kurių juridinių asmenų teikiamų laidavimų ir garantijų įstatymas (2003 m. įst. rink Nr. 174, 1689 poz. su pakeitimais)	Ministrų Tarybos sprendimas Nr. 198/2004, priimtas 2004 08 24	2004 08 24	2004 09 03	iki 2006 03 30	75 000 000,00
2.	Valstybės iždas	garantija – laivas Nr. 8276/2		Ministrų Tarybos sprendimas Nr. 198/2004, priimtas 2004 08 24	2004 08 24	2004 09 03	iki 2006 12 11	75 000 000,00
3.	Valstybės iždas	garantija – laivai Nr. 8245/1-4		Ministrų Tarybos sprendimas Nr. 213/2004, priimtas 2004 09 07	2004 09 07	2004 09 17	iki 2007 02 27	82 531 200,00
4.	Valstybės iždas	garantija – laivai Nr. 8148/11 ir 8184/14-17		Ministrų Tarybos sprendimas Nr. 222/2004, priimtas 2004 09 21	2004 09 21	2004 10 01	iki 2008 01 15	147 662 619,46
5.	Pamario vaivadijos maršalka	nurašymas	2002 10 30 įstatymas	ARP pirmininko sprendimas Nr. UPP/11/3/2005. priimtas 2005 03 15	2005 01 04	2005 03 15	nurašymas vienkartinis	600 568,04 (*)
6.	PFRON	nurašymas		ARP pirmininko sprendimas Nr. UPP/11/3/2005, priimtas 2005 03 15	2005 01 04	2005 03 15	nurašymas vienkartinis	5 331 071,54 (*)
7.	Pamario vaivadija	nurašymas		ARP pirmininko sprendimas Nr. UPP/11/3/2005, priimtas 2005-03-15	2005 01 04	2005 03 15	nurašymas vienkartinis	2 414 962,11 (*)
8.	Socialinio draudimo įstaiga	nurašymas		ARP pirmininko sprendimas Nr. UPP/11/3/2005, priimtas 2005–03-15	2005 01 04	2005 03 15	nurašymas vienkartinis	23 048 186,93 (*)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	ARP	kapitalo injekcija	Komercjalizacijos ir privatizavimo įstatymai 56 str. (2002 m. įst. rink. Nr., 1397 poz. su pakeit.)	sutartis (notarinis aktas, reg. A Nr. 3255/2005)	2005 06 23	2005 06 27	kapitalo injekcija vienkartinis	40 000 000,00
10.	Gminų sąjunga	įmokų išdėstymas dalimis	2002 10 30 įstatymas	Nr. 200364/1/ZR – restruktūrizavimo susitarimas, sudarytas 2004 11 22	2004 11 22	mėnesinės įmokos, mokamos nuo 2004 12 31 iki 2006 02 28	vienkartinis sandoris	419 543,25
11.	Valstybės iždas	garantija dėl laivų pagaminimo: 8184/21-25	1997 m. gegužės 8 d. Valstybės iždo ir kai kurių juridinių asmenų teikiamų laidavimų ir garantijų įstatymas (2003 m. įst. rink Nr. 174, 1689 poz. su pakeit..)	Ministrų Tarybos sprendimas Nr. 93/2005	2005 04 12	2007 09 12	iki 2007 12 31	97 098 200,00
12.	KPS	paskola	KPS veikla pagal įstatus	paskolos sutartis Nr. 1/2/2005	2005 02 10	2005 02 10	2005 03 08	7 500 000,00
13.	KPS	paskola	KPS veikla pagal įstatus	paskolos sutartis Nr. 2/4/2005	2005 04 12	2005 04 20	2005 05 05	7 500 000,00
14.	KPS	paskola	KPS veikla pagal įstatus	paskolos sutartis Nr. 4/9/2005	2005 09 21	2005 10 31	2006 01 04	14 500 000,00
15.	KPS	paskola	KPS veikla pagal įstatus	paskolos sutartis Nr. 2/7/2006	2006 07 24	2006 08 03	2006 11 29	10 000 000,00
16.	KPS	paskola	KPS veikla pagal įstatus	paskolos sutartis Nr. 1/4/2006	2006 04 21	2006 04 26	2007 07 30	4 000 000,00
17.	KPS	paskola	KPS veikla pagal įstatus	paskolos sutartis Nr. 1/12/2006	2006 12 05	2006 12 05	2006 02 07	5 500 000,00
						2006 12 11		2 300 000,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9
18.	KPS	paskola	KPS veikla pagal įstatus	paskolos sutartis Nr. 1/3/2007	2007 03 20	2007 03 20	2007 09 20	6 200 000,00
						2007–03-29		2 000 000,00
						23/04/2007		5 800 000,00
19.	Socialinio draudimo įstaiga	mokėjimo išdėstytas dalinėmis įmokomis	skolininko pasiūlymas	formaliai dar nesuteikta, tačiau jau įgyvendinta praktikoje		įmokomis iki 2008 m. pabaigos	įmokomis iki 2008 m. pabaigos	34 272 360,17
							Iš viso	**648 678 711,50**

(*) Įsipareigojimai restruktūrizuoti pagal 5a skyriaus procedūrą. Lentelėje nurodyta nominali operatoriui perleistų įsipareigojimų vertė. Pasak Lenkijos valdžios institucijų, operatoriui buvo perleistos ir turto dalys, kurių nominali vertė yra mažiausiai 45 % nominalios įsipareigojimų vertės.

2 lentelė

Papildoma valstybės pagalba, suteikta Gdynės laivų statyklai nuo 2007 m. birželio 30 d. iki 2008 m. vasario 15 d., pagal Lenkijos valdžios institucijų pateiktus duomenis

Eil. Nr.	Pagalbą suteikusi institucija	Pagalbos priemonė	Teisinis pagrindas	Sprendimo arba sutarties Nr.	Pagalbos suteikimo data	Įsigaliojimo data	Laikotarpis, kuriam suteikta pagalba	Nominali pagalbos vertė (PLN)
20.	ARP	paskola	Komercjalizacijos ir privatizavimo įstatymai 56 str. (2002 m. įst. rink. Nr., 1397 poz. su pakeitimais)	paskolos sutartis Nr. OPP/11/07	2007 12 04	dviem įmokomis: 2007 12 05 2008 04 01	ne ilgiau kaip iki 2008 05 31	40 000 000
21.	ARP	paskola			2008 02 05			54 000 000
22.	KPS	paskola	KPS veikla pagal įstatus	paskolos sutartis Nr. 2/11/2007				?

3 lentelė

Neįvykdyti visuomeniniai teisiniai įsipareigojimai 2007 m. rugsėjo 30 d. (PLN), pagal Lenkijos valdžios institucijų pateiktus duomenis

	Institucija, atidėjusi įsipareigojimų apmokėjimą	Susiję įsipareigojimai	Nesumokėta suma 2007 m. rugsėjo 30 d. (PLN)
23.	Socialinio draudimo įstaiga	įmokų mokėjimo atidėjimas, mokėjimas dalinėmis įmokomis 2004 m. gegužė – 2007 m. rugsėjis	356 708 912
24.	PFRON	įmokų mokėjimo atidėjimas, mokėjimas dalinėmis įmokomis 2004 m. gegužė – 2007 m. rugsėjis	12 192 821
25.	Gdansko miestas	nekilnojamojo turto mokesčio atidėjimas, mokėjimo išdėstymas dalinėmis įmokomis 2004 m. gegužė – 2007 m. rugsėjis	50 872 523
26.	Gdansko miestas	mokesčio už naudojimąsi atidėjimas, mokėjimas dalinėmis įmokomis 2005–2007 m.	2 859 684
27.	Pamario vaivadijos maršalka	aplinkos mokesčio atidėjimas, mokėjimo išdėstymas dalinėmis įmokomis 2004 m. gegužė – 2007 m. rugsėjis	361 781
		Iš viso	**422 995 722**

4 lentelė

Valstybės pagalba, suteikta Gdynės laivų statyklos tikslams, *kitokiems negu restruktūrizavimas* (PLN), pagal Lenkijos valdžios institucijų pateiktus duomenis

Eil. Nr.	Pagalbą suteikusi institucija	Pagalbos priemonė	Tikslas	Teisinis pagrindas	Sprendimo arba sutarties Nr.	Pagalbos suteikimo data	Įsigaliojimo data	Laikotarpis, kuriam suteikta pagalba	Nominali pagalbos vertė (PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28.	ARP	dotacija	mokslo tiriamieji darbai ir plėtra	projektas pagal INTERREG IIIC – 2005 m. biudžeto įstatymas, 2004–12-22, 2004–12-29 įst. rink. Nr. 278, 2755 poz.	nota dėl suvaržymo Nr. 05/ERR/2006	2006 05 30	2006 05 30	vienkartinė dotacija	1 322,19

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29.	Švietimo ir mokslo ministerija	dotacija		Mokslo tyrimų komiteto pirmininko 2001 11 30 įsakymas (įst. rink Nr. 146, 1642 poz. su pakeitimais)	ES projektas G3RD-CT-2002–00822–FASTPOD	2006 06 26	2006 06 26	vienkartinė dotacija	49 571,98
30.	Švietimo ir mokslo ministerija	dotacija			sprendimas Nr. 03797/C.ZR6-6/2005	2005 12 12	2006 11 20	projektas, numatytas įgyvendinti iki 2009 01 31	279 825,51
31.	Mokslo ir aukštojo išsilavinimo ministras	dotacija		2004 10 08 Mokslo finansavimo taisyklių įstatymas (įst. rink Nr. 238, 2390 poz. su pakeitimais)	sprendimas Nr. 03858/C.ZR8-6/2006	2006 09 01	2006 11 20	projektas, numatytas įgyvendinti iki 2009 03 31	36 509,45
32.	Mokslo ir aukštojo išsilavinimo ministras	dotacija	mokslo tiriamieji darbai ir plėtra	1991 01 12 Mokslo tyrimų komiteto įstatymas (2001 m. įst. rink Nr. 33, 389poz.)	sprendimas Nr. 960/E-594/SPB/5.PR UE/DZ 29/2003–2005	2003 01 31	2005 06 30	2005 06 30	37 906,00
33.	Lenkijos verslumo plėtros agentūra	dotacija		Ūkio ir darbo ministro 2004 09 16 įsakymas dėl Lenkijos verslumo plėtros agentūros teikiamos finansinės paramos įgyvendinant sektorinę žmogiškųjų išteklių plėtros veiksmų programą 2004–2006 m. (įst. rink Nr. 2007, 2115 poz.)	sutartis Nr. 30/2006/efs/ kai mokymą finansuoja ESF nuo 2006 01 20	2006 02 02	2006 05 25	vienkartinė dotacija	4 253,02
34.	Lenkijos verslumo plėtros agentūra	dotacija		Ūkio ir darbo ministro 2004–09-16 įsakymas dėl Lenkijos verslumo plėtros agentūros teikiamos finansinės paramos įgyvendinant sektorinę žmogiškųjų išteklių plėtros veiksmų programą 2004–2006 m. (įst. rink Nr. 2007, 2115 poz.)	sutartis Nr. WSAiB/039	2007 02 01	2007 03 13	vienkartinė dotacija	2 209,94
								Iš viso	**411 598,09**

III. **VERTINIMAS**

1. *KOMISIJOS KOMPETENCIJA*

(233) Stojimo sutarties IV priedo 3 skyriuje apibrėžtos pereinamojo laikotarpio priemonės. Čia nustatytas teisinis pagrindas, taikomas vertinant pagalbos programas ir individualias pagalbos priemones, įgyvendintas naujoje valstybėje narėje iki įstojimo į Europos Sąjungą dienos ir taikomas po įstojimo dienos.

(234) Pagalbos priemonių, taikytų iki įstojimo dienos ir nebetaikomų po tos dienos, Komisija negali vertinti nei remdamasi pereinamojo laikotarpio procedūra, nustatyta Stojimo sutarties IV priedo 3 skyriuje, nei procedūromis, nustatytomis EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje.

(235) Tačiau kita vertus, priemones, kurios nebuvo taikytos iki įstojimo dienos, Komisija vertins kaip pagalbą, apie kurią buvo pranešta, arba pagalbą, suteiktą pažeidžiant EB sutarties 88 straipsnio 2 dalį.

(236) Nustatant laiką, kada pagalbos priemonės buvo taikytos kriterijus yra teisiškai saistantis dokumentas, pagal kurį kompetentingos tos valstybės valdžios institucijos įsipareigoja suteikti pagalbą ([49]). Tai, ar administracinis aktas yra teisiškai saistantis dokumentas, reikia nustatyti nagrinėjant nacionalinius įstatymus. Tačiau Komisijai turi būti suteikta galimybė peržiūrėti tuos administracinis aktus, ypač abejotinais atvejais ir tada, kai vertinama remiantis tų aktų forma ir turiniu, siekiant nustatyti, ar jie galėjo sužadinti pagrįstus pagalbos gavėjo lūkesčius, kuriuos įgyvendinti jis galėtų siekti Lenkijos teisme. Galimybė susipažinti su nacionaliniais administraciniais aktais Komisijai yra būtina, kad įgyvendintų išimtinę savo kompetenciją patvirtindama bendrojo draudimo taikyti valstybės pagalbą išimtis priemonių, kurias Lenkija taikė po 2004 m. gegužės 1 d., atžvilgiu.

(237) Pagalbos priemonės laikomos taikytomis po įstojimo dienos, jeigu jos buvo skirtos iki įstojimo dienos, tačiau po įstojimo dėl to gali būti skirta papildoma pagalba arba padidėti jau gauta pagalba, t. y. jeigu konkretus ekonominis valstybės dalyvavimas nežinomas nei tą dieną, kai pagalbos priemonė buvo suteikta, nei įstojimo dieną.

(238) Savo sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą Komisija, remdamasi Lenkijos pateikta informacija, konstatavo, kelios priemonės, apie kurias Komisijai buvo pranešta 2004 m. balandžio 29 d., iš tikrųjų yra nauja pagalba – nesuderinama su teisės nuostatomis arba pranešta – nes jos buvo suteiktos po 2004 m. gegužės 1 d., t. y. Lenkijos įstojimo į ES dienos. Pastabos, kurias pateikė Lenkija ir tretieji asmenys po sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą, negalėjo pakeisti tokios Komisijos išvados. Be kita ko, Komisija mano, kad jos kompetencijai priklauso vertinti priemonių, išvardytų sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą priedo B dalyje, suderinamumą su bendrąja rinka, ir priimti sprendimą pradėti oficialią tyrimo procedūrą. Tačiau Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad kai kurių priemonių buvo atsisakyta (33 ir 34 priemonės sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą priedo B dalyje).

(239) Toliau šiame sprendime Komisija pateikia priežastis, dėl kurių ji negali sutikti su Lenkijos ir suinteresuotųjų šalių argumentais.

a) ***Mokėtinų visuomeninių teisinių įsipareigojimų restruktūrizavimas pagal 5a skyriaus procedūrą***

(240) Komisija sutinka su pagalbos gavėjos pozicija, kad lemiamas įvykis iš dalies nurašant visuomeninius teisinius įsipareigojimus pagal 5a skyriaus procedūrą buvo ARP pirmininko priimtas sprendimas dėl restruktūrizavimo. Tačiau Komisija negali pritarti pozicijai, kad tas sprendimas buvo priimtas 2004 m. balandžio 19 d., t. y. iki Lenkijos įstojimo į ES dienos. Komisija pagrindė savo poziciją dėl šio dalyko sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą, ir nei Lenkija, nei pagalbos gavėja dėl nepateikė jokių tolesnių pastabų. Komisija pakartoja, kad 2004 m. balandžio 19 d. sprendimas buvo tik 2004 m. restruktūrizavimo planą patvirtinantis sprendimas, o ne sprendimas dėl visuomeninių teisinių įsipareigojimų restruktūrizavimo pagal 5a skyriaus procedūrą. ARP pirmininkas negalėjo priimti sprendimo dėl restruktūrizavimo iki įstojimo dienos, nes jis neturėjo pagal 5a skyriaus procedūrą reikalaujamų būtinų sutikimų, gautų iš visų visuomeninių teisinių įsipareigojimų kreditorių, dalyvaujančių tame restruktūrizavime, ir operatoriaus – bendrovės, valdančios restruktūrizavimo operaciją ([50]). Komisija nurodo, kad ARP pirmininkas apie tai sužinojo tada, kai savo 2004 m. balandžio 19 d. sprendime nurodė, kad būtina priimti kitą sprendimą restruktūrizavimui užbaigti pagal 5a skyriaus procedūrą, ir tada, kai priėmė galutinį sprendimą dėl restruktūrizavimo 2005 m. sausio 4 d., t. y. aiškiai po Lenkijos įstojimo į ES dienos.

([49]) Pirmosios instancijos teismo 2004 m. sausio 14 d. sprendimas byloje T-109/01, *„Fleuren Compost“ prieš Komisiją*, 74 p.

([50]) Išsamiai procedūra pagal 5a skyrių aprašyta Komisijos sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą 3.2 punkte.

(241) Komisija negali sutikti su pagalbos gavėjos argumentu, kad visų visuomeninių teisinių įsipareigojimų kreditorių, dalyvaujančių jiems Gdynės laivų statyklos mokėtinų sumų restruktūrizavimo pagal 5a skyriaus procedūrą procese, sutikimai buvo teisiškai saistantis aktas, reikalaujamas remiantis sprendimu byloje *Fleuren Compost*. Iš esmės pagalbos gavėja teigė, kad 5a skyrius nebuvo detalaus teisės nuostatos pobūdžio (*lex specialis*) kitų teisės nuostatų, leidžiančių restruktūrizuoti visuomeninius teisinius įsipareigojimus, atžvilgiu ir kad ARP pirmininko vaidmuo buvo vadovauti restruktūrizavimo procesui ir palengvinti jį, o ne imtis veiksmų, kuriuos turi atlikti kompetentingos valdžios institucijos atskirų įsipareigojimų atžvilgiu. Komisija mano, kad toks Lenkijos teisės nuostatų interpretavimas neatitinka visų pozicijų, kurias Lenkija buvo išreiškusi iki šiol, taip pat ir su paties 5a skyriaus turiniu bei logika. Iš tiesų, kaip teigė pagalbos gavėja, 2002 m. spalio 30 d. įstatymas „nedraudžia restruktūrizavimą vykdančioms institucijoms priimti sprendimą dėl nurašymo, jeigu tai leidžia bendrosios teisės nuostatos“. Tačiau jeigu prie to bus prieita, tada toms mokėtinoms sumoms netaikytina procedūra pagal 5a straipsnį su visais palankiais dalykais, kurie iš jos kyla, o juos išvardija ir pati pagalbos gavėja: reikalavimų atitikimas gauti paskolą iš ARP, visų vykdomų išieškojimo procesų sustabdymas, bankroto proceso sustabdymas ir neskaičiuojamos palūkanos už mokėtinas sumas.

(242) Komisija negali sutikti su pagalbos gavėjos argumentu, kad palūkanos už įsipareigojimus, restruktūrizuotinus pagal 5a skyriaus procedūrą, nebuvo skaičiuojamos po 2006 m. birželio 30 d. Tokiam Lenkijos teisės aktų interpretavimui nepritarė ir Lenkija. Be to, Lenkija pranešė apie naują pagalbą – planuojamą palūkanų, priskaičiuotų po 2006 m. birželio 30 d., nurašymą (iš dalies) nurašymą, tad akivaizdu, kad tos palūkanos faktiškai buvo skaičiuojamos.

b) ***28–34 priemonės, išvardytos sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą priedo B dalyje***

(243) Komisija negali sutikti su Lenkijos argumentu, kad tos priemonės *de facto* buvo suteiktos remiantis tuo, visos dalyvaujančios kompetentingos institucijos pateikė žodines deklaracijas per susitikimą su vyriausybine Lenkijos laivų statyklų restruktūrizavimo reikalų darbo grupe (laivų statybos pramonės reikalų grupe). Tokios galimos deklaracijos buvo tik žodinio pobūdžio, ir kad jos galėtų būti pagrindas atsirasti pagrįstiems lūkesčiams pagal Lenkijos teisės nuostatas, aiškiai reikėjo imtis tolesnių vykdomųjų priemonių.

c) ***ARP skirta kapitalo injekcija***

(244) Pagalbos gavėjos pateiktas argumentas, kad ta priemonė buvo suteikta iki įstojimo dienos, nes valstybės ekonominis dalyvavimas buvo tiksliai žinomas iki įstojimo dienos, kyla iš klaidingai suprantamo Stojimo sutarties IV priedo 3 punkto. Kad šią priemonę būtų galima laikyti ankstesne pagalba, ji turi atitikti du reikalavimus: būti suteikta iki įstojimo dienos (tai būtų tolygu teisiškai saistančiam sprendimui, kurį priėmė tą priemonę suteikusi kompetentinga institucija) ir turi „būti netaikoma po įstojimo dienos“. Tai dvi sąlygos, atskiros ir kumuliacinės. Pagalbos gavėjos argumentas, kad valstybės ekonominis dalyvavimas buvo tiksliai žinomas iki įstojimo dienos susijęs su antruoju reikalavimu, o ne su laiku, kurį pagalba buvo suteikta.

(245) Komisija negali sutikti su Lenkijos argumentu, kad reikalavimas per 6 mėnesius įregistruoti naujų akcijų įsigijimą buvo tik formalus reikalavimas. Komisija mano, kad iš tikrųjų suėjus 6 mėnesių terminui būtų reikėję priimti du naujus atskirus sprendimus: naują visuotinio akcininkų susirinkimo sprendimą dėl kapitalo padidinimo ir sprendimą dėl paties akcijų pasirašymo. Regis, teisinga, kad pagal Lenkijos prekybos kodeksą bendrovė įgyja įgalinimus priimti kapitalo injekciją sprendimo padidinti kapitalą priėmimo dieną (t. y. 2004 m. vasario 17 d., kai buvo priimtas pirmasis sprendimas). *Registravimas* neturi reikšmės išoriniams bendrovės kontaktams, tačiau ne jos santykiams su akcininkais. Tačiau *registracijos nebuvimas* sukelia teisinius padarinius ir bendrovės santykiams su savo akcininkais: kadangi jis neatliktas per 6 mėnesių terminą, sprendimas dėl kapitalo padidinimo netenka galios ir kapitalo injekcija tampa negalima. Susiklosčius toliai padėčiai, jei norima didinti kapitalą, reikalingas naujas akcininkų sprendimas. Tokį sprendimą iš esmės priėmė visuotinis akcininkų susirinkimas 2005 m. kovo 4 d. Tačiau tai, kad sprendimas nebuvo priimtas vienbalsiai (prieš jį balsavo trys svarbūs akcininkai), įrodo, kad to sprendimo negalima laikyti tik formaliu reikalavimu. Be to, Komisija mano, kad galutinai dalyvavimo kapitale akcijas perėmė ARP, o ne Valstybės iždas. Taigi 2004 m. vasario 17 d. sprendimo negalima laikyti galutiniu teisiškai saistančiu sprendimu dėl pagalbos suteikimo skiriant kapitalo injekciją, kuri nurodyta kaip 32 priemonė sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą priedo B dalyje.

(246) Galiausiai Komisija konstatuoja, kad nei Lenkija, nei pagalbos gavėja nepateikė prieštaravimų dėl Komisijos išvados, kuriame ji nustatė, kad 19–27 priemonės, išvardytos sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą priedo B dalyje, yra nauja pagalba, taigi priklauso Komisijos kompetencijai pagal EB sutarties 88 straipsnį.

2. *VALSTYBĖS PAGALBA PAGAL EB SUTARTIES 87 STRAIPSNIO 1 DALĮ*

2.1. VALSTYBĖS PAGALBOS EGZISTAVIMAS

(247) EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

(248) Komisija konstatuoja, kad priemonės, apibūdintos 209–232 konstatuojamosiose dalyse, buvo suteiktos valstybės arba iš jos valstybinių išteklių ir jos buvo skirtos palaikyti vienai konkrečiai įmonei, taigi yra atrankos pobūdžio.

(249) Gdynės laivų statykla yra viena iš didžiausių Europos laivų statyklų ir kitoms laivų statykloms yra rimta konkurentė konteinerinių laivų rinkoje, ypač Vokietijos ir Danijos laivų statykloms, tai pripažino ir Lenkija, ir pagalbos gavėja, be to, tai pažymėjo Danija ir Danijos laivų statyklų asociacija savo pastabose dėl Komisijos sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą. 2006 m. pabaigoje konteineriniai laivai sudarė 26 % Europos laivų statyklų užsakymų portfelio ([51]).

(250) Regis, teisingas yra teiginys, kad Gdynės laivų statykla yra vienintelė ES laivų statykla, gaminanti tam tikro tipo *ro-ro* laivus – didelius laivus, skirtus automobiliams gabenti. Tačiau tokia specializacija nereiškia, kad Gdynės laivų statykla nekonkuruoja, bent jau negali konkuruoti su kitomis ES laivų statyklomis. Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad pagal pasiūlą yra didelė pakeičiamumo galimybė, bent jau krovininių laivų segmente ([52]), nors pagal įvairių kategorijų krovininių laivų paklausos struktūrą tie laivai nepriskiriami vienai rinkai.

(251) Vadinasi, kitos ES laivų statyklos gali nesusidurti su jokiomis esminėmis kliūtimis, dėl kurių būtų sunkiau pradėti laivų, skirtų automobiliams gabenti, gamybą, bent jau turint omenyje technolo ginio pobūdžio kliūtis (gamybos įrenginius, pažangiąsias technologijas (*know-how*) ir t. t.). Tačiau jeigu Gdynės laivų statyklai bus nuolatos teikiamos dotacijos, dėl kurių ji galės sudaryti sutartis reikiamai nesusipažinusi ir neapsisaugojusi nuo rizikos, susijusios su tomis sutartimis, tai gali būti reikšminga kliūtis kitoms laivų statykloms patekti į laivų, skirtų automobiliams gabenti, rinką.

(252) Be to, Komisija mano, kad Gdynės laivų statykla vykdo veiklą ir kituose krovininių laivų segmentuose, siūlydama daugeriopos paskirties laivus, dujų tanklaivius LPG, produktų, cheminių medžiagų tanklaivius ir biriųjų krovinių laivus. Pavyzdžiui, 2006 m. pabaigoje produktų ir cheminių medžiagų tanklaiviai sudarė apie 8 % Europos laivų statyklų užsakymų portfelio ([53]). Ypač aktyviai tuose rinkos segmentuose veikia Vokietijos ir Rumunijos laivų statyklos.

(253) Remdamasi tuo, kas išdėstyta pirmiau, Komisija konstatuoja, kad valstybės pagalba, suteikta Gdynės laivų statyklai, darė poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

(254) Galiausiai Komisija turi nustatyti, ar dėl suteiktų priemonių Gdynės laivų statykla gavo nepagrįstos naudos ir taip buvo iškraipyta konkurenciją ar galėjo būti iškraipyta. Komisija konstatuoja, kad Lenkijos valdžios institucijos neprieštaravo, kad priemonės, dėl kurių priimtas šis sprendimas, pripažintos valstybės pagalba, išskyrus KPS suteiktas paskolas ir KUKE garantijas, kurios, Lenkijos valdžios institucijų nuomone, atitinka privataus investuotojo testo sąlygas.

(255) Toliau Komisija iš pradžių paaiškina priežastis, dėl kurių tai, kad mokėtinų visuomeninių teisinių įsipareigojimų sumų išieškojimas atidedamas ilgam laikui, neatitinka privataus investuotojo testo sąlygų. Vėliau Komisija, be kita ko, nagrinėja priemonės, kurių priskyrimą Lenkija ginčija. Galiausiai Komisija tiria aplinkybes, kuriomis buvo suteiktos priemonės, kurioms taikomas šis sprendimas, ir jų poveikį konkurencijai.

a) ***Visuomeninių teisinių įsipareigojimų sumų ieškojimo atidėjimas ilgam laikui***

(256) Pagal teismo patvirtintą nutartį ([54]) tai, kad, kad mokėtinų visuomeninių teisinių įsipareigojimų sumų išieškojimas

([51]) Europos laivų statytojų asociacijos (CESA) komiteto metinė 2006–2007 m. ataskaita.

([52]) Dėl keleivinių laivų, įskaitant ekskursinius laivus, egzistuoja reikšmingos su pasiūla susijusios kliūtys, apsunkinančios patekimą į rinką.

([53]) Europos laivų statytojų asociacijos (CESA) komiteto metinė 2006–2007 m. ataskaita.

([54]) Vyresniojo gynėjo Franciso Jacobso nuomonė, byla C-256/97, *DM Transport* [1999] REC I-3915, byla C-480/98, *Ispanija prieš Komisiją* (*Magefesa*) [2000] REC I-8717

atidedamas ilgam laikui, jau savaime gali būti valstybės pagalba. Lenkijos valdžios institucijų pateikta informacija ([55]) aiškiai rodo, kad Gdynės laivų statykla yra labai įsiskolinusi už visuomeninius teisinius įsipareigojimus, ir tos skolos siekia bet 2004 m. Laivų statykla savo visuomeninius teisinius įsipareigojimus apmokėdavo tik epizodiškai, jų mokėjimas buvo nuolatos atidedamas, veikiausiai be jokio formalaus atitinkamų viešųjų kreditorių priimto sprendimo, arba buvo keičiami apmokėjimo grafikai. Dėl 443 mln. PLN bendros vertės visuomeninių teisinių įsipareigojimų, apmokėtinų 2007 m. rugsėjo 30 d., Lenkija paaiškino, kad pagalbos gavėja ketina juos apmokėti iš lėšų, gautų iš Valstybės iždo kapitalo injekcijos, kuri bus skirta po laivų statyklos privatizavimo. Turint omenyje netikrumą dėl paties privatizavimo ir jo datos, laivų statyklos ketinimas reiškia, kad visuomeninių teisinių įsipareigojimų apmokėjimas atidedamas neapibrėžtam laikui ir kad jie bus mokami tik priešokiais, kai tai leis piniginių laivų statyklos lėšų srautai. Komisija mano, kad nė vienas kreditorius, kuris vadovaujasi rinkos ekonomikos taisyklėmis, nesutiktų, kad jam mokėtinų sumų grąžinimas būtų nuolatos atidėliojamas ir tai būtų susiję su netikrumu dėl privatizavimo sėkmės ir kapitalo injekcijos, valstybės skirtos laivų statyklai (ta kapitalo injekcija būtų valstybės pagalba, kelianti abejonių dėl suderinamumo su teisės nuostatomis ir bendrąja rinka). Be to, nėra jokių prielaidų, atitinkami viešieji kreditoriai būtų ėmęsi kokių nors veiksmų siekdami išieškoti mokėtinas visuomeninių teisinių įsipareigojimų sumas iš Gdynės laivų statyklos, be kita ko, ir vykdomojo proceso būdu arba taikydami bankroto teisės nuostatas. Dėl to Komisija konstatuoja, kad dėl nuolatinio mokėtinų sumų išieškojimo atidėjimo pagalbos gavėja gavo naudos, kurios nebūtų gavusi nė iš vieno kreditoriaus, kuris vadovaujasi rinkos ekonomikos taisyklėmis, todėl tai yra valstybės pagalba, artima paskolai (beprocentei).

b) ***Priemonės, kurios, Lenkijos nuomone, atitinka privataus kreditoriaus testo sąlygas***

KPS suteiktos paskolos

(257) Dėl pagalbos, suteiktos KPS paskolų apyvartiniam kapitalui finansuoti, Komisija negali sutikti su Lenkijos argumentu, kad tose paskolose nebuvo valstybės pagalbos elemento. Komisija konstatuoja, kad palūkanos, kurias taikė KPS buvo apie 400 bazinių punktų padidinta referencinė palūkanų norma. Reikia atkreipti dėmesį ir į tai, kad finansinė Gdynės laivų statyklos padėtis kelerius metus buvo labai nestabili, o ją slegiantys įsipareigojimai gerokai viršijo jos turto vertę. Gdynės laivų statykla nebūtų galėjusi rasti lėšų savo gamybos veiklai finansuoti iš jokio kito išorinio šaltinio. Jos apyvartinis kapitalas buvo finansuojamas iš paskolų, kurias visiškai garantuodavo KUKE, iš paskolų, visiškai garantuojamų Valstybės iždo, ir iš KPS suteiktų paskolų. Todėl nepanašu, kad KPS taikyta palūkanų norma tinkamai atspindėjo jos patiriamą riziką. Tiesa, KPS ir Valstybės iždas reikalavo užstatų, tačiau tų užstatų vertė kelia abejonių; reikia atsiminti, kad panašių užstatų reikalavo KUKE, o pasvėrus Gdynės laivų statyklos turto ir įsipareigojimų santykį mažai tikėtina, kad KPS nebūtų galėjusi gauti pirmosios eilės užstatų laivų statyklos turtu. Lenkija kaskart nepateikdavo išsamios informacijos, kuri leistų Komisijai nustatyti tikrąją reikalaujamų užstatų vertę.

(258) Be to, nėra jokio skirtumo tarp paskolų, kurias suteikė KPS, ir paskolų, kurias skyrė ARP, KPS savininkė. Sunku sutikti su Lenkijos argumentu, kad ARP suteiktos paskolos yra valstybės pagalba, o paskolas, kurias suteikė jos pavaldžioji bendrovė, KPS, atitinka privataus investuotojo principą.

(259) Galiausiai Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad KPS buvo įsteigta kaip valstybės visiškai kontroliuojamas fondas siekiant valstybinės politikos tikslų, o jo finansavimą visiškai užtikrino arba garantavo valstybė tarpininkaujant ARP. Kaip nurodyta dokumente „2006–2010 m. Lenkijos laivų statybos sektoriaus strategija (gamybinės jūrinių laivų statyklos)“, KPS „įsteigta organizuoti laivų statyklų gamybos finansavimą iki to laiko, kai jas perims privatūs investuotojai“. Strategijos tikslai yra ne tik ekonominiai, bet ir visuomeninai bei makroekonominiai ([56]), KPS suteikti įvairios rūšies įgalinimai, kaip ir ARP, Valstybės iždui ir kitomis viešosioms institucijoms. Finansiniai KPS ryšiai su ARP ir Valstybės iždu yra aiškūs, o KPS veikiau buvo įrankis perduoti lėšoms, kurios valstybės biudžete buvo skiriamos Lenkijos laivų statykloms, įskaitant Gdynės laivų statyklą.

(260) Atsižvelgdama į tuos veiksnius Komisija konstatuoja, kad KPS, suteikdama Gdynės laivų statyklai apyvartinį kreditą, neveikė kaip privatus investuotojas. Taigi minėtos paskolos, išvardytos 158 konstatuojamojoje dalyje, 1 ir 2 lentelėse, yra valstybės pagalba.

([55]) Be kita ko, 2008 m. sausio 9 d. rašto 3 priedas.

([56]) „2006–2010 m. Lenkijos laivų statybos sektoriaus strategija (gamybinės jūrinių laivų statyklos)“ priimta 2006 m. rugpjūčio mėn., p. 7.

KUKE garantijos

(261) Savo pastabose, pateiktose Komisijai priėmus sprendimą pradėti oficialią tyrimo procedūrą, Lenkija teigė, kad garantijos, kurias Gdynės laivų statyklai suteikė KUKE nėra valstybės pagalba. Komisija negali sutikti su tokiu teiginiu.

(262) Pirma, Komisija primena, kad KUKE suteiktos paskolų garantijos buvo garantuotos Valstybės iždo ir tvarkomos atskiroje banko sąskaitoje, pavadintoje *Interes narodowy*. Jeigu toje sąskaitoje nebūtų finansinių lėšų, KUKE galėtų gauti paskolą iš Valstybės iždo arba pasinaudoti Valstybės iždo kreditų garantijomis.

(263) Antra, Komisija primena savo 2007 m. liepos 18 d. sprendimą byloje Nr. 105/07 ([57]), kurioje patvirtino schemą, pagal kurią KUKE įgyvendina Valstybės iždo garantuojamo eksporto draudimo, programą, jeigu tos garantijos nelaikomos valstybės pagalba. Dabar ši schema taikoma ir tos rūšies gamybos garantijoms, kurias Gdynės laivų statykla gavo kelerius metus. Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad čia aiškiai išskiriamos ([58]) sunkumus patiriančios įmonės pagal Bendrijos gaires dėl valstybės teikiamos įmonių sanavimo ir restruktūrizavimo pagalbos. Pagrindinis šios schemos bruožas yra tai, kad mokesčiai už garantiją nustatomi įvertinus riziką. Pavyzdžiui, mokesčio tarifas įmonei, kuri priklauso didžiausios rizikos kategorijai, yra […] % per metus suteikiant garantiją mažiau kaip 2 metams, ir […] % per metus suteikiant garantiją daugiau kaip 2 metams. Pagrindinis tarifas yra […] % per metus. Palyginimui: garantijas, teikiamas Gdynės laivų statyklai, KUKE padidino mainais už 2 % per metus mokesčio tarifą, jeigu garantija neviršijo 35 mln. PLN, ir 1 % per metus tarifą, jei garantija viršijo tą sumą.

(264) Tad akivaizdu, kad Gdynės laivų statykla neatitinka reikalavimų, kad jai būtų galima taikyti pirmiau aprašytą Komisijos patvirtintų garantijų, kuriose nėra valstybės pagalbos elemento, schemą. Dėl to negalima laikyti, kad Gdynės laivų statyklai suteiktose garantijose nėra valstybės pagalbos elemento.

(265) Be to, akivaizdu, kad mokesčio už garantiją, kurį mokėjo Gdynės laivų statykla, tarifas yra daug mažesnis negu pagrindinis tarifas, taikomas teikiant garantijas sėkmingai veikiančioms įmonėms, ir kelis kartus mažesnis negu įmoka, kurią moka didelės rizikos įmonės, atitinkančios reikalavimus naudotis pirmiau aprašyta programa. Komisija konstatuoja, kad mokesčio už garantiją, kurį mokėjo Gdynės laivų statykla, tarifas neatitinka rinkos sąlygomis mokamo mokesčio tarifo, ir todėl tos garantijos yra valstybės pagalba.

(266) Trečia, pagal Komisijos pranešimą dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai ([59]), jei valstybė suteikia individualią garantiją, kuri nėra valstybės pagalba, paskolos gavėjas negali būti finansinius sunkumus patirianti įmonė. Šiuo atveju ta sąlyga neįvykdyta. Tame pranešime sakoma, kad jei paskolos gavėjas turi finansinių sunkumų, garantijos pagalbos elementas gali pasirodyti esąs toks didelis, kaip suma, kurią iš tikrųjų padengia minėta garantija.

(267) Galiausiai Komisija mano, kad Gdynės laivų statykla rėmėsi tik KUKE ir Valstybės iždo garantijomis ir nesugebėjo gauti jokių garantijų rinkos sąlygomis.

(268) Dėl to Komisija konstatuoja, kad KUKE, suteikdama garantijas Gdynės laivų statyklai, neveikė kaip privatus investuotojas.

c) ***Konkurencijos iškraipymas, kurį sukėlė valstybės pagalba Gdynės laivų statyklai***

(269) Komisija mano, kad Gdynės laivų statykla iškraipė konkurenciją, nes dėl visiškos priklausomybės nuo valstybės pagalbos laivų statykla ėmėsi veiksmų, nesuderinamų su konkurencijos taisyklėmis, pavyzdžiui, nustatydama kainas, mažesnes už gamybos sąnaudas, ir nepatyrė pasekmių, kurias paprastai užtraukia tokie veiksmai, t. y. nebuvo pašalinta iš rinkos.

(270) Toliau, Komisija konstatuoja, kad pagrindinius ilgai trunkančius Gdynės laivų statyklos sunkumus lėmė jos sudaromos sutartys, dėl kurių laivų statykla patyrė nuostolių nuolatos stiprėjant zlotui palyginti su JAV doleriu, kuris tebėra pagrindinė valiuta laivų statybos pramonėje, taip pat ir visame pasaulyje augančios plieninės skardos kainos. Šie išoriniai veiksniai buvo laikomi pagrindine grėsme laivų statyklos veiklai jau 2002 m. restruktūrizavimo plane, o vėliau ir naujoje jo 2004 m. versijoje bei 2006 m. restruktūrizavimo plane, galiausiai vykstant privatizavimui 2008 m.

([57]) 2007 m. liepos 18 d. Komisijos sprendimas byloje Nr. 105/07 – Valstybės iždo garantuojamų draudimo garantijų programa eksporto sutartims, sutrumpintas pranešimas, OL C 214, 2007 9 13.

([58]) Eksporto draudimo politikos komiteto 2006 m. gruodžio 26 d. sprendimo Nr. 111/2006 3 str. 1 d. 1 p.

([59]) OL C 71, 2001 3 11, p. 14.

(271) Nors laivų statyklos valdyba žinojo apie tą grėsmę, laivų statykla ir toliau sudarė sutartis nesiimdama priemonių, kurios būtų galėjusios sušvelninti padarinius, arba taikydama riboto poveikio priemones. Tokia veiklos vykdymo praktika buvo taikoma ir toliau, beprecedenčio laivų statybos rinkos ekonominio pagyvėjimo laikotarpiu, 2004–2008 m., kai laivų statybos kainos pasiekė iki šiol dar nebuvusias aukštumas. Dėl tokios valdymo praktikos laivų statyklai pavyko išlaikyti savo veiklą ir užimtumą, tačiau patiriant didžiulius nuostolius nuolatinės laivų statyklos gamybos srityje. Bendrovė *Amber*, 2008 m. pirmoje pusėje atlikusi tyrimą *due diligence*, kurio rezultatus Lenkija patvirtino, nustatė, kad laivų statyklos turimą užsakymų, kurių įvykdymo terminai sueina 2008 ir 2009 m., portfelį slegia ir didelė rizika patirti nuostolius dėl nepalankių sutarčių, sudarytų be jokių riziką ribojančių priemonių.

(272) Taigi Komisija mano, kad visos Gdynės laivų statyklai skirtos priemonės, aprašytos II dalies 7 punkte, iškraipytų konkurenciją laivų statybos rinkoje arba galėtų ją iškraipyti.

Išvada

(273) Apibendrindama Komisija konstatuoja, kad visos Gdynės laivų statyklai suteiktos priemonės yra valstybės pagalba pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį.

2.2. **Galimybės teikti pastabas suteikimas Lenkijai ir suinteresuotoms trečiosioms šalims**

(274) 2005 m. birželio 1 d. sprendimu Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą dėl kelių priemonių, įskaitant skolų restruktūrizavimą (mokėtinų sumų nurašymą, mokėjimo atidėjimą, mokėjimų grafiko pakeitimą), vykdytą remiantis įvairiu teisiniu pagrindu ir susijusį su tam tikru viešųjų kreditorių skaičiumi, laivų statyklai skirtomis kapitalo injekcijomis, Valstybės iždo suteiktomis laivų pagaminimo garantijomis ir lėšų bendrovės kapitalui finansuoti gavimu (obligacijų emisija ir skolų pavertimas akcijomis).

(275) Komisija aiškiai nurodo, kad negali pritarti Lenkijos argumentui, jog laivų savininkų suteiktos paskolos laikytinos savuoju įnašu. Dėl to Komisijai kilo abejonių, ar paskolų garantijos, kurias suteikė KUKE, nėra valstybės pagalba, ir ji paskelbė, kad ištirs tų paskolų pobūdį.

(276) Savo pastabas pateikė ir Lenkija, ir pagalbos gavėja; nors jos ir bandė ginčyti Komisijos kompetenciją vertinti tam tikrų čia nagrinėjamų pagalbos priemonių suderinamumą, tačiau neprieštaravo Komisijos išvadai, kurioje sakoma, kad jeigu tos priemonės būtų suteiktos po Lenkijos įstojimo į ES dienos, jos būtų nauja pagalba pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį. Tačiau čia išimtis būtų KUKE suteiktų garantijų pobūdis, nes patvirtinta, kad joje nėra valstybės pagalbos elemento. Vėliau Lenkija teigė, kad ir KPS suteiktos paskolos nėra valstybės pagalba. Komisijos nuomonė apie tuos Lenkijos ir pagalbos gavėjos argumentus išdėstyta pirmiau.

(277) Vykstant Komisijos pradėtai tyrimo procedūrai Lenkijos Vyriausybė, kuri yra Gdynės laivų statyklos akcijų daugumos paketo savininkė, kelis kartus reikšmingai pasikeitė savo strategiją, tai paliudija pirmiau pateiktas įvykių aprašymas. Laivų statybos sektoriaus konsolidavimo strategija buvo pakeista Gdynės laivų statyklos ir Gdansko laivų statyklos atskyrimo strategija ir sprendimu dėl dalinio Gdynės laivų statyklos privatizavimo, vėliau ji buvo pakeista visiško privatizavimo strategija. Tačiau dėl tos strategijos šiuo metu kyla klausimas, nes rinkoje akivaizdžiai nesidomima laivų statyklos pirkimu.

(278) Kaip nurodyta pirmiau, Komisija nuolatos palaikė nuolatinius kontaktus su Lenkijos valdžios institucijomis – Gdynės laivų statyklos savininku, ir su pačia Gdynės laivų statykla. Komisija reguliariai teikė pranešimus Lenkijos valdžios institucijoms ir laivų statyklai apie tai, kad labiausiai tikėtina, jog visos priemonės, skirtos laivų statyklai iš valstybės išteklių, yra valstybės pagalba pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį, turint omenyje sunkią finansinę laivų statyklos padėtį ir tai, kad praktiškai nėra kokio nors išorinio finansavimo, kuriame nebūtų valstybės pagalbos elemento. Komisija taip pat perspėjo, kad tokia valstybės pagalba, suteikta pažeidžiant EB sutarties 88 straipsnio 3 dalį, yra akivaizdžiai nesuderinama su bendrąja rinka. Komisija daug kartų priminė, kad garantijos, kurias Gdynės laivų statyklai suteikė KUKE, yra valstybės pagalba.

(279) Be to, per tyrimo procedūrą Komisija sukaupė išsamią informaciją apie KPS veiklą ir paskolų, kurias KPS suteikė Gdynės laivų statyklai finansuoti apyvartiniam kapitalui, pobūdį. Komisija atkreipė Lenkijos dėmesį į tai, kad tos paskolos tikrai yra valstybės pagalba pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį.

(280) Galiausiai vykdydama tyrimo procedūrą Komisija konstatavo, kad Gdynės laivų statykla ir toliau delsia apmokėti visuomeninius teisinius įsipareigojimus. Komisija surinko informaciją apie tai ir pranešė Lenkijos valdžios institucijoms (kurios veikia vienu metu ir kaip laivų statyklos savininkas, ir kaip jos kreditorius), kad, Komisijos nuomone, delsimas išieškoti mokėtinas visuomeninių teisinių įsipareigojimų sumas arba jų restruktūrizavimas gali būti valstybės pagalba pagal pagalba EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį.

3. *PAGALBOS SUDERINIMAS SU BENDRĄJA RINKA – EB SUTARTIES 87 STRAIPSNIO 3 DALIES IŠLYGA*

(281) Pagrindinis pagalbos tikslas – padėti sunkumus patiriančiai įmonei atkurti gyvybingumą, kad nenutrūktų jos veikla. Tokiais atvejais gali būti taikoma išimtis pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą, kuriuo leidžiama teikti valstybės pagalbą tam tikrų ekonominės veiklos rūšių plėtrai skatinti, jei tokia pagalba netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.

(282) Įmonių sanavimo ir restruktūrizavimo pagalba nustatyta Bendrijos gairėse dėl valstybės teikiamos įmonių sanavimo ir restruktūrizavimo pagalbos ([60]) (toliau – „gairės“), pakeitusiose ankstesnes gaires, priimtas 1999 m. ([61]) toliau – „1999 m. gairės“).

(283) Pereinamuoju laikotarpiu taikoma gairėse nustatyta išlyga. Gairių 103 punkte sakoma, kad iki 2004 m. spalio 10 d. Komisijos užregistruoti pranešimai bus išnagrinėti atsižvelgiant į pranešimo metu galiojančius kriterijus. Šioje byloje apie dalį pagalbos priemonių Komisijai buvo pranešta 2004 m. balandžio 29 d. pagal pereinamojo laikotarpio procedūrą remiantis Stojimo sutarties IV priedo 3 skyriaus nuostatomis, tada, kai dar galiojo 1999 m. gairės. Tačiau vėlesnėse gairėse nustatyta, kad Komisija, remdamasi šiomis gairėmis, išnagrinės bet kokios sanavimo arba restruktūrizavimo pagalbos, suteiktos be jos leidimo ir dėl to pažeidžiančios Sutarties 88 straipsnio 3 dalį, suderinamumą su bendrąja rinka, jei po 2004 metų spalio gegužės 1 d. buvo suteikta dalis pagalbos arba visa pagalba (104 punktas, 1 pastraipa). Komisija konstatuoja, kad beveik visos priemonės, aprašytos 209–232 konstatuojamosiose dalyse, buvo suteiktos pažeidžiant teisės nuostatas jau po tos dienos, todėl turi būti taikomos 2004 m. gairės.

(284) Gairės taikomos visų sektorių įmonėms, išskyrus gairių 18 punkte išvardytas išimtis. Bendrijoje nustatytos laivų statybos pramonei taikytinos taisyklės ([62]), kurios yra teisinis pagrindas vertinant šiame sektoriuje suteiktą valstybės pagalbą; su tomis taisyklėmis susietas gairių 12 punktas, kuriuo remiantis vertinamas sanavimo ir restruktūrizavimo pagalbos teisėtumas.

A. ĮMONIŲ SANAVIMO PAGALBA

(285) Gairėse nustatyta, kad sanavimo pagalba gali būti teikiama kaip laikina parama, padedanti sunkumus patiriančiai įmonei išlikti tol, kol rengiamas jos restruktūrizavimo ir (arba) likvidavimo planas, arba siekiant įveikti rimtą likvidumo krizę, kuri gali būti atitolinta teikiant sanavimo pagalbą.

(286) Komisija mano, kad valstybės pagalba, suteikta Gdynės laivų statyklai, neatitinka nei laikinumo reikalavimo, nes visos pagalbos priemonės buvo taikomos ilgiau negu nustatytą 6 mėnesių laikotarpį, nei atšaukiamumo reikalavimo, nes tokios priemonės kaip kapitalo injekcija ir skolų nurašymas prilygsta dotacijai, kuri skiriama negrąžintinai.

(287) Dėl to Komisija konstatuoja, kad 209–232 konstatuojamosiose dalyse aprašytos priemonės, dėl kurių priimtas šis sprendimas, yra nesuderinamos su bendrąja rinka kaip įmonių sanavimo pagalba.

B. RESTRUKTŪRIZAVIMO PAGALBA

(288) Kaip nustatyta gairių 17 punkte, teikiant restruktūrizavimo pagalbą restruktūrizavimo pagrindas turi būti įvykdomas, nuoseklus ir tolimą ateitį numatantis planas atkurti įmonės ilgalaikį gyvybingumą per protingą laiką. Restruktūrizavimą paprastai sudaro tokie elementai: visų įmonės funkcionavimo sričių restruktūrizavimas, įmonės veiklos reorganizavimas ir racionalizavimas, paprastai atsisakant nuostolingos veiklos, ir finansinis restruktūrizavimas. Restruktūrizavimo veiksmai, jeigu jie vykdomi naudojantis valstybės pagalba, negali apsiriboti nuostolių padengimu nepašalinant tų nuostolių priežasčių, t. y. nesiėmus tikro restruktūrizavimo. Gairės reikalauja, kad bent dalis restruktūrizavimo turi būti finansuojama iš savųjų šaltinių, kuriuose nėra valstybės pagalbos elemento, o pati valstybės pagalba būtų apribota iki būtinojo minimumo.ir pagaliau siekiant kiek įmanoma sumažinti neigiamą pagalbos poveikį ir konkurencijos iškraipymą turi būti taikomos kompensuojamosios priemonės.

(289) Atsižvelgdama į smarkiai konkurenciją iškraipantį restruktūrizavimo pagalbos pobūdį Komisija konstatuoja, kad pagalba sunkumus patiriančioms įmonėms turi padėti plėtoti savo ūkinę veiklą nesutrikdydama prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui, ir gali būti suteikta tik tuo atveju, kai įvykdytos visos gairėse nustatytos sąlygos.

(290) Toliau Komisija nagrinėja, ar tos sąlygos buvo įvykdytos.

([60]) OL C 244, 2004 10 1, p. 2.
([61]) OL C 288, 1999 10 9, p. 2.
([62]) OL C 317, 2003 12 30, p. 11.

a) ***Įmonių tinkamumas gauti pagalbą***

(291) Kad įmonė galėtų gauti sanavimo arba restruktūrizavimo pagalbą, ji turi būti laikoma sunkumus patiriančia įmone pagal gairių nuostatas. Komisija namo, kad finansinė Gdynės laivų statyklos padėtis mažiausiai nuo 2002 m. yra tokia, kad įmonė nuolatos patiria sunkumų dėl finansinio likvidumo trūkumo ir nemokumo, augančių nuostolių ir neigiamo nuosavo kapitalo. Todėl Gdynės laivų statykla yra sunkumus patirianti įmonė pagal gairių nuostatas.

b) ***Ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas***

(292) Gairių 31 punkte nustatyta, kad pagalbos suteikimas turi būti susietas su sąlygą įgyvendinti Komisijos patvirtintą restruktūrizavimo planą, kuris turi padėti atkurti ilgalaikį įmonės gyvybingumą per protingą laiką. Gyvybingumo atkūrimas reiškia, kad pasibaigus restruktūrizavimui įmonė gali padengti visas savo išlaidas ir gauti pakankamą pelną iš kapitalo, kad galėtų savarankiškai konkuruoti su kitomis įmonėmis. Restruktūrizavimas turi būti įvykdytas per trumpiausią įmanomą laiką.

(293) Pirmiausia Komisija konstatuoja, kad vykdydama tyrimo procedūrą išnagrinėjo du restruktūrizavimo planus, 2004 ir 2006 m., kuriuos parengė laivų statyklos valdyba ir kuriems pritarė jos daugumos dalies savininkė, t. y. valstybė. Komisija konstatavo, kad jos pateiktos rimtos pastabos dėl abiejų planų gebėjimo padėti atkurti ilgalaikį laivų statyklos gyvybingumą galioja ir toliau. Atsižvelgdama į tai, kad 2006 m. restruktūrizavimo planas pakeitė 2004 m. restruktūrizavimo planą, Komisija toliau pagrindžia rimtas savo abejones dėl 2006 m. restruktūrizavimo plano. Tačiau Komisija mano, kad tas planas dėl daugelio priežasčių primena 2004 m. restruktūrizavimo planą ir kad Komisijos pastabos, pateiktos sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą dėl 2004 m. restruktūrizavimo plano, visiškai taikytinos ir 2006 m. restruktūrizavimo planui.

(294) Komisija norėtų priminti Lenkijos nuomonę, pareikštą po sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą priėmimo, kad 2004 m. restruktūrizavimo planas yra tvirtas ekonominis pagrindas laivų statyklos restruktūrizavimo procesui. Tikrovė parodė, kad 2004 m. restruktūrizavimo planas buvo nepakankamas ilgalaikiam laivų statyklos gyvybingumui atkurti ir turėjo būti modifikuotas dar 2006 m.

(295) Komisija mano, kad 2006 m. restruktūrizavimo plane dėmesys visų pirma skiriamas finansų restruktūrizavimui, reikiamai ne atsižvelgiant į pramoninio restruktūrizavimo dalykus. To plano pagrindu nebuvo parengta nė viena įtikinanti pramoninė strategija, suplanuota su dideliu užmoju.

(296) Tai, be kita ko, rodo ir plane pasiūlyta investicinė strategija, kurią būtų galima apibūdinti kaip gana menkų modernizavimo veiksmų rinkinį, sudarytą be didesnės vizijos, kuri reikalinga norint modernizuoti įrenginius, su kuriais daug buvo pagaminama praėjusio amžiaus aštuntajame dešimtmetyje. Plane nėra išsamios dabartinės gamybos įrenginių būklės ir jų apribojimų analizės, konkrečiai nenurodytos ir laivų statyklos „keblios vietos“. Komisijos išorinio konsultanto nuomone, investicijos skirtos sumos (240 mln. PLN; 69 mln. EUR) atrodo pernelyg menkos, kad būtų galima užtikrinti tikrą modernizavimą.

(297) Norint analizuoti planuojamų investicijų dydį tam tikrame kontekste, reikėtų išnagrinėti ir prognozes dėl metinės laivų statyklos turto amortizacijos ir ilgalaikio turto vertės pokyčius, remiantis vertinimais, pateiktais 2006 m. restruktūrizavimo plane. Amortizacija 2007–2009 m., t. y. investicijų laikotarpiu, būtų 100 mln. PLN. Taip yra dėl to, kad mažiausiai 40 % planuojamų investicijų, 240 mln. PLN suma, reikalinga vien tik turto techninei būklei išlaikyti, tad tikrajam modernizavimui galėtų būti skirta daugiausiai 60 %. Balanso prognozė rodo nuolatinį ilgalaikio turto vertės didėjimą, nuo 246 mln. PLN 2006 m. iki 361 mln. PLN 2010 m., tačiau 2010 m. ši tendencija turėtų visiškai pasikeisti, tada ilgalaikio turto vertė turėtų sumažėti iki 284 mln. PLN, tai būtų 2012 m. paskutiniais į prognozę įtrauktais metais.

(298) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad investicinės strategijos užmojis yra nepakankamas, kad galima būtų užtikrinti tikrą modernizavimą ir atkurti laivų statyklos ilgalaikį gyvybingumą.

(299) Be to, Komisija mano, kad 2012 metams nustatytas tikslas pasiekti 37 darb. val./ CGT našumą yra pagerėjimas palyginti su dabartine padėtimi, tačiau vis dėlto menkas lyginant su našiomis Europos laivų statyklomis, kurių našumo rodiklis yra apie 20 darb. val./ CGT.

(300) Plane teigiama, kad vienas iš didžiausių laivų statyklos sunkumų yra dažni neatvykimai į darbą ir kvalifikuotų darbuotojų trūkumas, nes jie išvyksta į kitas Europos laivų statyklas, kuriose atlygimai yra didesni. Atsižvelgdama į tai Komisija mano, kad planuojamas darbo užmokesčio padidinimas 10 % 2006 m. ir 4 % per metus pradedant nuo 2008 m. bus nepakankamas tam sunkumui įveikti.

(301) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija konstatuoja, kad planuojamas pramoninis ir organizacinis restruktūrizavimas bus nepakankamas atkurti ilgalaikiam laivų statyklos gyvybingumui.

(302) Be to, Komisija mano, kad laivų statyklos prognozuojami finansiniai rezultatai nesutaps su laivų statyklos parengtos jautrumo analizės rezultatų, pagal scenarijų, kuriame numatytas JAV dolerio vertės kritimas, plieno kainų mažėjimas, medžiagų kainų ir darbo atlyginimų didėjimas. Iš analizės kyla, kad JAV dolerio vertės sumažėjimas 0,10 PLN per vienerius metus reikštų, kad laivų statykla neatkurs gyvybingumo, jeigu taikomos 2006 m. restruktūrizavimo plano prielaidos. Dėl to Komisija konstatuoja, kad 2006 m. restruktūrizavimo planas yra nepakankamai tvirtas ([63]).

(303) Galiausiai Komisija mano, kad plane numatytos restruktūrizavimo priemonės negali būti įgyvendintos nesant investuotojo, atsižvelgdama ir į tai, kad naujo kapitalo, būtino įgyvendinti restruktūrizavimui, kurio mastas pasirodė esąs gana mažas, poreikis buvo didelis, daugiausia dėl būtinės įgyvendinti brangų finansų restruktūrizavimą ([64]) (1,015 mlrd. PLN). Komisijai kilo abejonių, ar planas paremtas tikroviškomis prielaidomis dėl laivų statyklos galimybių pritraukti naują kapitalą.

(304) Gdynės laivų statyklos privatizavimo proceso raida patvirtino, kad tos abejonės buvo pagrįstos. Kaip aprašyta pirmiau, valstybė – Gdynės laivų statyklos savininke, du kartus bandė rasti privatų investuotoją, kuris būtų pasirengęs perimti laivų statyklą. Nė vienas iš tų privatizavimo bandymų nebuvo sėkmingas (nei dalinis privatizavimas 2006 m., nei visų valstybei priklausančių akcijų pardavimas 2007 m.). Komisija atkreipia dėmesį, kad bandymai privatizuoti įmonę vyko tuo metu, kai laivų statybos rinkoje buvo beprecedentis pakilimas, dėl to sąlygos laivų statyklai parduoti buvo optimalios. Neigiamą privatizavimo proceso rezultatą galima paaiškinti tik tuo, kad rinka netiki laivų statyklos galimybėmis atkurti ilgalaikį gyvybingumą. Tai dar labiau patvirtina bendrovės *Amber* sprendimas pasitraukti iš privatizavimo proceso po atlikto nuodugnaus tyrimo *due diligence* ([65]).

(305) Komisija atsižvelgė į naujas Lenkijos valdžios institucijų pastangas rasti investuotoją Gdynės laivų statyklai, kurių jos ėmėsi pasitraukus bendrovei *Amber*. Tačiau iki šio sprendimo priėmimo dienos nebuvo įrodymų, galinčių įtikinti Komisiją, kad naujas bandymas privatizuoti įmonę galėtų būti sėkmingas ir įgyvendintas per trumpą laikotarpį pagal gaires. Toliau nurodoma, kad ir bendras restruktūrizavimo planas, kurį parengė bendrovė ISD *Polska*, taip pat ir bendrovės PSC parengtas restruktūrizavimo planas patemtas lūkesčiais, susijusiais su reikšmingomis sumomis, kurios laivų statyklai bus skirtos kaip papildoma valstybės pagalba, ir numatyta galimybė atkurti laivų statyklos gyvybingumą, su sąlyga, kad įmonė bus atleista nuo įsiskolintų įsipareigojimų ir išvengs nuostolių vykdydama dabartines sutartis.

Bendras restruktūrizavimo planas, parengtas bendrovės ISD

(306) Komisija mano, kad bendrame restruktūrizavimo plane neįrodyta, kad jį įgyvendinus bus atkurtas ilgalaikis Gdynės laivų statyklos gyvybingumas po sujungimo su Gdansko laivų statykla. Be to, Komisija mano, kad finansinės prognozės ir prielaidos, turinčios garantuoti plano sėkmę, nėra reikiamai pagrįstos. Komisijos nuomone, numatoma restruktūrizavimo veikla, aprašyta plane, yra nepakankamai toliaregiška. Nors atnaujintame bendrame plane restruktūrizavimo plane atsirado tam tikrų patobulinimų, Komisija mano, kad jis nepadės atkurti ilgalaikį sujungtų laivų statyklų gyvybingumą. Toliau Komisija vertina rugsėjo mėn. planą, kuriuo buvo pakeistas birželio mėn. planas, ir nurodo tų planų skirtumus tik tada, jeigu jie reikšmingi atliekamam vertinimui.

(307) Birželio mėn. plane pateikta prielaida, kad nuosavo kapitalo grąža bus gauta tik 2020 m., o investicijų grąža – tik 2016 m., verčia Komisiją prieiti prie išvados, kad šis projektas nėra pelningas. Be to, numatytos sąlygos paremtos nediskontuotomis vertėmis: jeigu atitinkamos sumos būtų diskontuotomis, nuosavo kapitalo grąža ir investicijų kapitalo grąža būtų gauta dar vėliau. Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo planas tuo požiūriu yra

([63]) Komisija mano, kad pagrindinis scenarijus buvo paremtas 3,0 PLN/USD kursu, o dabartinis PLN/USD kursas yra 2,2.

([64]) Reikia priminti, kad įstatinio laivų statyklos kapitalo vertė 2006 m. buvo neigiama – 576 mln. PLN.

([65]) Bendrovė *Amber* pareiškė, kad jos atlikti tyrimai parodė, jog laivų statykla neatkurs gyvybingumo ir po *Amber* suplanuoto restruktūrizavimo.

geresnis, nes jame pateiktos prognozės paremtos diskontuotomis vertėmis. Vis dėlto plane numatyta, kad diskontuota kapitalo grąža būtų gauta 2018 m. t. y. praėjus 10 metų nuo naujo investuotojo įsitraukimo 2009 m., o tai pernelyg ilgas laikotarpis, beje, tai rodo ir didelė plano riziką. Komisija ir toliau mano, kad planas nerodo projekto pelningumo. Be to, Komisija konstatuoja, kad geresnės finansinės prognozėse nėra toli siekiančių restruktūrizavimo priemonių (tokių kaip našumo padidėjimas, išlaidų sumažėjimas), o tik pakeistos pagrindinės finansinės prielaidos, kurios nebuvo reikiamai pagrįstos; tai bus paaiškinta toliau.

(308) Finansinėje prognozėje numatyta, kad didelė restruktūrizavimo išlaidų dalis galės būti padengta iš būsimų įmonės piniginių lėšų. Komisija mano, kad įmonės, kuri anksčiau patirdavo milžiniškus nuostolius ir turi būti iš esmės restruktūrizuota, atveju, tokios prielaidos negali būti laikomos tikroviškomis. Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane numatyta, kad piniginių lėšų srautams teks praeities apsunkinimai, padidėję nuo 592 mln. PLN iki 712 mln. PLN. Be to, Komisija konstatuoja, didelė dalis visuomeninių teisinių įsipareigojimų (daugiau kaip 400 mln. PLN) numatyti apmokėti 2012–2018, t. y. dar ilgai pasibaigus planuojamam restruktūrizavimo laikotarpiui ([66]). Komisija taip pat mano, kad investuotojas pripažįsta, kad laukiami rezultatai yra ties pelningumo riba, tačiau kartu teigia, kad yra dar viena priežastis, dėl kurios ISD *Polska* domisi tuo projektu. Investuotojas teigia, kad laivų statykla užtikrins reikšmingą kitos grupei priklausančios įmonės, Čenstakavos plieno lydyklos, gaminių paklausą, dėl to investicija w Gdynės laivų statyklą yra pagrįsta visos grupės ISD *Polska* požiūriu.

(309) Komisija mano, kad bendrame restruktūrizavimo planas paremtas prielaida, kad valstybė suteiks pagalbą privatizuojamai įmonei, kad galėtų sureguliuoti neigiamą balansą ir padengti laukiamus nuostolius. Planas taip pat paremtas prielaida, kad gamybinė laivų statyklos veikla ir toliau bus finansuojama naudojantis KUKE garantijomis, suteiktomis palankiomis sąlygomis palyginti su sąlygomis, kurias KUKE paprastai taiko sėkmingai veikiančioms įmonėms. Į numatomą valstybės pagalbą atsižvelgta ir finansinėse prognozėse. Bendrame rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane papildomos valstybės pagalbos rizika nesumažinta. Netgi priešingai, investuotojas teigė, kad yra dar vienas galimas 308 mln. PLN įsipareigojimas, susijęs su ginčų, vykstančiu tarp Gdansko laivų statyklos ir Valstybės iždo dėl mokėtinų mokesčių. Investuotojas tikisi, kad Valstybės iždas suteiks įsipareigojimo apmokėjimo garantiją, jeigu toks įsipareigojimas atsiras.

(310) Dėl plieninių konstrukcijų gamybos – Komisija konstatuoja, kad nei birželio, nei rugsėjo mėn. plane nepateiktas išsamus šios veiklos, kurią ketinama plėtoti ateityje, planas. Tai rimtas plano trūkumas, nes restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje šis veiklos segmentas turi sukurti 300 mln. PLN apyvartą, panaudoti didelius naujos laivų statyklos gamybinius pajėgumus plienui perdirbti (nuo 4 % 2009 m. iki 20 % 2012 r.) ir sudaryti apie 10 % naujos laivų statyklos pardavimo.

(311) Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane remiamasi nepriklausomais rinkos tyrimais, kurie turėtų parodyti, kad artimiausiais metais plieninių konstrukcijų paklausa augs ir Lenkijoje, ir Europoje. Tačiau tuose tyrimuose nenagrinėjama, kokiu būdu ta padidėjusia paklausa galėtų pasinaudoti sujungtos laivų statyklos. Nors rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane pateikta daugiau detalių, susijusių su plieninių konstrukcijų segmentu, tačiau nėra analizės, ar prognozuojamas gamybos dydis yra realus. Netgi priešingai, rugsėjo mėn. plane yra dar kiti punktai, rodantys, kad tos prognozės gali būti netikroviškos.

(312) Dabartiniu metu pagaminama 2 tūkst. tonų plieninių konstrukcijų, o numatytas tikslas yra 56 tūkst. tonų. Palyginti su birželio mėn. restruktūrizavimo planu rugsėjo mėn. plane numatyta, kad gamyba padvigubės jau 2010 m. (24 tūkst. tonų palyginti su 12 tūkst. tonų, numatytų birželio mėn. plane) ir išaugs keturis kartus 2012 m. (56 tūkst. tonų palyginti su 13 tūkst. tonų, numatytų birželio mėn. plane). Čenstakavos plieno lydykla – viena iš didžiausių Lenkijos plieno gamintojų – pagamina 100 tūkst. tonų plieninių konstrukcijų.

(313) ISD *Polska* išvardijo Gdansko laivų statyklos pasirašytas sutartis dėl plieninių konstrukcijų gamybos, tarp jų viena sutartis buvo sudaryta dėl konstrukcijų aliejui laikyti, maždaug 5 tūkst. tonų plieninių konstrukcijų per metus 2008 ir 2009 m. Plane numatyta, kad jau 2010 m. šio konkretaus gaminio bus pagaminta 16 tūkst. tonų, o 2012 m. gamyba padidės iki 36 tūkst. tonų.

([66]) Pavyzdžiui, prognozuojamas neto pelnas 2014 m. turi būti 93 mln. PLN, iš jų 55 mln. PLN reikės skirti seniems visuomeniniams teisiniams įsipareigojimams apmokėti. Paskutiniai metai, kuriais bus dengiamos restruktūrizavimo išlaidos, susijusios su ankstesne veikla (išaugę visuomeniniai teisiniai įsipareigojimai), bus 2018 m., tada tam tikslui reikės turėti papildomas 45 mln. PLN pinigines įplaukas.

(314) Nepateikta rinkos analizė ar prognozės, kurios paaiškintų numatomą plieninių konstrukcijų (2010 m. – 9,5 %, vėliau – apie 8 %). Komisija konstatuoja, kad Lenkijos statistikos valdybos duomenimis, plieninių konstrukcijų segmento Lenkijoje pelningumas 2006 m. padidėjo 6 % ir tols išliko 2007 m.

(315) Remdamasi prieinama informacija Komisija konstatuoja, kad plieninių konstrukcijų segmentas, kuris turi būti integruota ir reikšminga naujos laivų statyklos veiklos dalis, neparemtas patikima naujos laivų statyklos padėties rinkos analize. Rinkos tyrimai nerodo, kad rinkoje būtų paklausa, kuri apimtų daugumą numatomų naujos laivų statyklos gaminių. Plane neparodyta, kad jis būtų paremtas tikroviškomis prielaidomis dėl plieninių konstrukcijų segmento.

(316) Dėl restruktūrizavimo sutarčių sudarymo plane numatyta imtis kelių pirmiau aprašytų veiksmų siekiant pašalinti dvi svarbiausias išorines dabartinių laivų statyklos sunkumų priežastis (tai medžiagų išlaidų augimas ir zloto vertės didėjimas). Planas visų pirma paremtas prielaida, kad sutartyse, sudaromose dėl laivų statybos, bus įmanoma taikyti indeksavimo išlygas, ir jos padės bent iš dalies perleisti laivų savininkams riziką, susijusią su valiutų kursų ir medžiagos išlaidų pokyčiais. Tačiau plane nepateikiami įrodymai, kad laivų savininkai sutinka ar būtų pasirengę sutikti su tokiomis indeksavimo išlygomis. Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane apie tai pateikiama daugiau informacijos, be kita ko, pridedamos ištraukos iš abiejų laivų statyklų pasirašytų sutarčių, į kurias įtrauktos tokios rūšies indeksavimo išlygos.

(317) Komisija išanalizavo jai pateiktą informaciją ir konstatuoja, kad plane pateiktose sutartyse iš pradžių tikrai buvo indeksavimo išlyga, pagal kurią plieno kainos didėjimą turi padengti pirkėjas. Tačiau tos išlygos buvo pašalintos dar kartą papildant sutartį ir pakeistos sutartine nuostata, pagal kurią laivų statykla ir pirkėjas kartu nupirks medžiagas ir pirkimo pabaigos suderins atitinkamas taikytinas kainas. Dėl kainos suderinimo bus susitarta per kitą sutarties papildymą. Tačiau tas papildymas Komisijai nebuvo pateiktas.

(318) Komisija konstatuoja, kad tos sutartys buvo sudarytos ir iš naujo persvarstytos didžiausios paklausos metais (2005 m. ir paskesniais), kai laivų savininkai buvo labai lankstūs dėl ribotos pasiūlos. Komisija žino, kad paskutiniu metu laivų statyklos pramonėje pradėtas taikyti plieno kainų indeksavimas, tačiau reikia pažymėti, kad anksčiau – ypač prastesnės konjunktūros laikotarpiais – tokios rūšies išlygos nebuvo taikomos.

(319) Pasiremdama prieinama informacija Komisija mano, kad planas neįrodo, jog laivų statykla įstengs sudaryti sutartis su indeksavimo išlyga. Restruktūrizavimo plane aprašyta Gdynės laivų statyklos patirtis šioje srityje, Komisijos nuomone, nėra lemiamas dalykas.

(320) Rugsėjo mėn. plane, palyginti su birželio mėn. planu, pateikiama daugiau išsamios informacijos apie planuojamą taikyti rizikos ribojimo strategiją. Nors plane nenurodyta, kuri iš dviejų laivų statyklų taikė tokias finansines priemones (įskaitant ir natūralias, nesukeliančias jokių išlaidų), bent jau per paskutinius kelerius metus ([67]). Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane iš tikrųjų pateikti skaičiavimai ir nurodyti siūlomos apsaugos politikos rezultatai, tačiau nėra jokių įrodymų, kad laivų statykla įstengs gauti tokias finansinės apsaugos priemones rinkoje. Kita vertus, bankai, prieš suteikdami tokias apsaugos priemones, reikalauja, kad investuotojas būtų parengęs išsamią apsaugos strategiją.

(321) Turint omenyje šio veiksnio svarbą laivų statyklos veiklai, plane tai nebuvo pateikta įtikinamu būdu. O iš jautrumo analizės matyti, kad nors ir taikant riziką ribojančias priemones, į kurias neva atsižvelgta finansinėse prognozėse, tos prognozės ir toliau lieka jautrios nedideliems valiutų kurso pokyčiams, tai bus aprašyta toliau. Dėl to Komisija nėra tikra, kad planuojama strategija, pagal kurią numatoma sudaryti apsaugos sandorius (*hedging*), yra pakankama, kad būtų galima užtikrinti ilgalaikio laivų statyklos gyvybingumo atkūrimą.

(322) Dėl užimtumo restruktūrizavimo reikia pažymėti plane nėra šios srities racionalizavimo poreikių analizės, apsiribota teiginiu, kad užimtumas bus sumažintas. Plane yra nuoroda, taip pat be pagrindimo, kad tų mažinimų išlaidos bus apie 69 mln. PLN. Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane nurodytos užimtumo restruktūrizavimo išlaidos ir jo rezultatai, tačiau neaprašyta ir nepagrįsta, kokiomis prielaidomis paremtos planuojamos išlaidos ir numatyti užimtumo restruktūrizavimo rezultatai. Remdamasi tuo pagrindu Komisija negali konstatuoti, ar plane detaliai nurodytos atleidimo priežastys ir rezultatai, ir ar išlaidų skaičiavimas bei rezultatus aprašymas pagrįstas tikėtinomis prielaidomis.

(323) Dėl finansinių prognozių – Komisija atkreipia dėmesį ypač į tokį trūkumą, kurį turi pagrindinis scenarijaus, kurio paremtas bendrovės ISD *Polska* parengtas finansinis modelis, ir abejoja dėl finansinių prognozių patikimumo.

([67]) Plane pateikiama informacija, kad išlyga dėl valiutų neva buvusi dviejose sutartyse, tačiau jos nebuvo pateiktos.

(324) Pirma, rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane numatytos kur kas didesnės negu birželio mėn. plane laivų, skirtų automobiliams gabenti, – vieno iš dviejų pagrindinių naujos laivų statyklos gaminių – pardavimo kainos. Planas paremtas pirmiesiems metams skirtomis prognozėmis, parengtomis remiantis šiuo metu Gdynės laivų statyklos turimomis sutartimis. Tačiau plane nepagrįsta paskesnių metų prognozė ir nepateikta jokių prognozių, kurias būtų parengę išoriniai konsultantai ([68]).

(325) Antra, numatomas darbo užmokesčio pokytis – 4–6 % per metus restruktūrizavimo laikotarpiu, atrodo per mažas, kad galima būtų įveikti sunkumus, susijusius su kvalifikuotų darbuotojų trūkumu, kadrų kaita, neatvykimais į darbą bei konkurenciją, kurią abiem laivų statykloms kelia laivų statyklose užsienyje ir Lenkijoje. Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane buvo numatytas netgi mažesnis atlyginimų augimas negu birželio mėn. plane. Komisija atkreipia dėmesį, kad nuo 2007 m. sausio mėn. iki 2008 m. sausio mėn. vidutinis bruto darbo užmokestis Lenkijos ūkyje padidėjo 11,5 % ([69]) ir laukiama tolesnio jo didėjimo. Įvairūs šaltiniai, įskaitant nurodytus rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane (pavyzdžiui, Lenkijos nacionalinis bankas, OECD, Europos Komisijos 2008 m. pavasario ekonominė prognozė, *Goldman Sachs*), analizuodami Lenkijos darbo rinkos perspektyvas, numato didelį darbo užmokesčio augimą vidutinės trukmės laikotarpiu ir didėjantį darbuotojų trūkumą. Kaskart tai buvo veiksnys, į kurį reikėjo atsižvelgti jautrumo analizėje, tačiau tai nebuvo padaryta.

(326) Trečia, pagrindiniame scenarijuje numatytos garantijų, skirtų apyvartiniam kapitalui užtikrinti, išlaidos yra 1,5 %. Tai paremta prielaida, kad KUKE teiks visiškas paskolų garantijas ir tos garantijos bus teikiamos palankesnėmis sąlygomis, negu KUKE taiko suteikdama garantijas kitoms įmonėms (nepatiriančioms sunkumų). Jeigu sujungtos laivų statyklose galėtų gauti tokias garantijas rinkoje, kaip teigė Lenkija savo paaiškinimuose, pateiktuose 2008 m. liepos 7 d., kapitalo išlaidos būtų kur kas didesnės negu numatyta pagrindiniame scenarijuje ([70]), ir tai turėtų tiesioginę neigiamą įtaką finansinėms prognozėms.

(327) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, reikia konstatuoti, kad planas nesuteikia pakankamo tikrumo dėl to, kad pagrindinis scenarijus, kuriuo paremtos finansinės prognozės, yra tikroviškas ir įgyvendintinas.

([68]) Planas siejamas su keliomis išorinėmis ataskaitomis, kuriose neva yra prognozės dėl tokio tipo laivų kainų. Komisija konstatuoja, kad pateiktose ataskaitose tokių prognozių nėra.

([69]) Paskelbė Lenkijos Vyriausioji statistikos valdyba 2008 m. vasario 15 d.

([70]) Už tokias garantijas, kokios turi būti suteiktos sujungtoms laivų statykloms, esant 1–2 % tarifui KUKE ima 4,2 % garantuojamos sumos mokestį iš didelės rizikos įmonių, kurios gali neįvykdyti savo įsipareigojimų. Plane nenurodytam ar laivų statykla galėtų gauti rinkoje panašaus dydžio garantijas tokiomis pačiomis sąlygomis.

(328) Be to, jautrumo analizė nerodo, kad parengtas planas užtikrintų laivų statyklos atsparumą kai kuriems pagrindiniams rizikos veiksniams, susijusiems su jos veikla. Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane nėra įtikinamų pataisymų.

(329) Jautrumo analizė rodo, kad jei JAV dolerio vertė zloto atžvilgiu sumažės 5 %, per 10 metų uždirbtas pelnas sumažės 35 %, nors pagrindiniame scenarijuje atsižvelgta restruktūrizavimo priemones, sušvelninančias valiutų kurso pokyčių riziką.

(330) Atskira analizė, pridėta prie rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plano, rodo, kad jeigu euro vertė dolerio atžvilgiu sumažės 5 % 2013–2017 m. (t. y. po to, kai Lenkija turėtų įsivesti eurą), per 10 metų uždirbtas pelnas sumažės 44 %, palyginti su pagrindiniu scenarijumi.

(331) Komisija konstatuoja, kad jeigu tų dviejų valiutų kursas JAV dolerio atžvilgiu sumažės 5 % (vieną kartą – zloto, 2009 m., ir vieną kartą – euro, 2013 m.) palyginti su pagrindiniu scenarijumi per 10 metų sumažėtų 80 %.

(332) Komisija daro išvadą, kad jautrumo analizė rodo, finansinės analizės yra jautrios nedideliems prielaidų, kuriomis paremtos analizės, pokyčiams, ypač valiutų kurso pokyčiui, kuris pagal plane pateiktą informaciją iš esmės buvo vienas iš pagrindinių veiksnių, lėmusių dabartinius finansinius laivų statyklos sunkumus. Remdamasi tuo pagrindu Komisija negali konstatuoti, kad bendras restruktūrizavimo planas yra pakankamai patikimas, kad užtikrintų ilgalaikio sujungtų laivų statyklų gyvybingumą atkūrimą.

Restruktūrizavimo planas, pateiktas bendrovės PSC

(333) Daugeliu atžvilgiu šis planas turi rimtų ydų, dėl to Komisija konstatuoja, kad negali patvirtinti galimybės, kad laivų statykla atkurs ilgalaikio ilgalaikį gyvybingumą per protingą terminą. Rimti restruktūrizavimo plano nesklandumai kelia abejonių dėl jo įgyvendinimo galimybių ir patikimumo. Prielaidos dėl rinkos strategijos ir būsimų laivų statyklos gamybos mastų prieštarauja viena kitai. Be to, nepateikta rinkos analizė, kuri pagrįstų pasirinktą strategiją ir patvirtintų, kad numatomas gaminių portfelis bus pelningas.

(334) Dėl finansų restruktūrizavimo – prielaidose dėl kapitalo išlaidų, gamybos finansavimo būdo ir valiutų keitimo kurso yra rimtų nesklandumų. Plane numatytas stabilus valiutų kursas visą restruktūrizavimo laikotarpį, ir optimistiškesnis negu yra dabar (PLN/EUR kursas – 3,46, PLN/USD – 2,23; palyginimui: dabar PLN/EUR kursas yra 3,32, PLN/USD – 2,12). Be to, prielaidą, kad persvarsčiusi su užsakovais šiuo metu vykdomas sutartis laivų statykla galėtų padidinti savo pajamas 30 % ir gauti papildomų 100 mln. EUR įplaukų, reikia nagrinėti atsižvelgiant į tai, kad laivų statykla jau dėjo dideles pastangas turėdama tikslą persvarstyti vykdomas sutartis ir dėl to daugelis iš tų sutarčių buvo nutrauktos. Plane nepateikiama jokių įrodymų, kurie patvirtintų numatomą tolesnių persvarstymų galimybę, todėl Komisija laiko šią prielaidą netikroviška.

(335) Dėl užimtumo restruktūrizavimo – vien tai, kad investuotojas siūlo du variantus (išlaikyti tokį patį užimtumą arba sumažinti atleidžiant 650 žmonių), gali liudyti, kad investuotojas neturi tiksliai nustatytos strategijos, kuri padėtų atkurti ilgalaikį laivų statyklos gyvybingumą. Tos alternatyvios prielaidos kelia abejonių ir dėl finansinių prognozių, nes nepaaiškinta, kuris užimtumo dydis buvo pagrindas rengiant prognozes.

(336) Dėl finansinių prognozių – plane nuodugniai nepaaiškinta įtaka, kurią atskiros restruktūrizavimo priemonės, įskaitant investicijas, ir įvairios kitos priemonės, kurių tikslas bus sumažinti išlaidas, turėtų finansinėms prognozėms. Kitaip tariant, ryšys tarp numatomų restruktūrizavimo priemonių ir finansinėmis prognozėmis, ypač prognozėmis dėl gamybos ir bendrųjų išlaidų, nėra aiškios. Plano rengėjai nepaaiškina, pavyzdžiui, kokiu būdu bus galima pasiekti numatomą 25 % laivo gamybos išlaidų sumažėjimą per penkerių metų laikotarpį. Prognozių tikėtinumą mažina ir prieštaravimai, esantys prielaidose dėl planuojamo investicijų masto. Dėl to Komisija nėra tikra, kad pagrindinis scenarijus, taikytas finansinių prognozių poreikiams, yra patikimas ir paremtas tikroviškomis prielaidomis.

(337) Nepateikta tų prognozių jautrumo įvairiems rizikos veiksniams – rinkos pokyčiams, kainų, medžiagų išlaidų, valiutų kursų, darbo užmokesčio išlaidų ir t. t. pokyčiams. Skaičiuojant nepateiktas detalus aprašymas ir nepagristos prielaidos, kurios buvo finansinių prognozių pagrindas, nėra finansinio modelio, taikyto parengiant tas prognoze, ir jautrumo analizės. Komisija mano, kad tų prognozių tikėtinumas ir plano patikimumas nepakankamai įrodytas.

(338) Be to, Komisija konstatuoja, kad investuotojas sėkmingą restruktūrizavimo plano įgyvendinimą sieja su tuo, ar valstybė skirs papildomą pagalbą.

(339) Dėl to Komisija mano, kad galimybė atkurti laivų statyklos ilgalaikį gyvybingumą pagal 2008 m. birželio mėn. PSC parengtą planą nebuvo įrodyta.

Išvada

(340) Kadangi nėra tikroviško ir su reikiamu užmoju parengto restruktūrizavimo plano, Komisija konstatuoja, kad valstybės pagalba, suteikta Gdynės laivų statyklai ir aprašyta 209–232 konstatuojamosiose dalyse, yra grynai veiklos pagalba, nesuderinama bendrąja rinka kaip restruktūrizavimo pagalba.

c) ***Pagalbos apribojimas iki būtinojo minimumo***

(341) Gairių 43 punkte nustatyta, kad pagalbos suma turi būti apribota restruktūrizavimo išlaidų minimumu, reikalingu restruktūrizavimui įvykdyti. Tikimasi, kad pagalbos gavėjai nuosavais ištekliais prisidės prie restruktūrizavimo plano įgyvendinimo, pasinaudodami rinkos sąlygomis gaunamu išoriniu finansavimu. Toks įnašas, viena vertus, yra požymis, kad rinkos tiki gyvybingumo atkūrimo galimybe, kita vertus, tai būdas pagalbai sumažinti iki minimumo. Didelių įmonių, tokių kaip Gdynės laivų statykla, atveju nuosavas įnašas turi būti ne mažesnis kaip 50 % restruktūrizavimo išlaidų. Toks įnašas turi būti tikras, t. y. faktiškas, neįtraukiant viso ateityje laukiamo pelno, tarkime, grynųjų pinigų srautų, ir kiek įmanoma didesnis (gairių 43 punktas).

(342) Komisija ištyrė 2006 m. restruktūrizavimo planą dėl to, ar jis atitinka pirmiau nurodytus kriterijus, ir priėjo prie neigiamos išvados, pareikšdama dvi pastabas. Pirma, planas buvo paremtas prielaida, kad laivų statykla bus nuolatos finansuojama ir valstybės lėšų – teikiant garantijas, skiriant kapitalo injekcijas ir nurašant įsiskolinimus, tačiau plane nenurodyta, kad toks valstybės pagalbos dydis yra būtinas atkurti ilgalaikiam gyvybingumui (ypač tai, kad buvo neįmanoma įgyvendinti alternatyvių restruktūrizavimo strategijų esant mažesniam valstybės dalyvavimui). Antra, nuosavas įnašas buvo labiau

apribotas, o investuotojo, kuris būtų galėjęs užtikrinti išorinį finansavimo šaltinį rinkos sąlygomis, atsiradimas buvo tik galimas įvykis ateityje. Savasis įnašas galėjo būti tokios priemonės: dalyvavimas valdybos įgyvendiname įstatinio kapitalo didinimo procese, skolų pavertimas akcijomis, suteikiamomis privatiems kreditoriams, ir turto pardavimas. Iš viso tokiomis priemonėmis į įmonės restruktūrizavimą būtų įdėta apie 127 mln. PLN. Tačiau atsižvelgiant į reikšmingą valstybės dalyvavimą, net darant prielaidą, kad tos priemonės būtų laikomos savuoju įnašu pagal gairių nuostatas, tas įnašas vis tiek būtų nereikšmingas.

(343) Komisija ištyrė ir laivų statyklos paskutinių metų padėtį atsietai nuo 2006 m. restruktūrizavimo plano, kuris galiausiai nebuvo įgyvendintas.

(344) Pirma, iš pirmiau apibūdintos Gdynės laivų statyklos padėties aprašymo, matyti, kad laivų statykla iki to laiko nebūtų pajėgusi rasti praktiškai jokio šaltinio restruktūrizavimui finansuoti. Sunku nurodyti reikšmingą išorinių subjektų dalį, rinkos sąlygomis įdėtą į laivų statyklos veiklą.

(345) Laivų statyklai pavyko išsiderėti, kad jos visuomeniniai teisiniai įsipareigojimai būtų iš dalies restruktūrizuoti, be kita ko, sudarius 2003 m. liepos mėn. restruktūrizavimo susitarimą ([71]) dėl maždaug 424 mln. PLN dydžio įsipareigojimų ir maždaug 70 mln. PLN dydžio skolų pavertimo akcijomis, suteikiamomis civiliniams teisiniams kreditoriams. Tačiau kartu Gdynės laivų statyklos atžvilgiu buvo vykdoma daug išieškojimo ir teismo procesų. Be to, Komisija pažymi, kad apmokėtinų visuomeninių teisinių įsipareigojimų vertė 2007 m. rugsėjo 30 d. buvo 423 mln. PLN. Komisija mano, kad 2003 m. liepos mėn. restruktūrizavimo susitarimą būtų galima laikyti savuoju įnašu tik tuo atveju, jeigu suinteresuotųjų kreditorių suteiktas apmokėjimo terminas būtų ilgesnis už tą, kuris suteikiamas įprastiniu atveju; tokiu atveju bendrovei būtų galima skirti papildomas restruktūrizavimo priemones, o mokėjimo termino pailginimas būtų požymis, kad rinka tiki laivų statyklos galimybėmis atkurti gyvybingumą. Ta pati taisyklė taikytina ir skolų pavertimui akcijomis. Tačiau net jeigu restruktūrizavimo susitarimas būtų pripažintas savuoju įnašu, Komisija atkreipia dėmesį, kad toks įnašas akivaizdžiai būtų nepakankamas pagal gairių nuostatas. Restruktūrizuotų visuomeninių teisinių įsipareigojimų dydis lygus civilinių teisinių įsipareigojimų, kurie nėra išieškomi, dydžiui. Tad akivaizdžiai matyti, kad laivų statykla būtų priversta patirti kitokias restruktūrizavimo išlaidas negu skolos restruktūrizavimo išlaidos.

(346) Komisijai priėmus sprendimą pradėti oficialią tyrimo procedūrą, Lenkija ir pagalbos gavėja teigė, kad laivų savininkų suteiktos paskolos turi būti laikomos savuoju įnašu. Komisija negali sutikti su tokiu argumentu. Gairėse keliamas reikalavimas, kad nuosavame įnaše negali būti jokios valstybės pagalbos dalies, o ši sąlyga netenkinama, pavyzdžiui, tuo atveju, kai suteikiamos paskolos, užtikrintos valdžios institucijų garantijomis, kuriose yra valstybės pagalbos elementai (gairių 44 punkto 1 prierašas). Laivų savininkų avansai buvo teikiami su visiškomis KUKE garantijomis, kurias, kaip buvo paaiškinta vėliau, Komisija laiko valstybės pagalbos dalimi. Dėl to laivų savininkų avansų negalima laikyti vidiniu finansavimo šaltiniu rinkos sąlygomis. Taip yra dėl to, kad pradinis Lenkijos tvirtinimas, kad esą pagalbos dydis buvo 31 %, remiantis prielaida, kad KUKE garantuoti laivų savininkų avansai yra nuosavas įnašas, yra nepriimtinas.

(347) Be to, Komisija mano, kad bendrovė *Ray Car Carriers* tapo Gdynės laivų statyklos akcininkė paverčiant skolas akcijomis, taigi neprisidėjo prie restruktūrizavimo išlaidų padengimo.

Bendras restruktūrizavimo planas, parengtas bendrovės ISD

(348) Nagrinėdama 3 mlrd. PLN dydžio restruktūrizavimo išlaidas, numatytas bendrame rugsėjo mėn. plane, ir lygindama jas su numatytais finansavimo šaltiniais, Komisija pirmiausia įžvelgė finansinę spragą, kurios suma nurodyta toliau pateikiamoje 5 lentelėje. Akivaizdžiai į paskolas ir kreditus vykdomai veiklai finansuoti, kurių dydis – 280 mln. PLN (1b lentelė, 14 poz.), ir 45 mln. PLN (1b lentelė, 16 poz.), taip pat į 250–300 mln. PLN paskolas vykdomai veiklai finansuoti, suteiktas valstybės, nebuvo atsižvelgta, nes jos skirtos apyvartinio kapitalo finansavimui, o apyvartinis kapitalas nebuvo įtrauktas į restruktūrizavimo išlaidas. Tai taikytina ir kapitalo injekcijai, kurią laivų statyklai skyrė ARP (200 mln. PLN). Įsiskolinto mokėjimo ARP už Gdansko laivų statyklos akcijas (1b lentelė, 17 poz.) negalima laikyti naujos laivų statyklos restruktūrizavimo finansavimo šaltiniu, nes tai mokėjimas, skirtas ARP, o ne laivų statyklai.

([71]) Apie 470 civilinių teisinių kreditorių, tarp jų ir valstybinės viešosios įmonės, sutiko nurašyti palūkanas bei kitas išlaidas ir pakeisti joms mokėtinų sumų grąžinimo grafiką – nuo 2 iki 4 metų. Susitarimas buvo sudarytas dėl maždaug 424 mln. PLN vertės įsipareigojimų.

5 lentelė

Numatomi planuojamų restruktūrizavimo išlaidų finansavimo šaltiniai (PLN mln.)

(PLN million)

Bendrovės ISD *Polska* lėšos kapitalo injekcijai	405
Investicinė paskola	185
Turto dalių pardavimas	240
Valstybės lėšos kapitalo injekcijai	515
Valstybės lėšos kapitalo injekcijai	385
Valstybės lėšos kapitalo injekcijai	250
Mokestinių įsipareigojimų nurašymas	308
Iš viso	2 288
Numatomos restruktūrizavimo išlaidos, iš viso	3 000
Finansinė spraga	712

(349) Dėl finansinės spragos Komisija konstatuoja, kad bendrasis restruktūrizavimo planas negarantuoja restruktūrizavimo proceso bendro finansavimo. Kitaip tariant, plane nematyti, kokiu būdu planuojamas restruktūrizavimas galėtų būti įgyvendintas, net jeigu laivų statyklai būtų papildomai skirta reikšminga valstybės pagalba.

(350) Rugsėjo mėn. bendrame restruktūrizavimo plane kai kurios praeityje gautos pajamos laikomas savuoju Gdynės laivų statyklos ir Gdansko laivų statyklos įnašu į restruktūrizavimo išlaidas (1b lentelė – *Tariamas nuosavas įnašas, įdėtas praeityje.*) Iš tiesų kai kurios iš tų pajamų (pavyzdžiui, pajamos iš sandorių dėl kai kurių turo dalių pardavimo) galima būtų laikyti savuoju įnašu pagal gairių nuostatas (tikras, faktiškas, be valstybės pagalbos dalies), tačiau atsižvelgdama į nestabilią abiejų laivų statyklų finansinę padėtį Komisija mano, kad tos papildomos pajamos buvo skiriamos nuostoliams sumažinti ir negalėjo būti naudojamos tikrajam restruktūrizavimui. Net jeigu laivų statykla, pardavusi kai kurias turto dalis, įstengtų įgyvendinti tam tikras restruktūrizavimo priemones (pavyzdžiui, mažesnes investicijas), Komisija mano, kad nebūtų galima laikyti, jog tokiose pajamose nėra valstybės pagalbos elemento, nes laivų statyklos restruktūrizavimas ir veikimas būtų įmanomas tik dėl to, kad visuomeniniai teisiniai įsipareigojimai buvo nuolatos kaupiami, dėl to, kad buvo galimybė tęsti nuostolingą ūkinę veiklą, ir dėl nuolatinės valstybės pagalbos.

(351) Bet kokiu atveju, turint omenyje finansinę laivų statyklos padėtį, akivaizdu, kad visos pajamos iš savųjų laivų statyklos išteklių arba išorinių šaltinių, turėtų praeityje, buvo naudojamos finansuoti laivų statyklos veiklai, vykdytai praeityje.

(352) Be to, dėl tariamo planuojamo nuosavo įnašo – Komisija negali pritarti tokioms pozicijoms.

(353) Pirma, kaip jau pažymėta, paskolos vykdomai veiklai finansuoti, kurių dydis 280 mln. PLN (1b lentelė, 14 poz.), nėra skirtos padengti jokioms iš numatomų ir pirmiau aprašytų restruktūrizavimo išlaidų, o tik finansuoti apyvartinio kapitalo poreikiams, atsirandantiems vykdant gamybą. Be to, tos paskolos negalima laikyti tikru ir faktišku įnašu, veikiau galimu įnašu, kuris bus ateityje. Tai taikytina ir paskoloms, suteiktoms finansuoti gamybai, nesusijusiai su laivų statybos veikla, jų dydis – 45 mln. PLN (1b lentelė, 16 poz.).

(354) Antra, investicinio kredito, skirto finansuoti gamybai, nesusijusiai su laivų statybos veikla, kurio dydis – 185 mln. PLN (1b lentelė, 15 poz.) šiame etape negalima tikru ir prieinamu įnašu. Lenkija savo 2008 m. liepos 7 d. paaiškinimuose nurodė, kad bendrovė ISD *Polska* pradėjo derybas su keliais bankais dėl galimybių gauti tokį kreditą. Komisija išnagrinėjo du raštus, kuriuose išreiškiamas susidomėjimas projektu, jie buvo pridėti prie rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plano.

(355) Remdamasi tuo pagrindu Komisija negali komisija negali konstatuoti, ar plane buvo įrodyta, kad paskola yra tikra ir faktinė. Plane buvo nurodyta, kad ISD *Polska* pradėjo derybas su dviem bankais, iš kurių vienas, regis, susidomėjo projekto analize. Tai, kad ISD *Polska* pradėjo darbą tam projektui parengti 2007 m. pradžioje, kai tapo Gdansko laivų statyklos akcininke, ir iki to laiko neužtikrino tam tikslui finansavimo, yra reikšmingas nurodymas.

(356) Trečia, Komisija konstatuoja, kad rugsėjo mėn. restruktūrizavimo plane pateikta išsami informacija apie turto sudedamąsias dalis, parduotas siekiant įdėti nuosavą 240 mln. PLN įnašą į restruktūrizavimo išlaidas (1 b lentelė, 13 poz.).

(357) Kalbant apie pagrindinę to turto sudedamąją dalį (žemę, kurioje yra Gdynės laivų statyklos stapeliai), reikia pasakyti, kad bei bendrovė ISD *Polska*, nei Gdynės laivų statykla neturi teisės disponuoti tuo turtu. Šiuo metu egzistuoja akivaizdžios teisinio pobūdžio kliūtys (Gdynės laivų statykla turi įgyti nuosavybės teises į tą teritoriją, o tai iš esmės susiję su bendrovės *Synergia 99* likvidavimu, ir Gdynės laivų statykla yra tik viena iš tos bendrovės dalininkių; administracinis procesas, vykdomas siekiant nustatyti Gdansko uosto ribas), taip pat praktinio pobūdžio kliūtys (parduoti žemę būtų įmanoma tik išardžius tris stapelius ir veikiausiai reikėtų išvalyti teritoriją), kurios neleidžia Gdynės laivų statyklai ir bendrovei ISD *Polska* parduoti to turto. Be to, investuotojas paaiškino, kad skaičiuojamas dideles pajamas iš tos žemės pardavimo būtų galima gauti tik tada, jei būtų pakeistos statybos leidimo sąlygos ([72]). Rugsėjo mėn. restruktūrizavimo planas nurodyta, kad bendrovė *Synergia 99*, dabartinė sklypo savininkė, iki šiol nesiėmė reikiamų administracinių veiksmų, kad sklypas būtų išskirtas iš uosto teritorijos. Rugsėjo mėn. plane iš tiesų išsamiai pateikti bendrovės *Synergia 99* projekto elementai, tačiau tikrasis jo įgyvendinimas priklauso nuo daugelio aplinkybių, kurių negali kontroliuoti Gdynės laivų statyklos ir bendrovė ISD *Polska*, ypač – uosto ribų pakeitimo. Dėl to Komisija tokio tariamo įnašo negali laikyti realiu ir prieinamu įnašu

(358) ISD *Polska* pateikė nepriklausomą žemės, kurioje yra Gdynės laivų statyklos stapeliai, įvertinimą ([…] mln. PLN).

(359) Komisija mano, kad bendrovės *Synergia 99* turto įvertinimą […] mln. PLN suma atliko tos bendrovės valdyba. Valdyba pateikė tokio turinio pareiškimą, kad dalininkai galėtų sudaryti susitarimą dėl turto paskirstymo bendrovės *Synergia 99* likvidavimo atveju, taigi galima laikyti, kad valdyba nesumažino turto vertės. Nepriklausomas vertinimas, kurį valdyba pateikė tuo metu, patvirtina, kad tos žemės rinkos vertė yra […] mln. PLN.

(360) Kadangi abu vertinimai smarkiai skiriasi, o tie skirtumai kyla iš nevienodų prielaidų dėl būsimo teritorijos naudojimo, Komisija mano, kad prielaida, jog minima teritorija bus skirta patraukliausiam užstatymui, būtų pernelyg optimistinė, o atsižvelgiant į tai, kad nėra konkrečių pasiūlymų pirkti tą teritoriją ar aiškesnių požymių, kad būtų ketinama įgyvendinti patraukliausią tos teritorijos užstatymą, tokia prielaida atrodo ne itin tikroviška. Komisija mano, kad reikėtų įvertinti ir pajamas, kurias būtų galima gauti pardavus tą teritoriją pramoniniams arba plėtros tikslams, ir nustatyti, kiek tikroviška yra kiekviena iš tų galimybių.

(361) Komisija taip pat konstatuoja, kad į skaičiuojamąją investicinę teritorijos, kurioje yra stapeliai, vertę ([…] mln. PLN) nebuvo atsižvelgta nustatant kainą, kurią ISD *Polska* moka už Gdynės laivų statyklos akcijas. Pagal rugsėjo mėn. restruktūrizavimo planą Gdynės laivų statyklos turto neto vertė 2007 m. buvo [[…] didelė neigiama vertė] mln. PLN. Nuo to laiko Valstybės iždas skyrė laivų statyklai kapitalo injekciją – 515 mln. PLN sumą ir papildomą 385 mln. PLN suma, be to, planuojama dar viena 200 mln. PLN dydžio kapitalo injekcija. Jeigu nepasikeis visos kitos balanso pozicijos ([73]), laivų statyklos turto neto vertė po kapitalo injekcijos bus [[…] teigiama vertė] mln. PLN, o bendrovė ISD *Polska* sumokės už Gdynės laivų statyklos akcijas simbolinę kainą. Jeigu teritorijos, kurioje yra stapeliai, rinkos vertė būtų teisingai atspindėta balanse, turto neto vertė būtų netgi didesnė. Kitaip tariant, ISD *Polska* – Gdansko laivų statyklos akcijų pirkėja – sumokėtų mažesnę kainą negu rinkos vertė ir taip gautų valstybės pagalbą. Taigi Komisija mano, kad tokios rūšies turtas yra „sugadintas“ valstybės pagalbos, suteiktos vykstant privatizavimo procesui, ir jo pardavimo negalima laikyti savuoju įnašu, kuriame nėra valstybės pagalbos elemento.

(362) Kitos numatytos parduoti turto sudedamosios dalys šiuo metu įtrauktos į Gdynės laivų statyklos arba Gdansko laivų statyklos balansą, todėl Komisija, remdamasi prieinama informacija, sutinka, kad kai kurių to turto dalių pardavimas arba išnuomojimas būtų tikras ir prieinamas

([72]) Susitikimas su bendrovės ISD *Polska* atstovais 2008 m. liepos 8 d.

([73]) Jeigu turto neto vertė 2008 m. toliau mažės dėl nuostolių (palyginti su 927 mln. PLN 2007 m. pabaigoje), plane numatyta, kad juos padengs Valstybės iždas (kapitalo injekcija iki 250 mln. PLN).

nuosavas įnašas, jeigu būtų atliktas ir pagrįstas įvertinimas ir turto dalys būtų parduotos arba išnuomotos pagal esamas sutartis (akcijų pardavimas *Euromedicus*, akcijų pardavimas Lenkijos oro linijose, nuomos sutartis su *Eurocynk* ir CRIST). Tos sutartys buvo sudarytos maždaug […] mln. PLN sumai.

(363) Be to, pagal taikomą praktiką ([74]), Komisija konstatuoja, kad būsimų piniginių lėšų srautų negalima laikyti savuoju įnašu pagal gairių nuostatas, nes tai nėra tikras ir faktinis bendrovės arba jos akcininkų įnašas į restruktūrizavimo išlaidas.

(364) Iš to, kas išdėstyta, kyla vienintelės pozicijos, kurios gali būti laikomos savuoju įnašu, yra tokios priemonės: 405 mln. PLN kapitalo injekcija laivų statyklai, kurią turi skirti bendrovė ISD *Polska*, ir pajamos, gautos pardavus arba išnuomojus kai kurias sudedamąsias turto dalis (14 mln. PLN). Tas nuosavas įnašas sudarytų 14 % ([75]) numatytų restruktūrizavimo išlaidų, kurios yra 3 mlrd. PLN. Jeigu Komisija turėtų sutikti su Lenkijos valdžios institucijų pasiūlymu, pateiktu per 2008 m. rugsėjo 30 d. susitikimą – nuosavo įnašo dydį prilyginti restruktūrizavimo išlaidomis, kurias laivų statyklos patyrė nuo to laiko, kai buvo perimtas laivų statyklų valdymas, rezultatas vis tiek būtų toks pats (3,065 mlrd. PLN restruktūrizavimo išlaidos ir realus, prieinamas 419 mln. PLN dydžio nuosavas įnašas, t. y. 14 %).

(365) Pirmiau minėtą pasiūlymą reikia svarstyti atsižvelgiant į numatomą papildomą valstybės pagalbą, kurios suteikimas yra pagrindinė plano prielaida: papildomos lėšos, gautos iš valstybės – laivų statyklai bus skirta 1,6 mlrd. PLN kapitalo injekcija (priemonės, atitinkančios 1,14 mlrd. PLN sumą, buvo įgyvendintos 2008 m. birželio mėn. ir dar liko išmokėti 418 mln. PLN suma), toliau atidedami susikaupusių visuomeninių teisinių įsipareigojimų mokėjimai, kurių nominali vertė 2009–2017 m. bus 496,6 mln. PLN. Reikia pažymėti, kad plane numatyta tai, jog laivų statybos veikla nuolatos bus priklausoma nuo jų finansavimo su KUKE paskolų garantijomis, teikiamomis palankesnėmis sąlygomis, ir tai yra sujungtų laivų statyklų finansinio modelio elementas. Iki 2008 m. pabaigos sujungtos laivų statyklos numato gauti naujas garantijas. Taip pat ir kitais metais, bent jau iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos, t. y. 2012 m., KUKE garantijos turėtų užtikrinti praktiškai visą laivų gamybos finansavimą.

([74]) Žr. gairių 43 punktą.

([75]) Komisija mano, kad net jeigu būtų atsižvelgta į nuosavą įnašą, buvusį praeityje (tai galėtų būti laikoma savuoju įnašu pagal gairių nuostatas) ir atskiras restruktūrizavimo išlaidas, buvusias praeityje, savasis įnašas būtų tik 16,5 %.

(366) Be to, Komisija turi atsižvelgti į visą restruktūrizavimo laikotarpį, nuo 2002 m. Turint omenyje reikšmingą valstybės pagalbą, kuria laivų statykla pasinaudojo per tą laikotarpį, nuosavo įnašo į restruktūrizavimo išlaidas procentas bus dar mažesnis. Dėl to akivaizdu, kad nuosavas įnašas net nepriartėja prie 50 % restruktūrizavimo išlaidų slenksčio, kaip reikalauja gairių nuostatos.

Restruktūrizavimo planas, parengtas bendrovės PSC

(367) Investuotojas iš tiesų numato skirti 500 mln. PLN laivų statyklos kapitalo injekcijai, turėdamas tikslą iš dalies finansuoti investicinį planą, tačiau reikalauja, kad papildomų lėšų kapitalo injekcijai skirtų ir valstybė – bendrą 515 mln. PLN sumą, kad būtų atidėti 560 mln. PLN dydžio visuomeninių teisinių įsipareigojimų mokėjimai ir padengti visi galimi laivų statyklos įsipareigojimai, kurie ateityje gali būti 555 mln. PLN (būsimi nuostoliai, baudos už sutarčių anuliavimą, ginčai, nagrinėjami teisme). Be to, plane išvardyti visi laivų statyklos įsipareigojimai už bendrą 948 mln. PLN sumą (visuomeniniai teisiniai įsipareigojimai, įsipareigojimų tiekėjams, laivų savininkams ir pan.), ir daroma prielaida, kad juos finansuos valstybė. Be to, investuotojas siekia, kad KUKE teiktų papildomas garantijas, taikydama palankesnius mokesčių tarifus palyginti su tais, kuriuos KUKE taiko įprastais atvejais, teikdama garantijas įmonėms, neaptiriančioms sunkumų, apyvartiniam kapitalui finansuoti, o Valstybės iždas suteiks garantijas 397 mln. PLN dydžio paskoloms, teikiamos iš ES lėšų.

(368) Restruktūrizavimo išlaidos, kurias galima nustatyti remiantis ribota plane pateikta informacija, apima mažiausiai susikaupusių įsipareigojimų apmokėjimo išlaidas (susikaupę įsipareigojimai ir paskolos/kreditai, 1 508 mln. PLN suma), nuostolių, kuriuos numatoma patirti vykdant šiuo metu turimas sutartis dėl laivų statybos, padengimą ir teismo procesas išlaidas (555 mln. PLN), taip pat investicijų, numatytų įgyvendinti 2008–2018 m., išlaidas (443 mln. PLN).

(369) Dauguma tų išlaidų turi būti padengtos iš valstybės pagalbos. Siūlomas nuosavas įnašas – tai lėšos, skirtos laivų statyklos 500 mln. PLN dydžio kapitalo injekcijai, jas turi pateikti investuotojas. Komisija konstatuoja, kad nepateikta jokios informacijos apie tai, kokios yra investuotojo galimybės skirti tokią sumą laivų statyklos

kapitalo injekcijai. Pagal pradinį bendrovės PSC pateiktą pasiūlymą lėšos kapitalo injekcijai turėjo būti gautos iš trečiojo asmens – finansinio investuotojo. Nesant įrodymų, kad investuotojas pajėgs užtikrinti 500 mln. PLN kapitalą, Komisija konstatuoja, kad ta priemonė negali būti laikomam tikru ir faktiniu savuoju įnašu. Be to, plane numatyta, kad pajamos iš turto elementų pardavimo, gautos jau po Lenkijos įstojimo į ES dienos, taip pat 174,5 mln. PLN pajamos iš planuojamo parduoti turto, taip pat bus nuosavas įnašas pagal gairių nuostatas. Vis dėl to ir šiuo kartu neįrodyta, kad praeityje įvykdyti sandoriai neturėjo valstybės pagalbos elemento, ir kad prielaidos dėl planuojamų pajamų yra tikroviškos. Tas prieštaravimas, susijęs su investuotojo deklaruotu savuoju įnašu, kelia dar daugiau abejonių dėl tų prielaidų patikimumo. Dėl to Komisija konstatuoja, kad plane nepatvirtinta, jog siūlomas nuosavas įnašas yra reikšmingas, faktinis, tikras ir kad jame nėra pagalbos elemento.

(370) Komisija mano, kad net tada, jai siūlomos priemonės (500 mln. PLN laivų statyklos kapitalo injekcijai ir turto pardavimas – jau įgyvendintas ir planuojamas) būtų laikomos savuoju įnašu, jų vertė atitiktų 27 % restruktūrizavimo išlaidų, kurios nurodytos pirmiau. Be to, Komisija turi atsižvelgti į visą restruktūrizavimo laikotarpį, nuo 2002 m. Turint omenyje reikšmingą valstybės pagalbą, kuria laivų statykla pasinaudojo per tą laikotarpį, nuosavo įnašo į restruktūrizavimo išlaidas procentas bus dar mažesnis. Dėl to akivaizdu, kad nuosavas įnašas net nepriartėja prie 50 % restruktūrizavimo išlaidų slenksčio, kaip reikalauja gairių nuostatos.

(371) Taigi Komisija konstatuoja, kad laivų statykla praeityje negavo praktiškai jokio nuosavo įnašo pagal gairių nuostatas, tačiau net jeigu jai būtų pavykę rasti tokį įnašą, jis nebūtų reikšmingas. Be to, bendrovės PSC pateiktas restruktūrizavimo planas neužtikrina reikiamo dydžio nuosavo įnašo. Kadangi nuosavo įnašo tikslas yra apriboti valstybės pagalbą iki būtinojo minimumo, taigi nesant nuosavo įnašo Komisija turi konstatuoti, kad reikalavimas apriboti pagalbą iki minimumo neįvykdytas. Bendrovės PSC pateiktas restruktūrizavimo planas netgi paremtas prielaida, kad valstybė suteiks papildomą pagalbą, ir užbaigiamas konstatavimu, kad jo įgyvendinimas priklauso nuo papildomos valstybės suteiktos pagalbos.

Išvada

(372) Remdamasi pirmiau išdėstytais svarstymais Komisija konstatuoja, kad laivų statykla praeityje negavo praktiškai jokio įnašo pagal gairių nuostatas, t. y. tokio įnašo, kuris būtų tikras, faktinis ir be valstybės pagalbos elemento. Be to, nei bendrame restruktūrizavimo plane, nei bendrovės PCS pateiktame plane ne užtikrintas pakankamo dydžio nuosavas įnašas. Kadangi nuosavo įnašo tikslas yra apriboti valstybės pagalbą iki būtinojo minimumo, taigi nesant nuosavo įnašo Komisija turi konstatuoti, kad reikalavimas apriboti valstybės pagalbą iki minimumo neįvykdytas. Tačiau abu restruktūrizavimo planai pagrįsti prielaida, kad bus gauta papildoma valstybės pagalba. Apskritai reikia pažymėti konstatuoti disproporciją, kuri atsiranda finansuojant restruktūrizavimą valstybės pagalbos, o tai sukelia pernelyg didelius konkurencijos iškraipymus.

(373) Pagal gairių nuostatas pagalbos suma arba jos teikimo forma turi būti tokia, kad bendrovei neliktų grynųjų pinigų pertekliaus, kurį būtų galima naudoti su restruktūrizavimo procesu nesusijusiai, agresyviai, rinką iškreipiančiai veiklai. Laivų statykla negavo grynųjų pinigų pertekliaus, tačiau dėl tačiau dėl valstybės garantijų gavo apyvartinį kapitalą, kurio nebūtų įstengusi gauti rinkoje. Dėl to laivų statykla galėjo ne tik toliau vykdyti veiklą ir užpildyti užsakymų portfelį, bet ir sudaryti sutartis nepatirdama išlaidų, susijusių su medžiagų kainų ir valiutų kursų pokyčių rizikos mažinimu. Kitaip tariant, laivų statykla galėjo pasinaudoti valstybės pagalba veiksmams, iškraipantiems konkurenciją rinkoje, nesusijusiems su restruktūrizavimo procesu, priimdama užsakymus tokiomis kainomis, kuriose nebuvo atsižvelgta į laivų statyklų patiriamas išlaidas. Taip Komisija konstatuoja pareikšdama nuomonę, kad valstybės pagalba nebuvo apribota iki minimumo, būtino laivų statyklos pertvarkymui.

(374) Be to, Komisija primena, kad valstybės pagalba sunkumus patiriančioms įmonėms turi būti naudojama restruktūrizavimui finansuoti. Veiklos pagalba gali būti suteikta tik tokia apimtimi, kuris būtinas įmonei išlikti rinkoje, kol bus įgyvendintas visas restruktūrizavimas restruktūrizavimo. Tačiau šioje byloje beveik visos restruktūrizavimo pastangos, turėjusios lemti ilgalaikius rezultatus, buvo apribotos. Valstybės pagalba visų pirma užtikrino laivų statyklai galimybę išlikti rinkoje, tad ji buvo grynai veiklos pagalba. Be to, tokios pagalbos negalima laikyti pagalba, apribota iki minimumo, būtino restruktūrizavimui įgyvendinti.

(375) Dėl to Komisija konstatuoja, kad reikalavimas apriboti valstybės pagalbą iki minimumo ir užtikrinti faktinį ir reikšmingą nuosavą įnašą be valstybės pagalbos elemento neįvykdytas.

d) ***Nepagrįstų konkurencijos iškraipymų vengimas***

(376) Komisija remiasi pradine sutartimi su Lenkija dėl doko SD I uždarymo. Tačiau dėl įvykių, buvusių po sutarties sudarymo, ir atsižvelgiant į pirmiau pateiktas išvadas dėl pirmųjų dviejų sąlygų, nustatytų gairėse, dabartiniame etape nebūtina konstatuoti, ar Lenkijos pasiūlytos kompensuojamosios priemonės buvo pakankamos.

e) ***Išvada***

(377) Kadangi gairėse nustatyti kriterijai dėl valstybės pagalbos suderinamumo su bendrąja rinka nebuvo įvykdyti, Komisija konstatuoja, kad priemonės nurodytos 209–232 konstatuojamosiose dalyse nesuderinamos su bendrąja rinka kaip restruktūrizavimo pagalba.

C. KITŲ RŪŠIŲ PAGALBA

(378) Savo 2007 m. liepos 11 d. rašte Lenkija teigė, kad Gdynės laivų statykla gavo pagalbą, „kitokią negu restruktūrizavimo pagalba“. Ta pagalba nurodyta 4 lentelėje.

(379) Pranešimuose apie pagalbą didelės ar vidutinės įmonės restruktūrizavimui turi būti nurodytos visos kitos restruktūrizavimo laikotarpiu planuojamos suteikti įmonei gavėjai pagalbos rūšys, išskyrus atvejus, kai pagalbai taikoma *de minimis* taisyklė arba išimtis numatantys teisės aktai (gairių 69 punktas).

(380) Be to, Lenkija nepateikė jokių įrodymų, kad 4 lentelėje nurodytai pagalbai turėtų būti taikomos išimtys.

(381) Komisija konstatuoja, kad priemonės, dėl kurių priimtas šis sprendimas, yra restruktūrizavimo pagalba, nesuderinama su teisės nuostatomis ir bendrąja rinka.

IV. **IŠVADA**

(382) Komisija mano, kad Lenkija Gdynės laivų statyklai suteikė valstybės pagalbą, aprašyta 209–232 konstatuojamosiose dalyse, nesilaikydama teisės nuostatų ir taip pažeisdama EB sutarties 88 straipsnio 3 dalį. Ta pagalba nesuderinama su bendrąja rinka, nes jai netaikytina nė viena išimtis, numatyta EB sutartyje.

(383) Padėčiai, buvusiai prieš valstybės pagalbos suteikimą, atkurti valstybės pagalba turi būti susigrąžinta.

V. **ĮGYVENDINIMAS**

(384) Pagalbos elementas, esantis Gdynės laivų statyklai suteiktos pagalbos priemonėse, nurodytose 209–232 konstatuojamosiose dalyse, turi būti susigrąžintas. Kalbant apskritai, grąžintinas pagalbos elementas, t. y. nauda, kurią gavo pagalbos gavėjas, yra skirtumas tarp sąlygų, kurias būtų turėjęs rinkoje, ir sąlygų, kuriomis pagalbos priemonės buvo suteiktos.

(385) Komisijos paskelbtos referencinės ir diskonto normos taikomos vietoj rinkos normos norint apskaičiuoti pagalbos elementą, ypač tais atvejais, kai pagalba suteikiama keliomis išmokomis, taip pat pagalbos elementą, atsirandantį iš dotacijų programų, skirtų palūkanų mokėjimui ([76]). Sunkumus patiriančių įmonių, tokių kaip Gdynės laivų statykla, atveju, Komisija remiasi prielaida, kad referencinę palūkanų normą reikia padidinti mažiausiai 400 bazinių punktų, kad būtų atspindėta didelė sandoriui būdinga rizika, ir dar 200 bazinių punktų, jeigu nėra užstato arba naudos gavėjo pateiktas užstatas yra menkas. Kaip nurodyta pirmiau, laivų statyklos pateiktų užstatų vertė kelia abejonių, turint omenyje tos įmonės aktyvų ir pasyvų santykį. Sunkumus patiriančių įmonių atveju, jeigu jos neįstengia gauti jokių finansinių lėšų rinkoje, pagalbos elementas gali sudaryti net 100 % nominalios gautų finansinių lėšų vertės ([77]).

(386) Komisija mano, kad analizuojamu laikotarpiu, kuriuo Gdynės laivų statykla gavo pagalbos priemones, aprašytas 209–232 konstatuojamosiose dalyse, ji patyrė didelius finansinius sunkumus (kaip nurodyta 62–66 konstatuojamosiose dalyse) ir nebūtų galėjusi gauti jokių finansinių lėšų rinkoje. Laivų statyklos nuosavas kapitalas buvo

([76]) Komisijos komunikatas dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo, OL C 273, 1993 9 9, p. 3.

([77]) Žr. Komisijos pranešimą dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai (2000/C 71/07) (OL C 71, 2000 3 11, p. 14). Pranešimo 3.2 punkte sakoma, kad jei suteikiant garantiją yra didelė tikimybė, kad paskolos gavėjas neįvykdys įsipareigojimų, nes patiria finansinius sunkumus, garantijos vertė gali būti lygi garantuojamai sumai.

neigiamas, ji nuolatos patirdavo nuostolius ir analizuojamu laikotarpiu negavo beveik jokių finansinių lėšų rinkoje. Tokiomis aplinkybėmis privatus subjektas, veikiantis rinkos sąlygomis, nenorėtų teikti laivų statyklai kokio nors finansavimo, turėdamas omenyje didelę su tuo susijusią riziką. Dėl to Komisija mano, kad nė vienas bankas nebūtų sutikęs kredituoti laivų statyklos, netgi su didele palūkanų norma, ir nė vienas bankas nesutiktų suteikti garantijos, net už didelį garantijos mokestį.

Pagalbos elemento apskaičiavimas esant atskirų rūšių pagalbos priemonėms

Paskolos

(387) Kadangi Gdynės laivų statykla nebūtų gavusi kredito ar garantijos rinkoje, kiekviena paskola ir garantija, suteikta jai analizuojamu laikotarpiu, automatiškai tampa valstybės pagalba. Tad visos tebegaliojančios garantijos turi būti nedelsiant sustabdytos, o visos paskolos – nedelsiant grąžintos.

(388) Tačiau visų laivų statyklai suteiktų paskolų grąžinimas yra nepakankama priemonė atkurti pradiniai padėčiai, nes iki grąžinimo dienos laivų statykla disponuoja finansinėmis lėšomis, kurių įprastu atveju nebūtų gavusi rinkoje. Kad būtų atkurta pradinė padėtis, suma, atitinkanti tos naudos vertę, taip pat turi būti grąžinta, o jos dydį galima nustatyti tik remiantis didelės rizikos paskolų palūkanų norma. Tad Komisija privalo liepti grąžinti skirtumą tarp palūkanų normos, kurią faktiškai mokėjo Gdynės laivų statykla, ir palūkanų normos, teoriškai adekvačios didelės rizikos paskolų palūkanų normai, nuo tos dienos, kai paskola buvo suteikta laivų statyklai, iki tos dienos, kurią laivų statykla grąžino paskolą. Kadangi reikia nustatyti labai didelės rizikos paskolų palūkanų normą, Komisija pažymi, kad *Komisijos komunikatas dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo* nurodyta, jog premija už riziką gali būti didesnė negu 400 bazinių punktų padidinta referencinė palūkanų norma, „jeigu nė vienas komercinis bankas nebūtų suteikęs tokios paskolos“, kaip buvo šiuo analizuojamu atveju. Keliuos savo sprendimuose Komisija pripažino, kad premija, kurios dydis yra 600 bazinių punktų padidinta referencinė palūkanų norma, buvo adekvatus minimumas atsižvelgiant į didelę riziką ([78]). Komisija mano, kad šiuo atveju kalbant apie paskolą, tai būtų minimumas.

Garantijos

(389) Tokį patį požiūrį Komisija taiko ir garantijoms: Komisija privalo liepti grąžinti garantijoje esantį dotacijos elementą už laikotarpį nuo garantijos suteikimo dienos iki jos pabaigos.

([78]) Komisijos sprendimo dėl priemonių, kurias Ispanija skyrė *Siderúrgica Añón S.A.*, 68 konstatuojamoji dalis (OL L 311, 2005 11 26, p. 22); Komisijos 2002 m. gruodžio 11 d. sprendimo dėl pagalbos priemonių, kurias Ispanija skyrė *Sniace SA*, 42 konstatuojamoji dalis (OL L 108, 2003 4 30, p. 35).

(390) Dėl garantijų – Komisija, remdamasi Komisijos pranešimu dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai ([79]), laiko, kad dotacijos elementas yra lygus mažiausiai dėl garantijos gauto kredito palūkanų normos sumai (kredito, suteikto su garantija, palūkanų norma yra mažesnė negu rinkos palūkanų norma), arba sumai, atsirandančiai iš rizikos, susijusios garantuojama suma, atskaičiavus garantijos mokesčius.

(391) Tuo atveju, kai pagal tas taisykles neįmanoma apskaičiuoti pagalbos elemento, Komisija laikytų tinkamu dalyku apskaičiuoti skirtumą tarp mokesčio už garantiją, kuris būtų sumokėtas rinkoje, ir mokesčio, kurį sumokėjo pagalbos gavėja. Komisija mano, kad tokiu būdu apskaičiuotas skirtumas yra pagalbos elementas, esantis garantijoje. Komisijos nuomone, kad mokesčiai, mokami pagal schemą, kurioje nėra valstybės pagalbos, o pagal tą schemą, Komisijos patvirtintą 2007 m. liepos 18 d. sprendimu, KUKE vykdo Valstybės iždo garantuojamų eksporto kreditų draudimo programą, galėtų būti referenciniai mokesčiai atliekant minėtus skaičiavimus. Tuos mokesčius taip pat reikėtų padidinti pridedant mažiausiai 400 bazinių punktų dėl to, kad laivų statykla neatitiko reikalavimų gauti garantijas pagal tą schemą. Todėl garantijoms, kurias gavo laivų statykla, buvo būdinga didesnė rizika.

(392) Kaip paaiškinta pirmiau, kadangi laivų statykla nebūtų galėjusi gauti rinkoje dėl labai nestabilios finansinės padėties, siekiant pašalinti konkurencijos iškraipymus, atsiradusius dėl tokios pagalbos, galiojančios garantijų sutartys turi būti nedelsiant nutrauktos.

Paskolų garantijos

(393) Dėl paskolų garantijų – Komisija mano, kad paskolos, kurioms KUKE suteikė garantijas, yra prekybos, o ne paskolos sutarties pobūdžio, o už avansą neimamos jokios palūkanos. Todėl Komisija mano, kad norint apskaičiuoti naudos gavėjo gautą pagalbos elementą,

([79]) *Ibidem.*

reikėtų palyginti laivų statyklos mokėtus mokesčius su tais mokesčiais, kurie įprastu atveju būtų taikomi rinkoje. KUKE taikoma schema, kurioje nėra valstybės pagalbos elemento, ir čia gali būti naudojama kaip sąsaja, atspindinti rinkoje mokamus mokesčius, tad ir šiuo atveju tokius referencinius mokesčius reikia padidinti, kad būtų atsižvelgta į papildomą riziką, kuri atsiranda suteikiant valstybės pagalbą įmonėms, patiriančioms finansinių sunkumų.

(394) Komisija mano, kad, kaip ir kitų laivų statyklai suteiktų garantijų atveju, ir dėl tų pačių priežasčių, jeigu yra jokių nors galiojančių KUKE garantijų, jos nedelsiant turi būti sustabdytos.

Mokėtinos skolos neišieškojimas

(395) Tai, kad viešosios valdžios institucijos nuolatos neišieško mokėtinų skolų, taip pat yra valstybės pagalba ir į ją turi būti atsižvelgta ([80]). Tai galima prilyginti atnaujinamai paskolai, suteikiamai lengvatinėmis sąlygomis, ir todėl pagalbos elementas atitinka skirtumą tarp palūkanų, kurios būtų mokamos rinkoje (pavyzdžiui, mokėtų įmonė, turinti tokį patį reitingą, kurios finansinė-ekonominė padėtis tokia pati, ir pateikusi tokį užstatą), ir palūkanų, mokėtų pagalbą suteikusiai institucijai.

(396) Komisija mano, kad dėl išliekančios labai nestabilios finansinės laivų statyklos padėties kreditorius, kuris veikia pagal rinkos ekonomikos taisykles, nedelsdamas imtųsi veiksmų atgauti savo lėšas iš karto, kai tik būtų galima reikalauti grąžinti jas. Taigi tai, kad Lenkijos valdžios institucijos iš karto nesiėmė priemonių mokėtinoms skoloms išieškoti, prilyginama suteiktai pagalbai, o visų neapmokėtų įsipareigojimų atsiradimo diena būtų pagalbos suteikimo diena. Pagalbos elementas būtų skirtumas tarp palūkanų, kurios būtų mokamos rinkoje (pavyzdžiui, mokėtų įmonė, turinti tokį patį reitingą, kurios finansinė-ekonominė padėtis tokia pati, ir pateikusi tokį patį užstatą), ir palūkanų, mokėtų pagalbą suteikusiai institucijai.

(397) Kadangi kiekvienas privatus subjektas, veikiantis rinkos sąlygomis, pareikalautų, kad laivų statykla nedelsdama sumokėtų skolą, turi būti grąžinta pagalbos suma, atsiradusi dėl to, kad buvo mokamos nepakankamo dydžio palūkanos, ir nedelsiant apmokėti prisiimti įsipareigojimai.

([80]) Žr., pvz., 2007 m. spalio 23 d. Komisijos sprendimą C 23/06 dėl valstybės pagalbos, kurią Lenkija skyrė plieno gamintojui *Technologie Buczek S.A.* (iki šiol nepaskelbtas).

Skolos nurašymas

(398) Visi skolų nurašymai atitinka negrąžinamąją dotaciją, todėl visa nurašyta skolos dalis yra valstybės pagalba.

Mokėtini visuomeniniai teisiniai įsipareigojimai, restruktūrizuojami pagal 5a skyriaus procedūrą

(399) Pagal 2002 m. spalio 30 d. įstatymą visuomeniniai teisiniai įsipareigojimai, restruktūrizuojami pagal 5a skyriaus procedūrą, buvo perleisti operatoriui, įmonei, visiškai priklausančiai ARP, kartu su turto sudedamosiomis dalimis, kurių vertė turi būti mažiausiai 25 % restruktūrizuojamų įsipareigojimų. Operatorius privalo vėliau parduoti tas turto dalis ir iš gautų pajamų apmokėti dalį visuomeninių teisinių įsipareigojimų. Likusią tų įsipareigojimų dalį vėliau nurašo atitinkamos viešosios valdžios institucijos. Dėl to Komisija mano, kad valstybės pagalbos elementas, esantis aprašytame sandoryje, lygus operatoriui perleistų visuomeninių teisinių įsipareigojimų vertei, atėmus tikrąją operatoriui perleisto turto vertę. Pagal 2002 m. spalio 30 d. įstatymą tai reikštų, kad pagalbos elementas maksimaliai sudarytų 75 % perleistų įsipareigojimų vertės. Nepaisant to, jeigu turto vertė yra mažesnė arba didesnė negu įstatyme reikalaujami 25 %, reikia atitinkamai apskaičiuoti pagalbos elementą.

Kapitalo injekcija

(400) Komisija mano, kad kapitalo kad kapitalo injekcijos, kurias sunkumus patiriančioms įmonėms skiria valstybė arba jos kontroliuojamos institucijos, pavyzdžiui, ARP ir KPS, kai skiriant tas injekcijas negalima tikėtis jokios grąžos, yra negrąžinamos dotacijos ([81]). Kad būtų pašalintas konkurencijos iškraipymas, kurį sukėlė laivų statyklai skirta kapitalo injekcija, laivų statykla turėtų grąžinti visą gautą kapitalo injekcijos sumą.

Sprendimo įgyvendinimas

(401) 2008 m. lapkričio 3 raštu Lenkija įsipareigojo įgyvendinti šį sprendimą parduodama laivų statyklos turtą rinkos kaina atviro ir skaidraus konkurso be jokių sąlygų ir diskriminacijos būdu (konkursas bus surengtas pagal detalias taisykles, kurios pirmą kartą buvo apibrėžtos Komisijos 2008 m. spalio 27 d. rašte), o vėliau likviduoti Gdynės laivų statyklą. Visus įsipareigojimus dėl pagalbos

([81]) Žr., pvz., 2004 m. spalio 20 d. Komisijos sprendimą Nr. C 38/03 dėl valstybės pagalbos, kurią taikę Ispanija (tolesnė restruktūrizavimo pagalba valstybinėms Ispanijos laivų statykloms), (OL L 240, 2005 9 16, p. 45).

grąžinimo, kylančius iš šio sprendimo, Lenkija turi nedelsdama užregistruoti vykdydama Gdynės laivų statyklos likvidavimo procedūrą. 2008 m. lapkričio 6 d. raštu Komisija pranešė Lenkijai, kad jeigu tos sąlygos bus įvykdytos, laivų statyklos turto pardavimas nebus susietas su naujos pagalbos skyrimu jo pirkėjui (-ams) ir turtas galės būti perleistas pirkėjui (-ams) be jokių įsipareigojimų grąžinti neteisėtą ir nesuderinamą su bendrąja rinka valstybės pagalbą, suteiktą laivų statyklai praeityje, laikantis reikalavimo, kad tarp pagalbos gavėjų ir pirkėjų veiklos nebūtų ekonominio tęstinumo ([82]). Komisija atidžiai stebės, ar laikomasi sąlygų, nurodytų Komisijos 2008 m. spalio 27 d. rašte ir patvirtintų Lenkijos valdžios institucijų, kad galėtų nustatyti, ar šis sprendimas buvo tinkamai įgyvendintas.

(402) Sąlygos, kurių Lenkija įsipareigojo laikytis, yra tokios.

(403) Turtas (be įsipareigojimų) bus privatizuotas atviro ir skaidraus konkurso be jokių sąlygų ir diskriminacijos būdu. Gdynės laivų statykla, su likusiu turtu ir įsipareigojimais bus likviduota.

(404) Turtas turi būti parduotas rinkos kaina (geriausio pasiūlymo pateikėjui). Parduodamo turto dalys turi būti pateiktos atskirai daugybe mažų paketų, sudarytų taip, kad įplaukos iš pardavimo būtų pačios didžiausios. Tokie paketai negali būti įmonės ar veiklos organizuotos dalys. Tačiau taip sudaryti paketai neturi daryti kliūčių galimiems pirkėjams pateikti kombinuotus pasiūlymus įsigyti kelias turto dalis ir (arba) paketus vienu metu.

(405) Konkursas turi būti nediskriminacinis, vadinasi, reikia užtikrinti, kad jis būtų atviras visų galimų kategorijų pasiūlymų pateikėjams, be jokios diskriminacijos planuojamų investicijų tikslo atžvilgiu.

(406) Konkursas turi vykti nekeliant jokių sąlygų (pavyzdžiui, neatleisti darbuotojų, nekeisti veiklos arba perimti esamas laivų statybos sutartis). Vienintelis konkursą laimėjusio pasiūlymo atrankos kriterijus, taikomas laivų statyklos kreditorių interesais, turi būti pasiūlyta didžiausia suma.

(407) Viešieji ir privatūs laivų statyklos kreditoriai, įskaitant jos klientus, turi turėti tokią pačią padėtį ir teises į pajamas, gautas iš turto pardavimo, kaip būtų bankroto proceso atveju.

(408) Parduodant turtą negali būti suteikta jokia nauja valstybės pagalba, pavyzdžiui, negali būti nurašyti arba apmokėti valstybės lėšomis visuomeniniai teisiniai įsipareigojimai, privatiems kreditoriams mokėtinos sumos, kapitalo injekcijos, paskolos, garantijos ar kitos priemonės. Jeigu laikotarpiu, kuris bus būtinas pardavimo procedūrai užbaigti, padidės visuomeniniai teisiniai įsipareigojimai, jie turės būti įtraukti į bankroto masę.

(409) Turtą turi parduoti nepriklausomas valdytojas, turintis tokias pačias teises ir pareigas kaip administratorius, tvarkantis likutinį bankrutuojančios įmonės turtą. Turi būti užtikrintos sąlygos, kad kreditoriai galėtų prižiūrėti, kaip vyksta pardavimo procesas, kuriam turi būti garantuotas rinkos sandorio pobūdis, ir kaip paisoma jų padėties bei teisių į pajamas, gautas iš pardavimo. Be to, Lenkija ir Komisija bendrai skirs prižiūrintįjį patikėtinį, kurio užduotis bus padėti Komisijai patikrinti, ar pardavimo procesas ir pagalbos susigrąžinimas vyksta griežtai pagal pirmiau išdėstytus reikalavimus. Tuo tikslu prižiūrintysis patikėtinis reguliariai teiks Komisijai išsamias atskirų procedūros etapų ataskaitas.

(410) Lenkija konstatavo, kad šiam sprendimui įgyvendinti ji turės priimti atitinkamus teisės aktus. Dėl to Komisija mano, kad šiuo atveju ilgesnis negu įprastai numatomas sprendimo įgyvendinimo laikas yra pagrįstas, dar ir dėl to, kad buvo suteikta daug individualių pagalbos priemonių, kurioms taikomas šis sprendimas, be to, jos buvo įvairaus pobūdžio ir suteiktos įvairiais laikotarpiais. Tad Komisija tikisi, kad Lenkija šį sprendimą įgyvendins per septynis mėnesius nuo jo gavimo dienos,

([82]) Žr. bylą Nr. C-277/00, *Vokietija prieš Komisiją* (SMI), Rink. I-3925, ir bylas C-328/99 bei C-99/00, *Italija ir „SMI 2 Multimedia Spa" prieš Komisiją* [2003] Rink. I-4035.

NUSPRENDĖ:

1 straipsnis

Valstybės pagalba, aprašyta šio sprendimo 209–232 konstatuojamosiose dalyse, Lenkijos suteikta Gdynės laivų statyklai pažeidžiant EB sutarties 88 straipsnio 3 dalį, yra nesuderinama su bendrąja rinka.

Be to, visos paskolų garantijos, kurias Lenkija suteikė Gdynės laivų statyklai pažeisdama EB sutarties 88 straipsnio 3 dalį nuo 2007 m. liepos 1 d. iki šio sprendimo priėmimo dienos, yra nesuderinamos su bendrąja rinka.

2 straipsnis

Kalbant apie paskolas, gautas iš įvairių viešųjų subjektų, kurios aprašytos 209–232 konstatuojamosiose dalyse, Lenkija susigrąžina pagalbą, kurios dydis yra skirtumas tarp palūkanų normos, kurią iš tikrųjų mokėjo Gdynės laivų statykla, ir palūkanų normos, kurią pagalbos gavėja būtų turėjusi mokėti gavusi paskolą rinkoje, už laikotarpį nuo paskolos suteikimo ir jos grąžinimo. Be to, jeigu šio sprendimo priėmimo dieną bus negrąžinta kuri nors paskola, ji turės būti grąžinta nedelsiant.

3 straipsnis

Kalbant apie Valstybės iždo suteiktas paskolų garantijas, aprašytas 209–232 konstatuojamosiose dalyse, Lenkija susigrąžina pagalbą, suteiktą per laikotarpį nuo garantijos suteikimo dienos iki jos pasibaigimo, tokiu dydžiu, kuris lygus skirtumui tarp Gdynės laivų statyklos iš tikrųjų sumokėtų palūkanų normos už garantuotą paskolą, gautą dėl valstybės suteiktos garantijos, ir palūkanų, kurias pagalbos gavėja būtų turėjusi mokėti už rinkos sąlygomis suteiktą garantiją, normos, arba tokiu dydžiu, kuris lygus garantuojamai sumai pridėjus rizikos koeficientą (tikimybę, kad garantija bus pasinaudota) ir atėmus mokestį, sumokėtą už garantiją, arba tokią sumą, kuri lygi skirtumui tarp sumokėto garantijos mokesčio ir to mokesčio, kurį pagalbos gavėja būtų turėjusi mokėti už garantiją, gautą rinkoje. Be to, jeigu kokia nors garantija galioja šio sprendimo priėmimo dieną, ji turi būti nedelsiant nutraukta.

4 straipsnis

Kalbant apie paskolų garantijas, kurias suteikė Eksporto kreditų draudimo korporacija (KUKE), aprašytas šio sprendimo 209–232 konstatuojamosiose dalyse, Lenkija susigrąžina pagalbą, suteiktą per laikotarpį nuo garantijos suteikimo dienos iki jos pasibaigimo, tokiu dydžiu, kuris lygus skirtumui tarp pagalbos gavėjos sumokėto garantijos mokesčio ir garantijos mokesčio, kurį pagalbos gavėja būtų turėjusi mokėti už rinkos sąlygomis suteiktą garantiją. Be to, jeigu kokia nors garantija galioja šio sprendimo priėmimo dieną, ji turi būti nedelsiant nutraukta.

5 straipsnis

3 ir 4 straipsniai su būtinais pakeitimais taikomi ir paskolų garantijoms, kurias Lenkija suteikė Gdynės laivų statyklai pažeisdama EB sutarties 88 straipsnio 3 dalį nuo 2007 m. liepos 1 d. iki šio sprendimo priėmimo dienos.

6 straipsnis

Kalbant apie neišieškotus įsipareigojimus viešiesiems subjektams, kaip aprašyta šio sprendimo 209–232 konstatuojamosiose dalyse, Lenkija susigrąžina pagalbą, suteiktą per laikotarpį nuo pagalbos suteikimo dienos iki jos grąžinimo, tokiu dydžiu, kuris lygus skirtumui tarp palūkanų normos, kurią iš tikrųjų mokėjo Gdynės laivų statykla, ir palūkanų normos, kurią pagalbos gavėja būtų turėjusi mokėti už atidėtus tokių įsipareigojimų mokėjimus, jeigu juos gautų iš kreditoriaus, veikiančio rinkos sąlygomis. Be to, visi neįvykdyti visuomeniniai įsipareigojimai turi būti padengti nedelsiant.

7 straipsnis

Kalbant apie nurašytus įsipareigojimus viešiesiems subjektams, aprašytus šio sprendimo 209–232 konstatuojamosiose dalyse, Lenkija susigrąžina pagalbą tokiu dydžiu, kuris lygus nurašytų įsipareigojimų sumai.

8 straipsnis

Kalbant apie visuomeninius įsipareigojimus, restruktūrizuojamus pagal 2002 m. spalio 30 d. Valstybės pagalbos įmonėms, turinčioms ypatingą reikšmę darbo rinkai, įstatymą, kartu su pakeitimais, aprašytus šio sprendimo 209–232 konstatuojamosiose dalyse, Lenkija susigrąžina pagalbą tokiu dydžiu, kuris lygus operatoriui perleistų įsipareigojimų sumai atėmus tikrąją turto, kurį pagalbos gavėja perleido operatoriui, vertę.

9 straipsnis

Kalbant apie kapitalo injekcijas, gautas iš įvairių viešųjų subjektų, kurios aprašytos šio sprendimo 209–232 konstatuojamosiose dalyse, Lenkija susigrąžina pagalbą tokiu dydžiu, kuris lygus visai kapitalo injekcijos sumai.

10 straipsnis

Kalbant apie tiesiogines dotacijas, nurodytas 4 lentelėje, aprašytas šio sprendimo 209–232 konstatuojamosiose dalyse, Lenkija susigražina pagalbą tokiu dydžiu, kuris lygus visai dotacijos sumai.

11 straipsnis

1. Lenkija susigrąžina iš pagalbos gavėjos pagalbą, aprašytą pirmesniuose straipsniuose. Pagalba susigrąžinama pagal gaires, nurodytas šio sprendimo 384–401 konstatuojamosiose dalyse.

2. Prie grąžintinų sumų priskaičiuojamos palūkanos už visą laikotarpį, nuo tos dienos, kurią pagalba buvo suteikta Gdynės laivų statyklai, iki faktinio jos susigrąžinimo.

3. Palūkanų norma taikoma pagrindinei sumai ir susikaupusioms palūkanoms pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 ([83]) ir Komisijos reglamento (EB) Nr. 271/2008 ([84]), pakeitusio Reglamentą (EB) Nr. 794/2004, V skyriaus nuostatas.

4. Lenkija anuliuos visas dar neįvykdytas pagalbos, apie kurią kalbama 1 straipsnyje, išmokas taip, kad tas anuliavimas įsigaliotų nuo šio sprendimo priėmimo dienos.

12 straipsnis

1. Pagalba, apie kurią kalbama 1 straipsnyje, susigrąžinama nedelsiant ir veiksmingai.

2. Lenkija užtikrina šio sprendimo įgyvendinimą per septynis mėnesius nuo jo pranešimo apie jį dienos.

13 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Lenkija pateiks Komisijai tokią informaciją:

a) bendrą sumą (pagrindinę sumą ir palūkanas už grąžintą pagalbą), susigrąžintiną iš pagalbos gavėjos;

b) vykdant šį sprendimą įgyvendintų ir numatytų įgyvendinti priemonių išsamų aprašymą;

c) dokumentus, liudijančius, kad naudos gavėjai liepta grąžinti pagalbą;

d) dokumentus, liudijančius, kad nutrauktos visos iki šiol galiojusios paskolų garantijų sutartys.

2. Lenkija reguliariai praneša Komisijai apie priemones, kurių imsis valstybės lygmeniu įgyvendindama šį sprendimą, iki to laiko, kol susigrąžins visą pagalbą, apie kurią kalbama 1 straipsnyje. Komisijos reikalavimu Lenkija nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurių jau ėmėsi ir kurių ketina imtis įgyvendindama šį sprendimą. Ji pateikia ir išsamią informaciją apie pagalbos ir palūkanų už grąžintą pagalbą sumas, kurias jau susigrąžino iš pagalbos gavėjos.

Šis sprendimas skirtas Lenkijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2008 m. lapkričio 6 d.

Komisijos vardu

Neelie KROES

Komisijos narė

([83]) OL L 140, 2004 4 30, p. 1.
([84]) OL L 82, 2008 3 25, p. 1.

PRIEDAS

INFORMACIJA APIE ŠIO SPRENDIMO VYKDYMĄ

1. **Grąžintinos sumos apskaičiavimas**

1.1. Reikia nurodyti tokius duomenis, susijusius su valstybės pagalba, nesuderinama su teisės nuostatomis, kuri buvo suteikta pagalbos gavėjui:

Data (-os (*)	Pagalbos suma (**)	Valiuta

(*) Data (-os), kurią (-omis) pagalba (atskiros pagalbos išmokos) buvo suteiktos pagalbos gavėjui.
(**) Pagalbos suma, skirta pagalbos gavėjui (lygiavertėmis bruto pagalbos priemonėmis).

Pastabos:

1.2. Reikia nurodyti būdą, kuriuo bus skaičiuojamos palūkanos, mokėtinos už grąžintinos pagalbos sumą.

2. **Priemonės, kurių planuojama imtis, arba kurių jau imtasi siekiant susigrąžinti pagalbos priemones**

2.1. Reikia išsamiai aprašyti, kokių priemonių planuojama imtis arba kurių jau imtasi siekiant nedelsiant ir veiksmingai susigrąžinti pagalbą. Tam tikrais atvejais reikia nurodyti ir teisinį atskirų taikytų ir (arba) planuojamų priemonių pagrindą.

2.2. Reikia pateikti pagalbos susigrąžinimo grafiką. Kada pagalbos susigrąžinimas bus užbaigtas?

3. **Grąžinta pagalba**

3.1. Toliau reikia pateikti tokius duomenis apie pagalbos sumas, kurias pagalbos gavėjas jau grąžino:

Data (-os (*)	Gražintos pagalbos sumos	Valiuta

(*) Data (-os), kurią (-omis) buvo grąžinta pagalba.

3.2. Reikia pridėti pagalbos sumų grąžinimo įrodymus, nustatytus pirmiau pateiktos lentelės 3.1 punkte.