IV

(Tiesību akti, kas pieņemti pirms 2009. gada 1. decembra saskaņā ar EK līgumu, Līgumu par ES un Euratom *līgumu)*

KOMISIJAS LĒMUMS

(2008. gada 6. novembris)

par valsts atbalstu C 17/05 (ex N 194/05 un PL 34/04), ko Polija piešķīrusi Stocznia Gdynia

(izziņots ar dokumenta numuru C(2008) 6771)

(Autentisks ir tikai teksts poļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2010/47/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad saskaņā ar minētajiem noteikumiem [1] ieinteresētās personas ir aicinātas iesniegt atsauksmes, un ņemot vērā šīs atsauksmes,

tā kā:

I. PROCEDŪRA

(1) Polija 2004. gada 29. aprīlī atbilstīgi Pievienošanās līguma IV pielikuma 3. punkta noteikumiem, kas regulē starpposma mehānisma procedūru, paziņoja par pārstrukturēšanas pasākumiem par labu *Stocznia Gdynia S.A.* (turpmāk "Gdiņas kuģu būvētava"). Lieta tika reģistrēta ar numuru PL 34/04.

(2) Komisija 2004. gada 19. maija vēstulē lūdza Polijai iesniegt dažus trūkstošus dokumentus. Tie tika iesniegti 2004. gada 16. jūnijā. Komisija pieprasīja papildinformāciju 2004. gada 30. jūlija, 2004. gada 8. oktobra, 2004. gada 23. novembra un 2005. gada 4. marta vēstulē, uz ko Polija atbildēja attiecīgi 2004. gada 3. septembra vēstulē, kas reģistrēta 2004. gada 7. septembrī, 2004. gada 10. novembra vēstulē, kas reģistrēta 2004. gada 15. novembrī, 2005. gada 17. februāra vēstulē, kas reģistrēta 2005. gada 21. februārī, 2005. gada 30. marta vēstulē, kas reģistrēta 2005. gada 1. aprīlī, un 2005. gada 18. aprīļa vēstulē, kas reģistrēta 2005. gada 20. aprīlī. Polija 2005. gada 22. aprīļa vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā, piekrita, ka Komisija uzskata 2004. gada 29. aprīļa vēstuli PL 34/04 par paziņojumu saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktu attiecībā uz pasākumiem, kas atzīti par jaunu atbalstu. Lietai tika piešķirts jauns numurs: N 194/05.

(3) Komisija 2005. gada 1. jūnijā pieņēma lēmumu sākt oficiālu izmeklēšanu, kas tika publicēts *Oficiālajā Vēstnesī* [2], un aicināja Poliju un ieinteresētās personas iesniegt piezīmes.

(4) Polija, saņēmusi piezīmju iesniegšanas termiņa pagarinājumu (2005. gada 9. augusta vēstule), iesniedza piezīmes 2005. gada 2. septembra vēstulē, kas reģistrēta 2005. gada 5. septembrī. Polija savā atbildē iesniedza Komisijai 2004. gada 4. marta pārstrukturēšanas plānu Gdiņas kuģu būvētavas atjaunošanai, (turpmāk "2004. gada pārstrukturēšanas plāns").

(5) Polija 2005. gada 3. novembra vēstulē, kas reģistrēta 2005. gada 7. novembrī, iesniedza papildu piezīmes.

(6) Gdiņas kuģu būvētava iesniedza piezīmes 2005. gada 10. oktobra vēstulē, kas reģistrēta 2005. gada 14. oktobrī. Piezīmes iesniedza arī uzņēmums *Ray Car Carriers* (2005. gada 7. oktobra vēstulē, kas reģistrēta 2005. gada 10. oktobrī), Dānijas pastāvīgā pārstāvība Eiropas Savienībā (2005. gada 7. oktobra vēstulē, kas reģistrēta 2005. gada 11. oktobrī), Dānijas kuģu būves apvienība *Danish Maritime* (2005. gada 7. oktobra vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā), arodbiedrība *Solidaritāte* (2005. gada 7. oktobra vēstulē, kas reģistrēta 2005. gada 10. oktobrī) un Polijas Kuģu būves apvienība (2005. gada 10. oktobra vēstulē, kas reģistrēta 2005. gada 11. oktobrī).

(7) Komisija pārsūtīja šīs piezīmes Polijai 2005. gada 26. oktobra un 2005. gada 12. decembra vēstulē [3]. Polija 2006. gada 16. janvāra vēstulē, kas reģistrēta 2006. gada 18. janvārī, atbildēja uz Gdiņas kuģu būvētavas vēstuli. Polija nesniedza piezīmes par citu trešo personu iesniegtajiem dokumentiem.

[1] OV C 220, 8.9.2005., 7. lpp.

[2] OV C 220, 8.9.2005., 7. lpp.

[3] Polijas iestādes 2005. gada 17. novembra vēstulē, kas reģistrēta 2005. gada 18. novembrī, lūdza pārtulkot poļu valodā to izvēlētus izrakstus no dokumentiem angļu valodā, ko trešās personas bija iesniegušas Komisijai. Komisija pārsūtīja šos tulkojumus 2005. gada 12. decembra vēstulē.

(8) Lai novērtētu 2004. gada pārstrukturēšanas plānu, Komisija lūdza neatkarīga konsultanta palīdzību. Konsultants nosūtīja savu ziņojumu Komisijai 2005. gada decembrī.

(9) Komisija 2006. gada 13. janvāra vēstulē lūdza Poliju informēt par jaunākajām aktualitātēm Gdiņas kuģu būvētavas pārstrukturēšanas stratēģijas ziņā. Polija atbildēja 2006. gada 20. februāra vēstulē, kas reģistrēta 2006. gada 21. februārī, un 2006. gada 22. februārī notika Komisijas, Polijas iestāžu un Gdiņas kuģu būvētavas pārstāvju tikšanās. Polija paziņoja, ka 2004. gada pārstrukturēšanas plāns ir novecojis un ka tā ir pieņēmusi jaunu Gdiņas kuģu būvētavu grupas pārstrukturēšanas stratēģiju, kurā paredzēta tās nodalīšana no Gdaņskas kuģu būvētavu grupas un Gdiņas kuģu būvētavas (daļēja) privatizācija. Polija paziņoja arī, ka Komisijai līdz 2006. gada 30. jūnijam tiks iesniegts grozīts pārstrukturēšanas plāns un ka drīz tiks sākta Gdiņas kuģu būvētavas privatizācija.

(10) Pēc šīs tikšanās Komisija 2006. gada 8. martā nosūtīja Polijai vēstuli, uz ko Polija atbildēja 2006. gada 13. marta vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā, pasludinot privatizācijas grafiku. Polija 2006. gada 29. marta vēstulē, kas reģistrēta 2006. gada 30. martā, sniedza papildinformāciju par privatizācijas procesu. Komisija lūdza papildinformāciju 2006. gada 30. marta vēstulē, uz ko Polija atbildēja 2006. gada 19. aprīļa vēstulē, kas reģistrēta 2006. gada 20. aprīlī.

(11) Polija 2006. gada 6. aprīļa vēstulē, kas reģistrēta 2006. gada 10. aprīlī, iesniedza dokumenta "Polijas kuģu būves nozares (jūras kuģu būvētavu) stratēģija 2006.–2010. gadam" pirmo projektu. Komisija izteica piezīmes 2006. gada 12. aprīļa vēstulē. Polijas Kabinets galīgi apstiprināja dokumentu 2006. gada 31. augustā, un tas tika nosūtīts Komisijai 2006. gada 1. septembra vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā.

(12) Gdiņas kuģu būvētava 2006. gada 15. maija e-pasta ziņojumā iesniedza Komisijai 2006. gada maija "informatīvo memorandu par Gdiņas kuģu būvētavu", kas tika darīts pieejams potenciālajiem ieguldītājiem no 2006. gada 10. maija.

(13) Polija 2006. gada 26. maija vēstulē, kas reģistrēta 2006. gada 30. maijā, sniedza papildinformāciju par notiekošo privatizācijas procesu, tostarp uzņēmumu sarakstu, kuriem Polija ar privatizācijas konsultanta starpniecību bija nosūtījusi piedāvājumu piedalīties jaunajā kapitāla palielināšanā, ko 2006. gada 19. aprīlī apstiprinājusi Gdiņas kuģu būvētavas pilnsapulce. Polija 2006. gada 13. jūlija vēstulē, kas reģistrēta 2006. gada 17. jūlijā, sniedza papildinformāciju par notiekošo privatizācijas procesu, informējot Komisiju, ka divi uzņēmumi ir iesnieguši provizoriskus piedāvājumus piedalīties kapitāla palielināšanā, un sniedzot salīdzinošu analīzi, ko šiem diviem piedāvājumiem veicis privatizācijas konsultants.

(14) Gdiņas kuģu būvētava 2006. gada 9. jūnijā iesniedza Komisijai pārstrukturēšanas plāna sākotnējo grozījumu projektu. Komisijas pārstāvji apmeklēja būvētavu 2006. gada 13. jūnijā un izteica sākotnējās piezīmes par grozīto pārstrukturēšanas plānu. Komisijas neatkarīgais konsultants izteica savas piezīmes 2006. gada jūlija ziņojumā. Visbeidzot, Komisija 2006. gada 17. jūlija vēstulē izteica piezīmes par pārstrukturēšanas plāna grozījumu projekta trūkumiem.

(15) Par privatizācijas procesu un grozītā pārstrukturēšanas plāna sagatavošanu tika rīkotas vairākas tikšanās, kurās piedalījās Komisijas pārstāvji un Polijas iestādes: Briselē 2006. gada 31. janvārī, 22. februārī un 10. maijā un Gdiņas kuģu būvētavas telpās 2006. gada 13. jūnijā.

(16) Polija atbildēja uz Komisijas 2006. gada 17. jūlija vēstuli 2006. gada 31. augusta vēstulē, kas reģistrēta 2006. gada 1. septembrī.

(17) Polija paziņoja par 2006. gada 3. septembra "Gdiņas kuģu būvētavas S.A. pārstrukturēšanas plāna" (turpmāk "2006. gada pārstrukturēšanas plāns") grozījumiem un par Gdiņas kuģu būvētavai piešķirto jauno valsts atbalstu pēc Komisijas lēmuma uzsākt oficiālu izmeklēšanu.

(18) Polija 2006. gada 12. septembra vēstulē, kas reģistrēta 2006. gada 13. septembrī, sniedza papildinformāciju par Gdiņas kuģu būvētavu grupas pārstrukturēšanas procesu, jo īpaši apgalvojot, ka Gdaņskas kuģu būvētavas un Gdiņas kuģu būvētavu grupas kapitāls ir nodalīts.

(19) Papildinformācija par Gdiņas kuģu būvētavas privatizācijas procesu tika iesniegta 2006. gada 26. septembra vēstulē, kas reģistrēta 2006. gada 27. septembrī.

(20) Polija paziņoja par jaunu papildu atbalstu Gdiņas kuģu būvētavai 2006. gada 21. novembra vēstulē, kas reģistrēta 2006. gada 27. novembrī.

(21) Komisijas locekles *Kroes* un Polijas ekonomikas ministra *Piotr Woźniak* tikšanās notika 2006. gada 7. decembrī. Ministrs apgalvoja, ka Polija ir apņēmusies atsākt Gdiņas kuģu būvētavas privatizācijas procesu atklātā un pārredzamā procedūrā, ko plānots pabeigt līdz 2007. gada jūnijam. Polija apstiprināja šo apgalvojumu 2006. gada 27. decembra vēstulē, kas reģistrēta 2007. gada 4. janvārī, atsaucoties uz 2006. gada 19. decembra Kabineta lēmumu apstiprināt dokumentu ar nosaukumu "Kuģu būves nozares stāvoklis". Polija lūdza Komisijai rīkot sarunas par kompensācijas pasākumiem.

(22) Komisijas pārstāvji kopā ar neatkarīgo konsultantu apmeklēja būvētavu 2006. gada 19. decembrī, lai iegūtu faktus un datus, kas vajadzīgi, lai novērtētu kompensācijas pasākumus. Komisijas neatkarīgais konsultants 2007. gada 16. janvārī iesniedza ziņojumu par būvētavas jaudu.

(23) Komisija uz 2006. gada 27. decembra vēstuli atbildēja 2007. gada 29. janvāra vēstulē, kurā tā aicināja Poliju iesniegt priekšlikumu kompensācijas pasākumiem attiecībā uz Gdiņas kuģu būvētavu līdz 2007. gada februāra beigām.

(24) Polija 2007. gada 28. februāra vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā, iesniedza skaidrojumus par Gdiņas kuģu būvētavas privatizāciju un kompensācijas pasākumu priekšlikumu.

(25) Uz šī pamata 2007. gada 15. martā tika rīkota Komisijas, Polijas iestāžu un būvētavas pārstāvju tehniska tikšanās, kurā uzmanība bija pievērsta galvenokārt kompensācijas pasākumiem, kā arī notiekošajam privatizācijas procesam. Komisija un Polijas iestādes piekrita, ka Komisija sāks tehniskas apspriedes tieši ar Gdiņas kuģu būvētavu ar mērķi sakārtot visus datus, kas vajadzīgi Polijas ierosināto kompensācijas pasākumu novērtēšanai. Gdiņas kuģu būvētava 2007. gada 12. marta e-pasta ziņojumā, kas reģistrēts 2007. gada 27. aprīlī, nosūtīja daļu sākotnējās informācijas par būvētavas jaudu.

(26) Komisija pieprasīja papildinformāciju par kompensācijas pasākumiem 2007. gada 29. marta, 2007. gada 27. aprīļa un 2007. gada 25. maija vēstulē, uz kurām Gdiņas kuģu būvētava atbildēja attiecīgi 2007. gada 20. aprīļa vēstulē, kas reģistrēta 2007. gada 23. aprīlī, 2007. gada 9. maija vēstulē, kas reģistrēta 2007. gada 10. maijā, un 2007. gada 30. maija vēstulē, kas reģistrēta 2007. gada 31. maijā. Gdiņas kuģu būvētava iesniedza papildinformāciju, tiekoties ar Komisijas pārstāvjiem 2007. gada 6. jūnijā, un 2007. gada 18. jūnija vēstulē, kas reģistrēta 2007. gada 21. jūnijā. Komisija uzdeva papildu jautājumus 2007. gada 20. jūnija e-pasta ziņojumā, uz kuru Gdiņas kuģu būvētava atbildēja 2007. gada 25. jūnija vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā.

(27) Komisija 2007. gada 31. jūlija vēstulē informēja Poliju, ka Polijas ierosināto kompensācijas pasākumu attiecībā uz Gdiņas kuģu būvētavu provizoriska analīze liecina, ka pasākumi ir pieņemami, ja tiek izpildīti zināmi nosacījumi. Polija atbildēja 2007. gada 24. augusta vēstulē, kas reģistrēta 2007. gada 27. augustā, kurā tā komentēja nosacījumus, kas regulēja nosacījumus kompensācijas pasākumu ieviešanai attiecībā uz Gdiņas kuģu būvētavu. Komisija slēdza jautājumu par kompensācijas pasākumiem 2007. gada 3. oktobra vēstulē.

(28) Polijas iestādes 2007. gada 24. maija telefona sarunā informēja Komisiju, ka Polija ir iecerējusi atsākt Gdiņas kuģu būvētavas privatizācijas procesu, rīkojot atklātu konkursu. Komisija 2007. gada 29. maija vēstulē pieprasīja visaptverošu informāciju par jaunākajām aktualitātēm privatizācijas procesā, atkārtojot izteikto pieprasījumu 2007. gada 6. jūnija vēstulē. Polija atbildēja 2007. gada 22. jūnija vēstulē, kas reģistrēta 2007. gada 25. jūnijā, un pēc vēl viena informācijas pieprasījuma 2007. gada 28. jūnijā papildināja savu iesniegumu 2007. gada 11. jūlija vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā. Šajā vēstulē Polija iesniedza Komisijai arī 2007. gada 4. jūlija informatīvo memorandu par Gdiņas kuģu būvētavu (turpmāk "informatīvais memorands"). Komisija 2007. gada 31. jūlija vēstulē norādīja, ka privatizācijas procesu vairs nevar aizkavēt.

(29) Komisija 2007. gada 30. jūlija vēstulē nosūtīja piezīmes par informatīvo memorandu. Polija atbildēja 2007. gada 21. augusta vēstulē, kas reģistrēta 2007. gada 27. augustā. Polija 2007. gada 29. augusta vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā, iesniedza dokumenta projektu ar nosaukumu 2007. gada 29. augusta "Papildu skaidrojumi par Gdiņas kuģu būvētavas informatīvo memorandu", kas pievienojami kā pielikums 2007. gada 4. jūlija informatīvajam memorandam (turpmāk "informatīvā memoranda pielikums"). Komisija iesniedza piezīmes par informatīvā memoranda pielikumu 2007. gada 4. septembra vēstulē, uz kuru Polija atbildēja 2007. gada 7. septembra vēstulē, kurā tā iesniedza informatīvā memoranda pielikuma grozītu versiju. Komisija iesniedza galīgās piezīmes 2007. gada 14. septembrī.

(30) Polija 2007. gada 7. septembrī iesniedza informāciju par jaunākajām aktualitātēm privatizācijas procesā, 2007. gada 7. septembra vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā, 2007. gada 23. oktobra vēstulē, kas reģistrēta 2007. gada 24. oktobrī, un 2007. gada 25. oktobra vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā.

(31) Atbildot uz Komisijas 2007. gada 30. novembra vēstuli, Polija sniedza papildinformāciju par privatizācijas procesu 2007. gada 13., 19. un 21. decembra vēstulē, kas reģistrētas attiecīgi 2007. gada 14., 20. un 21. decembrī. Pēdējā vēstulē Polija informēja Komisiju, ka ir saņēmusi trīs saistošus Gdiņas kuģu būvētavas iegādes piedāvājumus. Šos piedāvājumus Komisijai iesniedza 2008. gada 8. februāra vēstulē, kas reģistrēta 2008. gada 11. februārī.

(32) Briselē 2008. gada 10. janvārī notika Komisijas pārstāvju un Polijas iestāžu tikšanās, kurā izdarītos secinājumus Komisija atkārtoja 2008. gada 17. un 30. janvāra vēstulē.

(33) Polija 2008. gada 30. janvāra vēstulē informēja Komisiju, ka divi pretendenti ir uzaicināti rīkot sarunas ar Valsts kasi. Polija 2008. gada 14. februāra vēstulē, kas reģistrēta 2008. gada 19. februārī, paziņoja, ka Gdiņas kuģu būvētavas privatizācijas process tiks pabeigts līdz 2008. gada vasarai. Komisija sniedza atbildi 2008. gada 28. februāra vēstulē.

(34) Polija 2008. gada 29. februāra vēstulē, kas reģistrēta 2008. gada 3. martā, iesniedza jaunā pārstrukturēšanas plāna, ko bija sagatavojis viens no pretendentiem – *Amber Sp. z o.o* – pirmo projektu. Šim uzņēmumam 2008. gada 20. martā tika piešķirtas pagaidu izņēmumtiesības piedalīties sarunās, un 2008. gada 9. aprīļa e-pasta ziņojumā, kas reģistrēts 2008. gada 24. aprīlī, tas iesniedza aktualizētu pārstrukturēšanas plāna projektu. Papildinformāciju šis pretendents sniedza dokumentā "Svarīgākie lēmumi pārstrukturēšanā", kas tika iesniegts tikšanās laikā 2008. gada 10. aprīlī un reģistrēts 2008. gada 18. aprīlī. Otrā pretendenta sagatavotā informācija tika iesniegta vēlāk 2008. gada 7. aprīļa vēstulē, kas reģistrēta 2008. gada 18. aprīlī pēc 2008. gada 18. marta atgādinājuma.

(35) Polija iesniedza informāciju par aktualitātēm sarunās ar *Amber Sp. z o.o.* kā pretendentu, kam piešķirtas izņēmumtiesības, 2008. gada 28. marta vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā, 2008. gada 7. aprīļa vēstulē, kas reģistrēta 2008. gada 18. aprīlī, 2008. gada 23. aprīļa vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā, un 2008. gada 25. aprīļa vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā. Komisijas pārstāvju, Gdiņas kuģu būvētavas, *Amber Sp. z o.o.* un Polijas iestāžu tikšanās notika 2008. gada 10. aprīlī. Polija iesniedza Komisijai tikšanās protokolu 2008. gada 7. maija vēstulē, kas reģistrēta 2008. gada 13. maijā.

(36) Komisija izteica piezīmes par privatizācijas procesa norisi 2008. gada 21. un 30. aprīļa vēstulē.

(37) Polija 2008. gada 12. maija vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā, informēja Komisiju, ka *Amber Sp. z o.o.* ir atsaucis dalību privatizācijas procesā. Visbeidzot, Polijas iestādes 2008. gada 26. maija vēstulē, kas reģistrēta 2008. gada 27. maijā, informēja Komisiju, ka 2008. gada 15. maijā finanšu ministrs nolēma izbeigt privatizācijas procesa atklātā konkursa procedūru, lai sāktu sarunas ar pretendentiem, kuru piedāvājumi tika pieņemti procedūrā, kas sākta 2007. gadā.

(38) Polijas iestādes informēja Komisiju arī par to, ka tās rīkojās, lai atsāktu privatizācijas procesu ar mērķi parakstīt privatizācijas līgumus 2008. gada novembrī. No 2008. gada 3. jūnija Polija katru dienu iesniedza Komisijai ziņojumus par dažādu ieinteresēto personu darbībām atsāktajā privatizācijas procesā. Polija 2008. gada 6. jūnija vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā, iesniedza Komisijai 2008. gada 2. jūnija "informatīvo memorandu par Gdiņas kuģu būvētavu" (turpmāk "2008. gada informatīvais memorands").

(39) Pēc Polijas iestāžu pieprasījuma 2008. gada 10. jūnijā notika tikšanās, kurā piedalījās Komisijas pārstāvji, Polijas iestādes un uzņēmums *ISD Polska*, ar ko Komisiju iepazīstināja kā ar Gdiņas kuģu būvētavas potenciālo pircēju. Vēl viena Komisijas un Polijas iestāžu tikšanās notika 2008. gada 13. jūnijā.

(40) Polija 2008. gada 26. jūnija vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā, iesniedza *ISD Polska* (Gdaņskas kuģu būvētavas īpašnieka) sagatavoto Gdiņas kuģu būvētavas un Gdaņskas kuģu būvētavas pārstrukturēšanas plāna projektu un *Polish Shipbuilding Company* (turpmāk "*PSC*") sagatavoto Gdiņas kuģu būvētavas pārstrukturēšanas plāna projektu.

(41) Komisija 2008. gada 4. jūlija vēstulē pieprasīja skaidrojumu par dažiem jautājumiem saistībā ar *ISD Polska* sagatavoto pārstrukturēšanas plāna projektu. Polija atbildēja 2008. gada 7. un 8. jūlija vēstulē, kas reģistrētas tajā pašā dienā. Polijas iestāžu, *ISD Polska* un Komisijas pārstāvju tikšanās notika 2008. gada 8. jūlijā.

(42) Polija 2008. gada 14. jūlija vēstulē apņēmās iesniegt Komisijai pabeigtu pārstrukturēšanas plānu līdz minētā gada 12. septembrim.

(43) Komisija 2008. gada 16. jūlijā provizoriski apstiprināja lēmuma projektā iesniegto novērtējumu un secinājumus, noslēdzot oficiālo izmeklēšanu, kurā tika konstatēts, ka Gdiņas kuģu būvētavai piešķirtais atbalsts nav saderīgs ar kopējo tirgu un ir jāatgūst. Tomēr, ņemot vērā Polijas iestāžu 2008. gada 14. jūlija vēstuli, Komisija nolēma atlikt lēmuma pieņemšanu, lai novērtētu, vai jaunais pārstrukturēšanas plāns, kas Polijas iestādēm bija jāiesniedz līdz 2008. gada 12. septembrim, ievērojami uzlabos situāciju un ļaus uzskatīt atbalstu par saderīgu ar kopējo tirgu.

(44) Kopš tā laika Polija katru nedēļu ir sniegusi Komisijai jaunāko informāciju par privatizācijas procesu (28. jūlija, 4. augusta, 12. augusta, 21. augusta, 25. augusta, 1. septembra, 8. septembra, 16. septembra un 23. septembra vēstule, kas reģistrētas tajā pašā dienā).

(45) Polija 18. jūlija vēstulē, kas reģistrēta 21. jūlijā, lūdza Komisijai rīkot trīs apspriešanās kārtas par pārstrukturēšanas plānu ar mērķi sagatavot galīgo versiju, iekļaujot tajā Komisijas piezīmes. Komisija piekrita šādam grafikam 31. jūlija vēstulē.

(46) Taču pirmā neoficiālā Polijas iestāžu un Komisijas tikšanās notika tikai 2008. gada 21. augustā. Vēl viena tikšanās ar Polijas iestādēm, kurā piedalījās *ISD Polska*, notika 2008. gada 2. septembrī. Polija 2008. gada 28. augustā neoficiāli iesniedza *ISD Polska* pārstrukturēšanas plāna projektu un 2008. gada 8. septembrī – grozītu šā projekta redakciju.

(47) Polija 2008. gada 12. septembra vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā, iesniedza *ISD Polska* Gdiņas kuģu būvētavas un Gdaņskas kuģu būvētavas galīgo pārstrukturēšanas plānu.

(48) Polija 2008. gada 16. septembra vēstulē, kas reģistrēta 2008. gada 17. septembrī, iesniedza starp *ISD Polska* un Polijas Valsts kasi noslēgtā privatizācijas līguma projektu.

(49) Polijas iestāžu un Komisijas tikšanās tika sarīkota 2008. gada 30 septembrī. Tikšanās piedalījās *ISD Polska* pārstāvji.

(50) Komisija 2008. gada 27. oktobra vēstulē informēja Polijas iestādes par šī lēmuma īstenošanas pamatnosacījumiem. Polija 2008. gada 3. novembra vēstulē, kas reģistrēta 2008. gada 4. novembrī, apņēmās pilnībā ievērot šos nosacījumus. Komisija pieņēma šo apņemšanos 2008. gada 6. novembra vēstulē.

(51) Komisija 2007. gada 14. jūnija vēstulē pieprasīja Polijas iestādēm iesniegt pārskatu par visu valsts atbalstu, kas piešķirts būvētavai kopš Polijas pievienošanās ES 2004. gada 1. maijā. Polija atbildēja 2007. gada 11. jūlija vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā. Komisija pieprasīja papildu paskaidrojumus 2007. gada 13. novembra vēstulē, uz kuru Polija atbildēja 2008. gada 9. janvāra vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā. Polija informēja Komisiju par Gdiņas kuģu būvētavai piešķirto papildu atbalstu 2007. gada 6. decembra vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā, 2008. gada 12. februāra vēstulē, kas reģistrēta 2008. gada 13. februārī, un 2008. gada 6. jūnija vēstulē, kas reģistrēta tajā pašā dienā.

II. **SĪKS ATBALSTA APRAKSTS**

1. *ATTIECĪGAIS UZŅĒMUMS*

(52) Atbalsta saņēmējs ir Gdiņas kuģu būvētava. Uzņēmums atrodas Polijas ziemeļos Gdaņskas–Gdiņas–Sopotas reģionā.

(53) Komisija norāda, ka saskaņā ar noteikumiem par valsts atbalstu attiecīgā reģiona uzņēmumiem ir tiesības saņemt struktūrfondu atbalstu saskaņā ar konverģences mērķi [4] un Kohēzijas fonda atbalstu [5]. Jo īpaši uzņēmumiem, kuri atrodas attiecīgajā reģionā, ir tiesības uz Reģionālās darbības programmas atbalstu prioritārajos virzienos, kas paredzēti, lai atbalstītu mazos un vidējos uzņēmumus, novatorismu un tehnoloģiju nodošanas pasākumus (kas orientēti uz darbavietu izveidi ilgtermiņā) un attīstītu sociālo un izglītības infrastruktūru arodizglītības un mūžizglītības jomā. Minētā reģiona uzņēmumiem ir tiesības saņemt atbalstu arī novatoriskās ekonomikas un cilvēkresursu darbības programmās, no kurām pēdējā ir īpaši izstrādāta, lai palīdzētu uzņēmumiem un darba tirgum pielāgoties ekonomikas pārmaiņām, tostarp pārstrukturējot procesus.

[4] Padomes 2006. gada 11. jūlija Regulas (EK) Nr. 1083/2006, ar ko paredz vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu un atceļ Regulu (EK) Nr. 1260/1999, 5. panta 1. un 3. punkts (OV L 210, 31.7.2006., 25. lpp.). Pielikums Komisijas 2006. gada 4. augusta Lēmumam 2006/595/EK, ar ko izveido to reģionu sarakstu, kuri ir atbilstīgi struktūrfondu finansējuma saņemšanai saskaņā ar konverģences mērķi laikposmā no 2007. līdz 2013. gadam (OV L 243, 6.9.2006., 44. lpp.).

[5] Padomes Regulas (EK) Nr. 1083/2006 5. panta 2. punkts. Komisijas 2006. gada 4. augusta Lēmums 2006/596/EK, ar ko izveido to reģionu sarakstu, kuri ir atbilstīgi struktūrfondu finansējuma saņemšanai saskaņā ar konverģences mērķi laikposmā no 2007. līdz 2013. gadam (OV L 243, 6.9.2006., 47. lpp.).

(54) Gdiņas kuģu būvētava darbojas kuģu būves nozarē, nodarbojas ar korpusu ražošanu, tērauda tiltu celtniecību, sniedz kuģu būves pakalpojumus un pakalpojumus, kas nav kuģu būves pakalpojumi.

(55) Gdiņas kuģu būvētavas lielākie akcionāri ([6]) ir Valsts kase, kurai pieder 32 % akciju, kas atbilst 35 % balsstiesību, *Ray Car Carriers Ltd* (16 % un 22 %), *Korporacja Polskie Stocznie S.A.* (10 % un 6 %), Rūpniecības attīstības aģentūra (*Agencja Rozwoju Przemysli S.A.*) (9 % un 13 %) un *Stoczniowy Fundusz Inwestycyjny S.A.* (7 % un 5 %). Nevienam no pārējiem akcionāriem nav vairāk par 4 % akciju.

(56) Gdiņas kuģu būvētava ir Gdiņas kuģu būvētavu grupas, kurā ir 12 meitasuzņēmumi, mātesuzņēmums. Līdz šim *Stocznia Gdańsk S.A.* bija viens no meitasuzņēmumiem, taču ar 2007. gada oktobra vienošanos Gdiņas kuģu būvētava pārdeva tās atlikušās Gdaņskas kuģu būvētavas akcijas jaunajam *Stocznia Gdańsk S.A.* akciju kontrolpaketes turētājam. Tomēr no 1998. gada līdz 2006. gada rudenim Gdiņas kuģu būvētavai piederēja *Stocznia Gdańsk S.A.* (iepriekšējais nosaukums *Stocznia Gdańsk – Grupa Stoczni Gdynia*) akciju kontrolpakete, tāpēc abu būvētavu pārstrukturēšana notika paralēli.

(57) Gdiņas kuģu būvētavas galvenie kuģu būves produkti ir konteinerkuģi ar kravnesību no 1 100 līdz 5 000 TEU (divdesmit pēdu standartkonteiners) un Ro/Ro vieglo automobiļu transportkuģi ar 2 100 līdz 6 000 vieglo automobiļu lielu kravnesību. Pie pārējiem ražojumiem var minēt daudzfunkcionālos kuģus, preču un ķimikāliju transportkuģus, beztaras transportkuģus un sašķidrinātas naftas gāzes transportkuģus.

(58) Konteinerkuģu ar kravnesību līdz 3 000 TEU tirgus segmentā galvenie konkurenti ir Eiropas kuģu būvētavas *Aker Ostsee* un *Volkswerft Stralsund* Vācijā un Korejas un Ķīnas kuģu būvētavas. Kuģu būvētava ražo lielākos vieglo automobiļu transportkuģus pasaulē (pilnās kravnesības ziņā), un tās tirgus daļa pasaulē šo produktu nozarē ir 11 % ([7]). Neviena cita būvētava ES neražo tik lielus vieglo automobiļu transportkuģus, un tās vienīgais konkurents Eiropā ir Horvātijas kuģu būvētava *Uljanik*. Gdiņas kuģu būvētavas pārējie konkurenti ir minētās Korejas un Japānas kuģu būvētavas.

(59) No 2002. līdz 2006. gadam Gdiņas kuģu būvētava saražoja 48 kuģus. Gdiņas kuģu būvētava 2004. gadā bija 13. lielākā kuģu būvētava pasaulē pēc pasūtījumiem (izsakot KBT – kompensētajās bruto tonnās). Tā ieņēma 21. vietu 2005. gadā, bet joprojām bija lielākā kuģu būvētava Eiropā.

([6]) Situācija 2007. gada 31. martā. *Avots*: 2007. gada 4. jūlija informatīvais memorands.

([7]) *Avots*: 2007. gada 4. jūlija informatīvais memorands.

(60) Pašlaik (2008. gada aprīlī) ([8]) tās pasūtījumu reģistrā ir 16 līgumi (12 vieglo automobiļu transportkuģi un četri konteinerkuģi) ar kopējo apjomu 581 000 KBT, kas jāizpilda 2008. un 2009. gadā.

(61) Gdiņas kuģu būvētavas galvenās ražošanas iekārtas ir divi sausie doki: SD I un SD II.

(62) Gdiņas kuģu būvētavā strādājošo skaits 2007. gada augustā bija 4 611, no kuriem 68 % bija tieši saistīti ar ražošanas procesu ([9]). Salīdzinājumā ar 2004. gada decembri, kad būvētava nodarbināja 6 249 cilvēkus ([10]), šis skaits ir samazinājies par 26 %.

(63) Gdiņas kuģu būvētavu grupa pirmoreiz saskārās ar grūtībām 2002. gadā. 2004. gada pārstrukturēšanas plānā ir izskaidrots, ka grūtās finansiālās situācijas rašanos veicināja ārēji faktori, piemēram, konkurence no Āzijas, zlotu vērtības palielināšanās pret dolāru, tērauda cenu kāpums un finansiālas problēmas pēc *Stocznia Szczecin Porta Holding S.A.* bankrota un portālceltņa sabrukšanas Gdiņas būvētavā stipras vētras laikā 1999. gadā. Daļēji, lai uzturētu pasūtījumu apjomu, jo īpaši pēc tam, kad Gdaņskas kuģu būvētavas iegāde 1998. gadā ievērojami palielināja tās ražošanas potenciālu, Gdiņas kuģu būvētava pieņēma vairākus vadības lēmumus, kuri, kā izrādījās, bija problemātiski. Būvētava uzņēmās projektēšanas, tehnoloģisko, finanšu un komerciālo risku (jauni produkti, prototipi un zaudējumus nesoša būvētavai neierastu kuģu būve, piemēram, mazie beztaras transportkuģi, ķimikāliju transportkuģi, Ro/Ro kuģi, gāzes tankkuģi, beztaras konteinerkuģi un ģenerālkravas jūras kuģi). Arī temps, kādā Gdiņas kuģu būvētava samazināja savas ražošanas izmaksas, bija neapmierinošs.

(64) Šīs grūtības turpinājās visu pārstrukturēšanas procesu. Saskaņā ar 2006. gada pārstrukturēšanas plānu šo nemitīgo grūtību iemesli bija zlota vērtības palielināšanās pret dolāru un nepieredzēts tērauda cenu kāpums, kas nebija atspoguļoti būvētavas noslēgtajos līgumos. Vēl viens iemesls bija finanšu resursu trūkums lielu pārstrukturēšanas darbību veikšanai.

(65) Grupas finansiālo grūtību rezultātā grupa kavēja valsts sektora un komerciālo parādu un algu maksājumus, tai iestājās materiālu trūkums, ražošanas palēninašanās, palielinājās izmaksas (darbaspēka patēriņš, soda naudas) un radās nozīmīgi līgumu izpildes kavējumi.

(66) Gdiņas kuģu būvētavas finansiālā situācija ir pakāpeniski pasliktinājusies.

([8]) *Avots*: pieņēmumi, ar kuriem pamato *Stocznia Gdynia S.A.* finanšu prognozes, ko sagatavojis *Amber*, veicot Gdiņas kuģu būvētavas padziļinātu pārbaudi, un kas iesniegtas Komisijai 2008. gada 9. aprīlī, un reģistrētas tajā pašā dienā.

([9]) *Avots*: *Stocznia Gdynia* uzņēmējdarbības plāns 2008.–2012. gadam, ko *Amber* sagatavojis 2007. gada decembrī un iesniedzis Komisijai 2008. gada 29. februārī; reģistrēts 2008. gada 3. martā.

([10]) *Ibidem.*

1. tabula

Gdiņas kuģu būvētavas darbība

(miljoni Polijas zlotu)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Apgrozījums	1 724	891	1 327	1 599	1 259	1 040
Rezultāts	– 477	– 190	– 77	– 114	– 292	– 311
Pašu kapitāls			– 288	– 285	– 576	– 928

Avots: 2006. gada pārstrukturēšanas plāns un informatīvais memorands.

(67) Būvētava prognozē, ka arī 2008. un 2009. gadā pie pašreizējā pasūtījumu apjoma tā joprojām cietīs lielus zaudējumus ([11]).

2. *LĒMUMS UZSĀKT PROCEDŪRU SASKAŅĀ AR EK LĪGUMA 88. PANTA 2. PUNKTU*

(68) Lēmumā par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu Komisija norādīja, ka daži pasākumi, par kuriem tai paziņots saskaņā ar Pievienošanās līguma IV pielikuma 3. punktu, bija jauns atbalsts, jo tie ir pieņemti pēc Polijas pievienošanās ES 2004. gada 1. maijā vai lēmuma pieņemšanas brīdī vēl nebija piešķirti. Komisija uzskaitīja šos pasākumus lēmuma I pielikuma B daļā.

(69) Komisija nolēma arī, ka vairāki pasākumi, kas norādīti lēmuma I pielikuma A daļā, ir pieņemti par labu Gdiņas kuģu būvētavai pirms 2004. gada 1. maija un pēc pievienošanās nebija spēkā Pievienošanās līguma IV pielikuma 3. punkta nozīmē, un tāpēc tie nebūtu jāpārbauda saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktā noteikto procedūru. Tāpēc šie pasākumi nav ietverti šajā lēmumā. Taču tie bija jāiekļauj novērtējumā, kurā vērtēja pēc pievienošanās pieņemto pasākumu saderību ar kopējo tirgu.

(70) Komisija argumentēja, ka būtībā nav pieņemts juridiski saistošs lēmums par pasākumiem, kas uzskaitīti I pielikuma B daļā un pieņemti pirms pievienošanās, taču atzina, ka ir īstenotas dažas sagatavošanās darbības, lai pieņemtu juridiski saistošu lēmumu.

(71) Attiecībā uz valsts parāda pārstrukturēšanu saskaņā ar 5.a nodaļas procedūru, pamatojoties uz 2002. gada 30. oktobra likumu "Par valsts atbalstu (uzņēmumi ar speciālu nozīmi darba tirgum)", ar grozījumiem ([12]), Komisija secināja, ka lēmums par pārstrukturēšanu, ko izdeva Rūpniecības Attīstības aģentūras priekšsēdētājs – šī valdības aģentūra bija atbildīga par 5.a nodaļas procedūras administrēšanu – bija juridiski saistošs. Taču šajā gadījumā pirms pievienošanās šāds lēmums nebija izdots ([13]). Tas tāpēc, ka Rūpniecības attīstības aģentūras priekšsēdētāja 2004. gada 19. aprīlī izdotais lēmums, ar ko apstiprināja 2004. gada pārstrukturēšanas plānu, neatbilda procesuālajām un materiālajām prasībām, lai to varētu uzskatīt par lēmumu par pārstrukturēšanu.

(72) Komisija pieņēma Polijas skaidrojumu par to, ka par publisko tiesību parādu uzkrātie procenti tiks automātiski norakstīti kopā ar pamatsummu, jo tā ir tikai papildu summa, par ko nav jāizdod atsevišķs lēmums.

(73) Komisija neatrada pierādījumus par to, ka par vairākiem pasākumiem, tostarp ražošanas garantijām, kapitāla ieguldījumu, parādzīmju izsniegšanu un parāda dzēšanu pret akciju kapitālu, kas lēmuma I pielikuma B daļā minēti kā 28.–34. pasākums, būtu pieņemti juridiski saistoši lēmumi. Komisija atbildēja jo īpaši uz Polijas galveno argumentu, proti, ka šie pasākumi bija iekļauti Gdiņas kuģu būvētavas 2004. gada pārstrukturēšanas plānā, ko apstiprināja būvētavas uzraudzības padome, un Valsts kases pārstāvji, nobalsojot par labu plānam, lika kompetentajām iestādēm ieviest pasākumus.

([11]) *ISD Polska* piedāvātajā kopīgajā pārstrukturēšanas plānā tiek lēsts, ka zaudējumi 2008. gadā ir 280 miljoni PLN.

([12]) Juridiskais pamats ir sīki aprakstīts lēmuma par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu 3.2. daļā.

([13]) Komisija no Gdiņas kuģu būvētavas piezīmēm par lēmumu par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu uzzināja, ka lēmums par pārstrukturēšanu patiesībā ir izdots 2005. gada 4. janvārī.

(74) Komisija jo īpaši konstatēja, ka, tā kā akcionāri nav veikuši vajadzīgās darbības, uzraudzības padome nav bijusi pilnvarota pieņemt lēmumus, kas finansiāli ietekmē akcionārus. Komisija konstatēja arī, ka, pat ja pieņemtu, ka uzraudzības padomei bija tiesības pieņemt šādus lēmumus akcionāru vārdā un akcionāru dēļ, joprojām bija neskaidrs, vai šāds lēmums uzliktu Valsts kasei pozitīvu pienākumu piešķirt valsts atbalstu, jo parasti darbības, ko valsts veic kā tirgus dalībniece, nevar pielīdzināt darbībām, ko valsts veic, lai sasniegtu dažādus valstiskus mērķus.

(75) Attiecībā uz lēmuma I pielikuma B daļas 32. pasākumu (kapitāla ieguldījums 40 miljonu PLN apmērā) Komisija šaubījās, vai lēmumam, kas liek Valsts kasei īstenot kapitāla palielinājumu pirms Polijas pievienošanās, ir juridisks spēks, ņemot vērā to, ka nav izpildīta prasība sešu mēnešu laikā reģistrēt kapitāla palielināšanu attiecīgās piekritības tiesā.

(76) Komisija, konstatējusi, ka vairāki Gdiņas kuģu būvētavas pasākumi ir jauns atbalsts, pauda šaubas par to, vai ir izpildīts jebkurš no nosacījumiem atbalsta kā pārstrukturēšanas atbalsta apstiprināšanai.

3. *IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES*

a) ***Gdiņas kuģu būvētavas piezīmes***

(77) Saņēmējs pauda divu veidu argumentus: par Komisijas kompetenci attiecībā uz lēmuma I pielikuma B daļā uzskaitītajiem pasākumiem un par Komisijas šaubām par šī atbalsta, ciktāl tas uzskatāms par jaunu atbalstu, saderību ar kopējo tirgu.

(78) Attiecībā uz valsts parāda pārstrukturēšanu saskaņā ar 5.a nodaļu saņēmējs argumentēja, ka atbalsta piešķiršanas fakts bija uzskatāms par Rūpniecības attīstības aģentūras priekšsēdētāja lēmumu par pārstrukturēšanu. Taču saņēmējs tāpat kā Polija Komisijas izmeklēšanas sākotnējā posmā palika pie viedokļa, ka Rūpniecības attīstības aģentūras priekšsēdētājs pieņēma attiecīgo lēmumu pirms pievienošanās – 2004. gada 19. aprīlī.

(79) Saņēmējs argumentēja, ka visi atsevišķie valsts kreditori pirms pievienošanās piekrita pārstrukturēšanai saskaņā ar 5.a nodaļu, kas bija uzskatāma par atbalsta piešķiršanu ([14]).

([14]) Sīkāku informāciju skatīt Komisijas lēmuma par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu 67. punktā.

(80) Pretēji Polijas apgalvojumiem Komisijas izmeklēšanas pirmajā posmā saņēmējs argumentēja, ka pēc 2003. gada 30. jūnija nebija uzkrājušies procenti par saistību neizpildi saistībā ar publisko tiesību parādiem, kas tika pārstrukturēti saskaņā ar 5.a nodaļu.

(81) Saņēmējs argumentēja, ka valsts precīzā dalība attiecībā uz 32. pasākumu (kapitāla ieguldīšana) bija zināma pirms pievienošanās, un ka tāpēc jāuzskata, ka atbalsts ir piešķirts pirms pievienošanās.

(82) Saņēmējs izteica piezīmes arī par citiem lēmuma aspektiem. Tas jo īpaši apgalvoja, ka ražošanas garantijas, ko būvētavai sniedza Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija, nebija valsts atbalsts. Saņēmējs argumentēja, ka Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas garantiju shēma ir pašfinansēšanās sistēma, kurā ilgtermiņā iekasētās prēmijas pārsniedz segtos riskus un faktiski samaksātās summas. Saņēmējs aprakstīja nosacījumus, ar kuriem Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija izsniedz šīs garantijas (prēmijas un vajadzīgais ķīlas veids).

(83) Attiecībā uz prasību ierobežot atbalstu līdz minimumam saņēmējs argumentēja, ka atbalsta summa ir stingri ierobežota līdz minimumam, un ka būtu pamatoti piešķirt papildus atbalstu, ja tas būtu pieejams. Saņēmējs arī pauda viedokli, ka pat ja Komisija pārstrukturēšanas izmaksas definētu šauri (t. i., neiekļaujot būvētavas darbības izmaksas), šo izmaksu finansēšanas komponents bez valsts atbalsta joprojām būtu apmēram 30 %, tādējādi tas būtu atbilstīgs 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādnēm ([15]).

(84) Saņēmējs argumentēja arī, ka valsts atbalsts Gdiņas kuģu būvētavai nekropļo konkurenci Eiropā, apgalvojot, ka Eiropas kuģu būvētavu īstie konkurenti ir Tālo Austrumu uzņēmumi. Saņēmējs atzina, ka konteinerkuģus būvē arī citās Eiropas kuģu būvētavās, jo īpaši Vācijā, taču apgalvoja, ka Vācijā būvētajiem konteinerkuģiem ir atšķirīga konstrukcija un tehniskās specifikācijas. Saņēmējs apgalvoja, ka neviena cita ES kuģu būvētava nebūvēja vieglo automobiļu transportkuģus, un ka tādēļ Gdiņas kuģu būvētava šajā tirgus segmentā nekonkurēja ar nevienu citu ES kuģu būvētavu.

([15]) Saņēmējs apgalvo, ka jāpiemēro Kopienas 1999. gada pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (OV C 288, 9.10.1999., 2. lpp.).

(85) Visbeidzot, saņēmējs apgalvoja, ka tā pārstrukturēšana noteikti tiks pabeigta līdz 2007. gada beigām.

b) ***Citu ieinteresēto personu piezīmes***

(86) Dānija un *Danish Maritime* atbalstīja Komisijas centienus nodrošināt valsts atbalsta piešķiršanu atbilstīgi piemērojamajiem noteikumiem. Tie norādīja, ka pasaulē kuģu būves tirgū pastāvošās konkurences dēļ vairākas Dānijas kuģu būvētavas tika slēgtas vai arī tām bez valsts atbalsta draudēja bankrots. Tās apstiprināja arī, ka Dānijas būvētavu produkcijas klāsts ir līdzīgs Polijas būvētavu produkcijas klāstam, kā rezultātā jebkāda negodīga konkurence varētu ietekmēt Dānijas būvētavas. Dānija arī aicināja Komisiju pieprasīt Gdiņas kuģu būvētavai samazināt jaudu, lai valsts atbalsts netiktu izmantots ražošanas jaudas palielināšanai, kas pasaulē jau ir pārmērīga.

(87) *Ray Car Carriers* kā lielākais Gdiņas kuģu būvētavas klients un mazākuma akcionārs uzsvēra Gdiņas kuģu būvētavas nozīmi savā darbībā, ņemot vērā spēkā esošos līgumus ar kuģu būvētavu. *Ray Car Carriers* bija pārliecināts, ka būvētava, ja tā tiks pārstrukturēta, saņemot šim nolūkam valsts atbalstu, ar savu augsti kvalificēto darbaspēku un vadību kļūs par vienu no labākajām Eiropā.

(88) Arodbiedrība *Solidarność* uzsvēra būvētavas situāciju, kas pasliktinājās, apgalvojot, ka ir ātri jāveic pārstrukturēšana. Arodbiedrība aprakstīja dažus būvētavā jau veiktos pārstrukturēšanas pasākumus un pauda pārliecību, ka būvētava ar savā rīcībā esošajām tehnoloģijām un darbaspēku pievienosies rentablajām Eiropas kuģu būvētavām, tāpēc valsts atbalsts ir vajadzīgs, lai īstenotu pārstrukturēšanas plānu.

(89) Polijas kuģu būves apvienība *Forum Okrętowe* izskaidroja būvētavas grūtību iemeslus un pauda savu atbalstu pārstrukturēšanas procesam un valsts atbalsta izmantošanai šim nolūkam.

c) ***Polijas piezīmes***

(90) Tāpat kā saņēmējs Polija izteica piezīmes gan par kompetenci, gan saderību.

(91) Attiecībā uz valsts parāda pārstrukturēšanu saskaņā ar 5.a nodaļu Polija neizvirzīja nekādus papildu argumentus. Taču atbildē uz saņēmēja piezīmēm Polija pauda, ka nepiekrīt tam, kā saņēmējs interpretē Polijas tiesību aktus.

(92) Attiecībā uz lēmuma I pielikuma B daļas 28.–34. pasākumu Polija neatspēkoja Komisijas secinājumus, kas norādīti lēmumā par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu. Taču Polija izvirzīja jaunu argumentu par to, ka dažādu valsts iestāžu pārstāvju apgalvojumi Kuģu būves nozares darba grupā par šo pasākumu paplašināšanu ir jāuzskata par oficiālu apņemšanos. Šie apgalvojumi tika izteikti pirms pievienošanās.

(93) Attiecībā uz 32. pasākumu (kapitāla ieguldīšana) Polija argumentēja, ka, ciktāl Valsts kase akcionāru sapulcēs ir rīkojusies kā Gdiņas kuģu būvētavas īpašniece, šo rīcību nevar norobežot no tās kā valsts atbalsta piešķīrējas iestādes darbībām.

(94) Vienlaikus Polija atzīst, ka, kaut gan darbības saistībā ar kapitāla ieguldīšanu ir īpašnieka kompetencē (*dominium*) un uz tām attiecas civiltiesības, tomēr, palielinot uzņēmumu akciju kapitālu, (finanšu) ministram ir pienākums ievērot papildu publisko tiesību normas, kuras neattiecas uz parastajiem tirgus dalībniekiem (*imperium*).

(95) Pēc tam Polija paskaidroja, ka sešu mēnešu noteikums (termiņš, kurā tiesā bija jāreģistrē parakstīšanās uz akcijām) bija tikai formāla prasība, kurai nebija ietekmes uz brīdi, kad stājās spēkā akcionāru pienākums parakstīties uz akcijām. Polija saglabāja savu nostāju, ka šis pienākums stājās spēkā 2004. gadā pirms pievienošanās, un ka, lai to izpildītu, bija tikai jāpieņem jauna rezolūcija par kuģu būvētavas akciju kapitāla palielināšanu, kas notika 2005. gada 4. martā. Valsts kase parakstījās pēc minētā brīža – 2005. gada 23. jūnijā.

(96) Attiecībā uz jaunā atbalsta saderību ar kopējo tirgu Polija apgalvoja, ka 2004. gada pārstrukturēšanas plāns bija būvētavas pārstrukturēšanas procesa stabils ekonomisks pamats. Polija atzina, ka pārstrukturēšanas process tika īstenots ar ierobežotiem finanšu resursiem. Pēc tam Polijas iestādes sniedza 2004. gada pārstrukturēšanas plānā ietverto pārstrukturēšanas pasākumu īsu aprakstu, lai pierādītu, ka pārstrukturēšana nebija tikai finansiāla. Tās atbalstīja 2004. gada pārstrukturēšanas plānā ierosinātos un Gdiņas kuģu būvētavu grupā ieviestos kompensācijas pasākumus. Attiecībā uz prasību ierobežot atbalstu līdz minimumam Polija apgalvoja, ka atbalsts

netika lietots citiem nolūkiem kā tikai pārstrukturēšanai, un izteicās, ka atbalsta intensitāte bija 31 %, t. i., atbalsts procentos no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām, ieskaitot darbības izmaksas. Polija argumentēja, ka par "paša ieguldījumu" jāuzskata līguma cenu pārskatīšana, kā arī būvētavas uzkrātā peļņa un pozitīvā naudas plūsma nākotnē.

(97) Polijas iestādes sīki aprakstīja, kā darbojas Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas garantiju sistēma un argumentēja, ka šīs garantijas nav valsts atbalsts.

4. *PĒC KOMISIJAS LĒMUMA PAR OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS UZSĀKŠANU NOTIKUŠO SVARĪGĀKO NOTIKUMU HRONOLOĢISKS APRAKSTS*

(98) Turpmāk ir apkopota Komisijas veiktā izmeklēšana un tās laikā notikušie notikumi.

(99) Polijas iestādes, atbildot uz Komisijas lēmumu uzsākt oficiālo izmeklēšanu, 2005. gada rudenī iesniedza divu veidu skaidrojumus: pirmo, kurā apšaubīja Komisijas kompetenci rīkoties sakarā ar pasākumiem, kas atzīti par jaunu atbalstu, un otro, kurā argumentēja, ka, pat ja šie pasākumi bija jauns atbalsts, tie bija saderīgi ar kopējo tirgu kā pārstrukturēšanas atbalsts. Gdiņas kuģu būvētavas reakcija uz Komisijas lēmumu bija līdzīga. Abas ir aprakstītas iepriekš.

(100) Pamatojot savu argumentu par atbalsta saderību, Polija iesniedza Komisijai Gdiņas kuģu būvētavas 2004. gada pārstrukturēšanas plānu, kas bija tāds pats kā pārstrukturēšanas plāns, par kuru Komisija bija uzsākusi oficiālo izmeklēšanu šaubu dēļ par tā ticamību un pamatotību. Tomēr Komisija rūpīgi izskatīja 2004. gada pārstrukturēšanas plānu un lūdza neatkarīga konsultanta palīdzību. Komisija secināja, ka 2004. gada pārstrukturēšanas plāns neatbilda nevienam attiecīgajās pamatnostādnēs paredzētajam pārstrukturēšanas atbalsta apstiprināšanas nosacījumam. Komisija tikšanās laikā 2006. gada 22. februārī izskaidroja Polijas iestādēm savas nozīmīgākās bažas. Komisija izcēla galvenos 2004. gada pārstrukturēšanas plāna trūkumus: mazi ieguldījumi, zema plānotā produktivitāte, lielas ražošanas izmaksas, jo īpaši pieskaitāmās izmaksas, un nepietiekama būvētavas pašu kapitāla bāzes nostiprināšana. Būvētavai sniegtais atbalsts bija jāuzskata par darbības atbalstu, kas paredzēts parādu pārstrukturēšanai un būvētavas darbības turpināšanai.

(101) Komisija 2005. gada decembrī no publiski pieejamiem avotiem ([16]) uzzināja, ka ir izveidota *Korporacja Polskie Stocznia* (turpmāk "*KPS*"), valstij piederoša kapitāla grupa, ar mērķi vienā struktūrā integrēt trīs nozīmīgas Polijas kuģu būvētavas –Gdiņas, Gdaņskas un Ščecinas kuģu būvētavas (turpmāk "konsolidācijas plāns"). *KPS* galvenais uzdevums bija finansēt kuģu būvētavas ražošanu. Polija nevienā procedūras posmā – ne pirms, ne pēc lēmuma par oficiālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanas pieņemšanu – neinformēja Komisiju par konsolidācijas plānu.

(102) Vienlaikus Komisija presē uzzināja, ka notiek sarunas par Gdiņas un Gdaņskas kuģu būvētavu pārdošanu stratēģiskiem ieguldītājiem, un par šo divu uzņēmumu, kuri līdz tam brīdim bija darbojušies vienā uzņēmumu grupā, nodalīšanu. Komisija 2006. gada 13. janvāra vēstulē lūdza Polijas valdībai sīki izklāstīt, kāda īsti ir tās stratēģija attiecībā uz Gdiņas kuģu būvētavu.

(103) Polija 2006. gada 20. februāra vēstulē paskaidroja, ka pirms tam patiešām bija paredzēts īstenot konsolidācijas plānu, bet šis plāns ir atcelts un ka drīz tiks pieņemta jauna Polijas kuģu būves nozares pārstrukturēšanas stratēģija.

(104) Polijas iestādes 2006. gada 22. februāra tikšanās laikā un 2006. gada 13. marta vēstulē informēja Komisiju, ka 2004. gada pārstrukturēšanas plāns ir novecojis un ir jāgroza. Polijas iestādes apņēmās iesniegt grozīto pārstrukturēšanas plānu līdz 2006. gada jūnijam. Polijas iestādes iepazīstināja arī ar Polijas kuģu būves nozares jaunās pārstrukturēšanas stratēģijas galvenajām iezīmēm. Pirmkārt, Gdaņskas kuģu būvētavu bija paredzēts pēc iespējas drīzāk nodalīt no Gdiņas kuģu būvētavu grupas. Otrkārt, valdība paredzēja atļaut ieguldīt Gdaņskas un Gdiņas kuģu būvētavā privātu kapitālu ar ilgtermiņa mērķi pilnībā privatizēt būvētavas.

(105) Gdiņas kuģu būvētavas 2006. gada 19. aprīļa pilnsapulcē tika nolemts par kapitāla palielināšanu līdz 300 miljoniem PLN. Valde tika pilnvarota meklēt ieguldītājus, kuri būtu ieinteresēti piedalīties. Attiecīgi potenciālajiem ieguldītājiem no 2006. gada 10. maija tika darīts pieejams 2006. gada maija informatīvais memorands, un Gdiņas kuģu būvētavas privatizācijas konsultants tieši vērsās pie apmēram 80 šādiem ieguldītājiem. Gdiņas kuģu būvētava saņēma divus provizoriskus piedāvājumus piedalīties kapitāla palielināšanā — no Ukrainas tērauda ražotāja *Donbas* un no būvētavas nozīmīgā klienta *Ray Car Carriers*. Šie divi uzņēmumi 2006. gada 28. augustā iesniedza saistošus piedāvājumus, taču

([16]) Kabineta 2005. gada 25. janvāra un 5. oktobra protokols, kas publicēts tīmekļa vietnē.

tajos bija ietverti nosacījumi, ka pārdevējam, proti, valstij, ir jāsedz vai jādzēš parādi. Saskaņā ar Polijas pasludināto grafiku (2006. gada 26. septembra vēstulē) sarunas ar šiem diviem solītājiem plānots pabeigt līdz 2006. gada oktobra beigām, un parakstīšanos uz jaunām akcijām plānots pabeigt līdz 2006. gada 15. decembrim.

(106) Komisija saņēma pirmo 2006. gada pārstrukturēšanas plāna projektu 2006. gada 9. jūnijā. Pēc būvētavas apmeklēšanas un neatkarīga konsultanta atzinuma saņemšanas Komisija būvētavas apmeklējuma laikā 2006. gada 13. jūnijā un rakstveidā 17. jūlijā pauda nopietnas bažas par šo projektu, norādot, ka pārstrukturēšanas plāns nešķiet pietiekami tālejošs, lai ilgtermiņā atjaunotu būvētavas dzīvotspēju, ka nav paredzēta finanšu pārstrukturēšana, ka nebija reālu izredžu pārstrukturēt finanses par līdzekļiem, kuros nebūtu ietverts valsts atbalsts, un ka nav piedāvāti kompensācijas pasākumi. Norādot, ka būvētava nepārtraukti paļaujas uz Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas, kas ir valsts aģentūra, kuģu finansēšanas garantijām, Komisija brīdināja būvētavu un Polijas iestādes, ka šīs garantijas ir valsts atbalsts.

(107) Neraugoties uz šiem brīdinājumiem, 2006. gada pārstrukturēšanas plāns, ko Polija iesniedza 2006. gada septembrī ar divu mēnešu kavējumu, būtiski neatšķīrās no pirmā projekta. Komisijas galvenie argumenti 2006. gada pārstrukturēšanas plāna kritizēšanai ir aprakstīti turpmāk.

(108) Komisija tikšanās laikā 2006. gada 7. decembrī un 2007. gada 29. janvāra vēstulē norādīja Polijas iestādēm, ka provizoriskā izmeklēšanā ir secināts, ka 2006. gada pārstrukturēšanas plāns neatbilst nevienam pārstrukturēšanas atbalsta apstiprināšanas nosacījumam saskaņā ar spēkā esošajām pamatnostādnēm.

(109) Polijas iestādes minētās tikšanās laikā paziņoja, ka ir ieplānojušas atsākt Gdiņas kuģu būvētavas privatizāciju atklātā un pārredzamā procedūrā ar mērķi piesaistīt privātu ieguldītāju, kas pilnībā ņems būvētavu savā kontrolē. Polija norādīja, ka privatizācijas procesu plānots pabeigt līdz 2007. gada jūnijam. Pirms privatizācijas dokumentu sagatavošanas Polija lūdza Komisiju izdot paziņojumu par Gdiņas kuģu būvētavai vajadzīgajiem kompensācijas pasākumiem, lai varētu sniegt potenciālajiem ieguldītājiem pareizu informāciju.

(110) Turpmākajos mēnešos Gdiņas kuģu būvētava turpināja sarunas ar diviem ieguldītājiem – *Donbas* un *Ray Car Carriers*, kuri iepazīstināja ar saviem piedāvājumiem 2006. gada augustā. Vienlaikus valdība sagatavoja dažādus privatizācijas dokumentus ar mērķi atsākt privatizācijas procesu, ja notiekošās sarunas būtu nesekmīgas. Polijas valdība 2007. gada maijā paziņoja, ka sarunas ir bijušas nesekmīgas un ka privatizācijas process tiks atsākts. Polija 2007. gada 22. jūnija vēstulē iesniedza jaunu privatizācijas procesa grafiku, kā iespējamo pabeigšanas termiņu norādot 2007. gada decembri, t. i., pusgadu vēlāk nekā sākotnējais termiņš, ko Polija apņēmās ievērot 2007. gada janvārī. Komisija 2007. gada 31. jūlijā norādīja, ka privatizācijas procesu vairs nedrīkst novilcināt. Komisija arī brīdināja Poliju, ka attiecīgajā brīdī šķiet, ka netiek izpildīts nosacījums atjaunot būvētavas ilgtermiņa dzīvotspēju un vismaz daļēji finansēt pārstrukturēšanu par līdzekļiem, kas nav valsts atbalsts.

(111) Vienlaikus pēc Komisijas locekles *Kroes* un ministra *Woźniak* vienošanās, kas tika panākta 2006. gada decembrī, Komisija sāka intensīvas apspriedes ar Polijas iestādēm un Gdiņas kuģu būvētavu ar mērķi noteikt vajadzīgos kompensācijas pasākumus. Polija 2007. gada 28. februārī apņēmās slēgt Gdiņas kuģu būvētavas doku SD I pēc tam, kad būs izpildīti spēkā esošie pasūtījumi un pabeigti vajadzīgie ieguldījumi sausajā dokā SD II, t. i., no 2010. gada janvāra.

(112) Lai pārbaudītu, vai šo priekšlikumu var uzskatīt par īstu kompensācijas pasākumu, Komisija lūdza Gdiņas kuģu būvētavu sniegt informāciju par vairākiem jautājumiem. Komisija vēlāk 2007. gada 31. jūlija vēstulē informēja Poliju, ka ir gatava provizoriski uzskatīt sausā doka SD I slēgšanu par pietiekamu kompensācijas pasākumu ar nosacījumu, ka slēgšana nozīmē doka likvidēšanu tādā veidā, kas neatgriezeniski padarītu neiespējamu kuģu montāžu un nolaišanu ūdenī un ka slēgšanu īstenos no 2009. gada 1. septembra vai agrāk, ja kuģis 8185/04, kas 2007. gada 8. martā bija pēdējais būvētavai pasūtītais kuģis, tiks nolaists ūdenī pirms minētā slēgšanas datuma. Turklāt 2009. gadā doku SD I drīkstētu izmantot tikai, lai samontētu tos divus kuģus, kurus tobrīd bija plānots samontēt attiecīgajā dokā 2009. gadā, un kurus nevarēja pārcelt uz doku SD II (SNG transportkuģi 8185/03 un 8185/04). Komisijas secinājuma pamatojums ir aprakstīts turpmāk.

(113) Jaunā privatizācijas procedūra, kuras pamatā bija 1996. gada 30. augusta likums "Par privatizāciju", tika sākta 2007. gada jūlijā. Gdiņas kuģu būvētavas pilnsapulcē 2007. gada 5. jūlijā tika pieņemta rezolūcija par kapitāla palielināšanu par 515 miljoniem PLN, un bija paredzēts, ka uz akcijām parakstīsies Valsts kase, ja privatizācija tiktu pabeigta sekmīgi. Tika sagatavots 2007. gada 4. jūlija informatīvs memorands. Tas tika darīts pieejams potenciālajiem ieguldītājiem no 2007. gada 10. jūlija, t. i., dienas, kad starptautiskajā un Polijas presē tika publicēts uzaicinājums piedalīties atklātā konkursā. Kā aprakstīts iepriekšminētajā procedūrā, Komisija nosūtīja piezīmes par informatīvo memorandu, kuras Polija pienācīgi ņēma vērā.

(114) Komisija pamanīja, ka privatizācijas procesā atkal ir kavējumi, un 2007. gada 3. oktobrī mudināja Poliju pabeigt privatizāciju bez kavējuma. Polija 2007. gada 23. oktobra vēstulē informēja Komisiju, ka privatizācija netiks pabeigta plānotajā laikā, t. i., līdz 2007. gada beigām. Polija apņēmās sākt sarunas ar izvēlētajiem ieguldītājiem no 2008. gada janvāra. Komisija 2008. gada 30. novembra vēstulē atkārtoja savas bažas par kavējumiem un norādīja, ka sagaida, ka jaunais Gdiņas kuģu būvētavas īpašnieks iesniegs pirmo jaunā pārstrukturēšanas plāna projektu līdz 2008. gada februāra beigām. Pēc tam Komisija vairākas reizes šo lūgumu izteica atkārtoti. Komisija bieži uzstāja, lai stingri tiktu ievērots privatizācijas grafiks, norādot, ka Polijai nav pamatojuma atsākt privatizācijas procesu.

(115) Polija informēja Komisiju, ka Gdiņas kuģu būvētavas informatīvo memorandu ir pieprasījuši 11 uzņēmumi un ka četri uzņēmumi līdz 2007. gada 1. oktobrim ir iesnieguši sākotnējos piedāvājumus. Tika nolemts veikt šo četru uzņēmumu padziļinātu pārbaudi. Līdz 2007. gada 20. decembrim tika iesniegti trīs saistoši piedāvājumi. Polija 2008. gada janvāra beigās nolēma sākt sarunas ar diviem ieguldītājiem. Polija 2008. gada februāra vidū paziņoja, ka Gdiņas kuģu būvētavas privatizācijas process tiks pabeigts līdz 2008. gada vasarai, t. i., vienu gadu vēlāk, nekā Polija sākotnēji solīja 2007. gada janvārī.

(116) Vienam no šiem ieguldītājiem – *Amber Sp. z o.o.* (turpmāk "*Amber*"), kas ir Polijas tērauda tirdzniecības uzņēmuma *Złomrex* meitasuzņēmums, – 2008. gada 20. martā tika piešķirtas izņēmumtiesības piedalīties sarunās, kuru termiņš pēc tam vairākkārt tika pagarināts, un tās tika izbeigtas 2008. gada 12. maijā.

(117) Polija pārsūtīja Komisijai *Amber* sagatavoto Gdiņas kuģu būvētavas pārstrukturēšanas plāna projektu 2008. gada 29. februārī ([17]). *Amber* iesniedza aktualizētas finanšu prognozes 2008. gada 9. aprīļa e-pasta ziņojumā. Komisija izteica mutiskas piezīmes par šo projektu tikšanās laikā ar Polijas iestādēm, *Amber* un Gdiņas kuģu būvētavu, kas notika Varšavā 2008. gada 10. aprīlī, un iesniedza rakstiskas piezīmes 2008. gada 21. aprīļa vēstulē.

(118) Tikšanās laikā ar Polijas iestādēm 2008. gada 12. maijā *Amber* paziņoja, ka atsauc dalību Gdiņas kuģu būvētavas privatizācijas procesā. Polija tajā pašā dienā informēja Komisiju par šiem jaunumiem. Lēmuma pamatojumā, kas tika nosūtīts Valsts kasei, *Amber* kā izstāšanās galveno iemeslu minēja to, ka pēc būvētavas situācijas padziļinātas pārbaudes ir secinājusi, ka būvētava nekļūs rentabla pat pēc pārstrukturēšanas pasākumu, tostarp nozīmīgu ieguldījumu, īstenošanas.

(119) Polijas iestādes 2008. gada 15. maijā nolēma slēgt privatizācijas procesu, publiski uzaicinot uz sarunām solītājus, kuru piedāvājumi bija pieņemti 2007. gadā sāktajā procedūrā.

(120) Polija 2008. gada 26. maijā informēja Komisiju, ka ir atsākts privatizācijas process. Turpmākajos ziņojumos, ko Polijas iestādes iesniedza katru dienu, tās informēja Komisiju par darbībām, ko tās veikušas, lai atrastu pircēju Gdiņas kuģu būvētavai. Polija pārsūtīja Komisijai vairākas vēstules, kurās potenciālie ieguldītāji izrādīja interesi par informācijas saņemšanu par notiekošo privatizācijas procesu un par informatīvā memoranda saņemšanu, kad tas būs pieejams.

(121) Tikšanās laikā, kas notika 2008. gada 10. jūnijā, noskaidrojās, ka Polijas iestādes bija iesaistītas intensīvās sarunās ar pašreizējo Gdaņskas kuģu būvētavas īpašnieku *ISD Polska* par Gdiņas kuģu būves iespējamo iegādi un abu būvētavu apvienošanu. Polija ierosināja jaunus kompensācijas pasākumus un norādīja, ka jaunais ieguldītājs kā nosacījumu dalībai privatizācijā ir pieprasījis papildu valsts atbalstu. Polija informēja Komisiju arī

([17]) *Avots*: Gdiņas kuģu būvētavas uzņēmējdarbības plāns 2008.–2012. gadam, ko *Amber* sagatavojis 2007. gada decembrī un iesniedzis Komisijai 2008. gada 29. februārī un kas reģistrēts 2008. gada 3. martā.

par to, ka *ISD Polska* gatavo abām būvētavām kopēju pārstrukturēšanas plānu, ko plānots iesniegt Komisijai līdz 2008. gada 26. jūnijam saskaņā ar Komisijas pieņemto pieprasījumu sniegt informāciju attiecībā uz valsts atbalsta lietu C 18/05 ([18]).

(122) Pēc Polijas iestāžu pieprasījuma Komisija tikšanās laikā, kas notika 2008. gada 10. jūnijā, kā arī tikšanās laikā, kas notika 2008. gada 13. jūnijā, informēja Poliju un *ISD Polska*, ka, ja *ISD Polska* iegādātos Gdiņas kuģu būvētavu ar nodomu ekspluatēt to kopā ar Gdaņskas kuģu būvētavu, būtu jāizpilda zināmi pamatnosacījumi. Šie pamatnosacījumi bija šādi: *ISD Polska* būtu līdz 2008. gada 26. jūnijam jāiesniedz abu būvētavu kopējs pārstrukturēšanas plāns, jāveic būtisks ieguldījums, sedzot pārstrukturēšanas izmaksas, un jānosaka iedarbīgi kompensācijas pasākumi saskaņā ar attiecīgajām pamatnostādnēm. Komisija apgalvoja, ka *ISD Polska* piedāvātais ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksu segšanā bija nepietiekams, ņemot vērā valsts atbalsta apjomu, ko būvniecība bija saņēmusi iepriekš, un papildu atbalstu, kam *ISD Polska* pieteicās saistībā ar privatizāciju.

(123) Polija 2008. gada 6. jūnija vēstulē informēja Komisiju, ka valdība 2008. gada 3. jūnijā pieņēma lēmumu ieguldīt Gdiņas kuģu būvētavā kapitālu 515 miljonu PLN apmērā, kas bija paredzēts, lai daļēji segtu paredzamos zaudējumus no spēkā esošajiem līgumiem par kuģu būvi.

(124) Komisija 2008. gada 26. jūnijā saņēma 2008. gada jūnija pārstrukturēšanas plāna projektu, ko bija sagatavojis uzņēmums *ISD Polska*, un kura nosaukums bija "Jaunās Gdaņskas–Gdiņas kuģu būvētavas pārstrukturēšanas plāns"; tajā bija izklāstīta kopīga Gdaņskas un Gdiņas kuģu būvētavas pārstrukturēšanas stratēģija (turpmāk "(*ISD*) kopīgais pārstrukturēšanas plāns"). Komisija saņēma arī 2008. gada jūnija pārstrukturēšanas plāna projektu, ko bija sagatavojis uzņēmums *Polish Shipbuilding Company* un kura nosaukums bija "Gdiņas kuģu būvētavas pārstrukturēšanas plāns 2008.–2012. gadam" (turpmāk "*PSC* pārstrukturēšanas plāns"). Abu plānu īss apraksts ir izklāstīts turpmāk.

(125) Polija 2008. gada 14. jūlija vēstulē informēja Komisiju, ka Gdiņas kuģu būvētavas privatizācija turpinās, un pieprasīja papildu laiku, lai potenciālie ieguldītāji varētu pabeigt pārstrukturēšanas plānu. Polija uzņēmās iesniegt galīgo Gdiņas kuģu būvētavas pārstrukturēšanas plānu vēlākais līdz 2008. gada 12. septembrim.

(126) Komisija piekrita gaidīt, līdz tiks pieņemts lēmums par galīgā pārstrukturēšanas plāna iesniegšanu.

(127) Polija 2008. gada 12. septembrī iesniedza *ISD Polska* sagatavoto galīgo pārstrukturēšanas plānu, kura nosaukums bija Jaunās Gdaņskas-Gdiņas kuģu būvētavas pārstrukturēšanas plāns (turpmāk "12. septembra kopīgais pārstrukturēšanas plāns"), kas būtībā ir 2008. gada 26. jūnija kopīgā pārstrukturēšanas plāna aktualizēta versija.

5. *2006. GADA PĀRSTRUKTURĒŠANAS PLĀNS*

(128) Saskaņā ar 2006. gada pārstrukturēšanas plānu 2004. gada pārstrukturēšanas plāna grozījumi bija vajadzīgi makroekonomisko apstākļu izmaiņu dēļ, t. i., zlota vērtības palielināšanās pret ASV dolāru no PLN 4,1 līdz PLN 3,0 par ASV dolāru un tērauda cenas kāpums no USD 300 par tonnu līdz USD 700 par tonnu, kas nelabvēlīgi ietekmēja kuģu būvētavas ekonomisko situāciju, kā arī nepietiekamā valsts atbalsta dēļ, kā rezultātā 2004. gada pārstrukturēšanas plānu nevarēja pilnībā īstenot.

(129) 2006. gada pārstrukturēšanas plāns, ko būvētava sagatavoja ar *Ernst & Young* atbalstu, attiecas uz laikposmu no 2006. līdz 2012. gadam. Tomēr lielāko daļu pasākumu paredzēts īstenot līdz 2009. gada beigām. 2004. gada pārstrukturēšanas plāns attiecās uz laikposmu no 2003. līdz 2008. gadam.

(130) 2006. gada pārstrukturēšanas plāna mērķi ir reāli ierobežot darbības izmaksas, uzlabot kuģu būvētavas efektivitāti un nodrošināt kuģu būves rentabilitāti. Šajā nolūkā kuģu būvētava vispirms bija ieplānojusi pārskatīt spēkā esošos līgumus, tādējādi likvidējot paredzētos zaudējumus par kuģiem, kurus bija ieplānots pabeigt 2006. un 2007. gadā. Turklāt tiktu paredzēta izmaksu samazināšanas programma ar mērķi samazināt ražošanas izmaksas.

a) ***Tirdzniecības stratēģija***

(131) Plānotajā tirdzniecības stratēģijā bija paredzēts pievērsties standarta kuģiem, kas aptver konteinerkuģus un vieglo automobiļu transportkuģus. Kuģu būvētava plānoja arī saglabāt jaudu nišu tirgiem, ja rastos rentabli piedāvājumi.

b) ***Rūpniecības un darbības pārstrukturēšana***

(132) Galvenie pasākumi ir šādi:

— efektivitātes palielināšana, 2007.–2009. gadā veicot ieguldījumus 61 miljonu euro apmērā. Ieguldījumi tika paredzēti, lai novērstu šķēršļus ražošanas procesā (jo īpaši tērauda detaļu sagatavošanā) un palielinātu efektivitāti. Tiek plānoti arī ieguldījumi informāciju tehnoloģijās 6,6 miljonu euro apmērā,

([18]) Komisijas 2008. gada 23. maija Lēmums (C(2008) 2277).

— nodarbinātības pārstrukturēšana, t. i., tādu aizvien plašāk izplatītu darba līgumu izskaušana, kas noslēgti uz noteiktu laiku, un pasākumi, kas paredzēti, lai sasniegtu izvirzīto nodarbinātības līmeni. Stimulu sistēmas ieviešana. Kuģu būvētava plānoja arī 2006. gadā palielināt ražošanā tieši iesaistīto darbinieku algas par 10 % un katru gadu no 2008. līdz 2010. gadam – par 4 %. Pašlaik galvenās problēmas, ar ko sastopas būvētava, ir lielais darba kavējumu skaits un kvalificētu darbinieku trūkums,

— plānā bija uzsvērts, cik svarīgi ir aizsargāt būvētavu pret valūtas risku. Šajā nolūkā tika paredzēts, ka no 2007. līdz 2012. gadam 70 % būvētavas ieņēmumu tiks nodrošināti pret valūtas risku, veicot valūtas maiņas operācijas,

— bija paredzēts nodalīt vēl vairākus meitasuzņēmumus (piemēram, *Zakładowa Służba Ratownicza, Wydział Technicznej Obsługi Urządzeń Dźwignicowych* utt.) un pārdot aktīvus,

— uzlabojumi projektēšanas procesā (projektēšanas risinājumu standartizēšana). Tajā paredzēta iespēja nodalīt projektēšanas daļu, par ko bija jāizlemj 2007. gadā,

— citi pasākumi, piemēram, līgumu pārskatīšana, līgumos paredzēto indeksācijas noteikumu piemērošana, lai nodrošinātos pret valūtas riskiem, darbinieku stimulu sistēma, procesu optimizēšana un finanšu aktīvu pārdošana.

c) ***Finanšu pārstrukturēšanas pasākumi***

(133) Kuģu būvētavai jāveic finanšu pārstrukturēšana. 2005. gada beigās pašu kapitāls bija –285,4 miljoni PLN. Būvētavas pašu kapitāla stāvokli 2006.–2007. gadā plānots uzlabot ar kapitāla ieguldījumu pavisam 1 015 miljonu PLN apmērā: plānots, ka kapitāla palielinājumu 500 miljonu PLN apmērā 2006. gadā finansēs privāts ieguldītājs, bet kapitāla palielināšanu 515 miljonu PLN apmērā 2007. gadā – privāts vai publisks ieguldītājs.

d) ***Mērķa rādītāji pārstrukturēšanas beigās – ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana***

(134) Paredzams, ka pārstrukturēšanas perioda beigās 2009. gadā kuģu būvētavas ražošanas apjoms būs 298 610 KBT; salīdzinājumam – 2006. gadā tas bija 279 258 KBT. Uzbūvēto kuģu skaits salīdzinājumā ar 2006. gadu tiks samazināts no 13 (8 konteinerkuģi un 5 vieglo automobiļu transportkuģi) līdz 11 (5 konteinerkuģi un 6 vieglo automobiļu transportkuģi). Paredzams, ka 2012. gadā ražošana palielināsies līdz 324 110 KBT (12 kuģi).

(135) Vidējo darbinieku skaitu plānots samazināt no 5 208 2006. gada maijā līdz mērķa līmenim 4 530 2007. gada beigās.

(136) Paredzams, ka ražīgums (darba patēriņa koeficients) no 2007. gada rādītāja, kas bija 44,8 cilvēkstundas uz KBT, 2012. gadā būs uzlabojies, sasniedzot 37,0 cilvēkstundas uz KBT. Saskaņā ar Komisijas konsultanta viedokli visefektīvāko salīdzināmu būvētavu ražīgums ir mazāks par 20 cilvēkstundām uz KBT.

(137) Paredzams, ka apgrozījums no 1,599 miljoniem PLN 2005. gadā palielināsies līdz 1,869 PLN 2012. gadā. Paredzams, ka pamatdarbības peļņa no 7,35 miljoniem PLN 2005. gadā un 233,5 miljoniem PLN 2006. gadā palielināsies līdz 67,68 miljoniem PLN 2012. gadā, un 2009. gads būs pirmais gads, kad uzņēmums darbosies ar peļņu.

e) ***Jutīguma analīze***

(138) Plānā ir iekļauta šādu apstākļu jutīguma analīze:

— Polijas zlota vērtības palielināšanās pret ASV dolāru par 0,05 un 0,1 PLN gadā, nevis nemainīgs valūtas kurss 3 PLN pret 1 USD apmērā, kas paredzēts pamata scenārijā,

— kuģu ražošanas līmeņa saglabāšanās 10 kuģu robežās 2009.–2010. gadā atšķirībā no pamata scenārija, kur paredzēts, ka 2009.–2010. gadā tiks saražoti 11 kuģi, bet 2011.–2012. gadā – 12 kuģi,

— lielāks dažādu norēķinu likmju pieaugums (atlīdzība par darbu un likmes par mainīgu un nemainīgu sadarbību) 2008.-2012. gadā, nekā paredzēts pamata scenārijā,

— kuģu cenu kritums 2009.–2012. gadā par 5 % un 10 %,

— materiālu cenu kāpums kopā ar kuģu cenu palielināšanos pēc 2007. gada.

f) ***Kompensācijas pasākumi***

(139) 2006. gada pārstrukturēšanas plānā kā kompensācijas pasākums bija piedāvāta ražošanas apjoma ierobežošana līdz 340 000 KBT gadā, pieņemot, ka būvētavas tehniskā jauda ir 540 000 KBT. Kā sīkāk izskaidrots turpmāk, Polija 2007. gada februārī piedāvāja neatgriezeniski slēgt sauso doku SD I. Būvētava sniedza datus, kas pierādīja, ka pašreizējā tehniskā jauda ir ievērojami mazāka par 540 000 KBT. Komisija beigās provizoriski piekrita ierosinātajam jaudas samazinājumam, ar ko tika aizstāti 2006. gada pārstrukturēšanas plānā piedāvātie kompensācijas pasākumi.

6. *ISD IEROSINĀTAIS KOPĪGAIS PĀRSTRUKTURĒŠANAS PLĀNS*

(140) *ISD Polska* kā Gdaņskas kuģu būvētavas akciju kontrolpaketes turētājs iestājās privatizācijas procesā pēc *Amber* dalības atsaukšanas no 2007. gadā sāktās privatizācijas kārtas. Kā norādīts iepriekš, *ISD Polska* pārskatīja pārstrukturēšanas plānu, ko tā iesniedza Komisijai 2008. gada 26. jūnijā, iesniedzot aktualizētu versiju 2008. gada 12. septembrī. Turpmākajā aprakstā attiecīgos gadījumos ir izskaidroti septembra kopīgajā pārstrukturēšanas plānā veiktie grozījumi.

(141) *ISD Polska* piedāvātās vienotās uzņēmējdarbības stratēģijas pamatojums ir tāds, ka ir jāizmanto abu būvētavu sinerģija un jāapvieno abu ražotņu labākie ražošanas līdzekļi ([19]). Galvenās materiālu glabāšanas telpas atrastos Gdiņas kuģu būvētavā, kur notiktu arī plākšņu un profilu sagatavošana. Pēc tam plāksnes un profili pa ūdensceļiem tiks transportēti uz Gdaņskas kuģu būvētavu, kur tiks izgatavotas sekcijas un bloki. Montāža tiktu veikta Gdiņas kuģu būvētavas dokos, un galīgā aprīkošana notiks abu būvētavu piestātnēs.

(142) Kopīgais pārstrukturēšanas plāns atsaucas uz 2006. gada pārstrukturēšanas plāna neveiksmi atjaunot būvētavas dzīvotspēju, un tajā ir norādīti abu kuģu būvētavu šībrīža finanšu grūtību cēloņi. Pie tiem jo īpaši pieder neveiksmīgā būvētavas privatizācija un ar to saistītais fakts, ka būvētavas kapitālu neizdevās palielināt līdz līmenim, kurā varētu veikt pārstrukturēšanu, kā arī fakts, ka būvētava nesaņēma pietiekamas valsts atbalsta summas. Kopīgajā pārstrukturēšanas plānā bija apzināti arī makroekonomiskie faktori, piemēram, Polijas zlota vērtības palielināšanās pret ASV dolāru, augošās tērauda cenas un iekšēji faktori, piemēram, kvalificēta darbaspēka aizplūšana no būvētavas, zems ražīgums un līgumu slēgšana, nenodrošinoties pret valūtas kursa un materiālu cenas izmaiņām, kā rezultātā kuģu būvētava cieta zaudējumus.

(143) Kopīgā pārstrukturēšanas plāna mērķis ir atjaunot abu pārstrukturēto uzņēmumu – Gdiņas un Gdaņskas kuģu būvētavas – dzīvotspēju. Kaut gan šis lēmums attiecas tikai uz Gdiņas kuģu būvētavu, tālāk esošajā kopīgā pārstrukturēšanas plāna aprakstā un novērtējumā, protams, tiks ņemta vērā arī Gdaņskas kuģu būvētavas esība, tās iepriekšējie pārstrukturēšanas mēģinājumi un valsts atbalsts, ko tā saņēmusi un saņems nākotnē.

([19]) Uz valsts atbalstu Gdaņskas kuģu būvētavai attiecas arī oficiāla izmeklēšanas procedūra, kas uzsākta ar Komisijas 2005. gada 1. jūnija lēmumu valsts atbalsta lietās C 17/05 un C 18/05 Pārstrukturēšanas atbalsts Gdiņas kuģu būvētavai; Pārstrukturēšanas atbalsts Gdaņskas kuģu būvētavai (OV C 220, 8.9.2005., 7. lpp.).

a) ***Tirdzniecības stratēģija***

(144) Saskaņā ar kopīgo pārstrukturēšanas plānu apvienotās kuģu būvētavas nodarbosies ar divām darbībām: kuģu būvēšanu un citām darbībām.

(145) Attiecībā kuģu būvēšanas jomu *ISD Polska* īstermiņā orientēs darbību uz tādiem tirgus segmentiem kā konteinerkuģi (mazi–vidēji, 500–3 000 TEU), ģenerālkravas jūras kuģi ("klasiskie" kuģi sauso kravu pārvadāšanai, daudzfunkcionālie kuģi un lieltonnāžas kuģi) un vieglo automobiļu transportkuģi (lielie specializētie vieglo automobiļu pārvadātāji, C6600), un tā izvērsīs darbību arī jūras piekrastes zonas kuģu segmentā (piemēram, enkurkuģi, platformu apgādes kuģi, apkalpes kuģi), kuriem vidējā termiņā jākļūst par galveno darbības virzienu.

(146) Tirgus analīzes pamatā ir salīdzinājums ar citu Eiropas kuģu būvētavu ražošanas virzieniem un apvienotu kuģu būvētavu pieredze. Plānā tika atzīts, ka būs jāattīsta piekrastes kuģu ražošanai vajadzīgā kompetence un ka dažus pirmos gadus ražošana būs jāveic, izmantojot apakšuzņēmējus. Septembra kopīgajā pārstrukturēšanas plānā ir aprakstīta Gdaņskas kuģu būvētavas iepriekšējā pieredze piekrastes kuģu korpusu konstruēšanā un paskaidrots, ka būvētavai ir reģistrēti pasūtījumi par šāda tipa kuģu izgatavošanu. Plānā ir arī parādīts, ka Gdaņskas kuģu būvētava ir nesen parakstījusi nodomu protokolu par piecu gadu sadarbību ar atzītu piekrastes kuģu būvētāju, kurš kā apakšuzņēmējs izgatavotu Gdaņskas kuģu būvētavai kuģu korpusus ar augošu sarežģītības pakāpi. Plānā bija paredzēts pakāpeniski pāriet no apakšuzņēmēja veikta darba uz pilnībā aprīkotu piekrastes kuģu būvēšanu un atzīta vajadzība pakāpeniski iegūt spēju būvēt pilnībā aprīkotus kuģus un izveidot piegādātāju tīklu.

(147) Plānotajā ražošanas portfelī ir pieņemts, ka konteinerkuģu ražošana sākotnēji tiek saglabāta, taču līdz 2011. gadam tās nozīme pakāpeniski tiek samazināta, un pēc tam tā tiek pārtraukta. Plānā paredzēts, ka portfeli veidotu piekrastes kuģi un lielie C6600 vieglo automobiļu transportkuģi. Saskaņā ar kopīgo pārstrukturēšanas plānu apvienotās būvētavas pēc jūnija noslēgtu līgumus par 13 kuģu būvi 2008. gadā (3 konteinerkuģi, 5 piekrastes kuģi un 5 vieglo automobiļu transportkuģi), 16 kuģu būvi 2009. gadā (2 konteinerkuģi, 8 piekrastes kuģi un 6 vieglo automobiļu transportkuģi), 15 kuģu būvi 2010. un 2011. gadā (1 konteinerkuģis, 7 piekrastes kuģi un 7 vieglo automobiļu transportkuģi), 17

kuģu būvi 2012. gadā (10 piekrastes kuģi un 7 vieglo automobiļu transportkuģi) un 18 kuģu būvi 2013. un 2014. gadā (14 piekrastes kuģi un 4 vieglo automobiļu transportkuģi). Ražošanas plāns septembra kopīgajā plānā tika grozīts: no 2009. līdz 2011. gadam katru gadu būtu jāuzbūvē 12–13 kuģi (5–7 vieglo automobiļu transportkuģi un 6 piekrastes kuģi; pasūtījumu reģistrā pēc 2008. gada nav konteinerkuģu).

(148) Attiecībā uz darbības jomām, kas nav saistītas ar kuģu būvi, *ISD Polska* plāno apvienotajās kuģu būvētavās sākt ražot vējdzirnavas un tērauda konstrukcijas. Plānā ir paredzēts vējdzirnavu ražošanu sākt 2011. gadā (75 vienības), un līdz 2014. gadam palielināt ražošanas apjomu līdz 350 vienībām (plānotais garums – 80 metri).

(149) Jūlija plānā bija paredzēts ražot dažādas tērauda konstrukcijas (piemēram, izlices, glabāšanas konstrukcijas, tērauda konstrukcijas celtniecības nozarei un kuģu detaļas), un ka apjoms no 2 174 tonnām 2008. gadā pieaugs līdz 13 500 tonnām no 2011. gada ([20]).

(150) Septembra pārstrukturēšanas plānā ir sniegti dati par *ISD Polska* (vai citu *Donbas* grupas uzņēmumu) zināšanām un pieredzi tērauda konstrukciju jomā. Daļu ražošanas tiek plānots pārcelt no *Huta Częstochowa* uz apvienotajām būvētavām. Plānā ir apkopoti tirgus pētījuma rezultāti, ko veicis neatkarīgs konsultants (*Roland Berger*) un kas veikts, gatavojot Gdaņskas kuģu būvētavas iesaistīšanos tērauda konstrukciju segmentā pēc tam, kad *ISD Polska* 2007. gada sākumā iegādājās tās kontrolpaketi. Saskaņā ar plānu šajā pētījumā tiek prognozēts, ka tērauda konstrukciju segments Eiropā un jo īpaši Polijā palielināsies (piemēram, infrastruktūras attīstīšana ar struktūrfondu palīdzību). Šis pētījums nav iesniegts Komisijai.

(151) Septembra plānā ir dažādas prognozes par tērauda konstrukciju ražošanas apjomu, kā redzams turpmāk 1.a tabulā.

1.a tabula

Plānotie tērauda konstrukciju ražošanas apjomi tonnās (2008. gada septembra kopīgais pārstrukturēšanas plāns)

Ražojumi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Izlices	274	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Lifti	0	1 100	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Glabāšanas konstrukcijas	1 500	6 000	16 000	22 400	36 000	36 000	36 000
Tērauda konstrukcijas celtniecībai	0	1 100	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Kuģu daļas	0	1 000	1 450	5 000	13 000	13 000	13 000
Kopā	1 774	11 200	23 950	34 900	56 500	56 500	56 500

b) ***Rūpniecības un darbības pārstrukturēšana***

(152) Kopīgajā pārstrukturēšanas plānā ir norādīts, ka abu būvētavu ražošanas līdzekļi ir ievērojami nolietojušies un ir tādā pašā līmenī kā Eiropas kuģu būvētavu ražošanas līdzekļi 20. gadsimta 90. gadu sākumā. Plānoto ieguldījumu summa ir 111 miljoni euro kuģu būvei un 193 miljoni PLN pārējām darbībām (175 miljoni PLN vējdzirnavām un 18 miljoni PLN tērauda konstrukcijām).

(153) Ieguldījumi kuģu būvē tiks īstenoti divos posmos, kuri pārklāsies un ilgs no 2009. līdz 2011. gadam. Svarīgākie ieguldījumi ([21]) ir plākšņu griešanas jomā, plakano paneļu ražošanā, jauna cauruļu darbnīca un jauna tilpuma sekciju zāle. Ar šiem ieguldījumiem kopā ar organizatoriskām izmaiņām būtu jāpanāk ražīguma palielināšanās no pašreizējām 45 cilvēkstundām uz KBT līdz mērķa līmenim — 20 cilvēkstundām uz KBT ([22]).

([20]) Tika paredzēts, ka palielināsies šādu ražojumu ražošanas apjoms: izlices – no 474 tonnām 2008. gadā līdz 1 700 tonnām 2009. gadā, glabāšanas konstrukcijas – no 1 700 tonnām 2008. gadā līdz 6 000 tonnām 2009. gadā, ēkām paredzētās tērauda konstrukcijas – no 0 līdz 3 900 tonnām 2011. gadā, kuģu daļas citu ražotāju vajadzībām – no 0 līdz 1 900 tonnām 2011. gadā.

([21]) Ieguldījumu izvērstu sarakstu skatīt *ISD* kopīgā pārstrukturēšanas plāna 42. tabulā, 138. lpp., un 37. grafikā, 140. lpp.

([22]) *ISD* kopīgā pārstrukturēšanas plāna 38. grafiks, 141. lpp.

(154) Galvenās organizatoriskās vajadzības attiecas uz šādām jomām: pārdošana (līgumi), materiālu un pakalpojumu sagāde, projektēšanas spējas, ražošana, cilvēkresursi un informācijas tehnoloģijas.

(155) Kopīgajā pārstrukturēšanas programmā ir paredzēts izveidot plānošanas centru, kas būtu atbildīgs par ražošanas efektīvu plānošanu visos apvienoto būvētavu organizatoriskajos līmeņos. Šī centra izveides nolūks ir novērst jebkurus plānošanas, grafiku izveides, budžeta plānošanas un ražošanas procesa pārbaudes trūkumus.

(156) Attiecībā uz līgumu slēgšanu *ISD Polska* plāno ieviest indeksācijas noteikumus, lai aizsargātu būvētavu no materiālu cenu un algu palielināšanās, pārnesot risku uz kuģa īpašnieku. Būvētava ieviestu arī jaunu standarta līgumu. Dažu spēkā esošu līgumu par kuģu būvi izraksti bija pievienoti septembra kopīgajam pārstrukturēšanas plānam, lai pierādītu, ka būvētava spēj vienoties par indeksācijas noteikumiem, nodrošinoties pret tērauda cenu svārstībām.

(157) Lai aizsargātos pret valūtas kursa svārstību risku, būvētava plāno ieviest vajadzīgo infrastruktūru pēc tam, kad tiks identificētas izmaksas un ieņēmumi, kas rada ar valūtu saistītu risku, un definēti pieļaujamie pakļautības līmeņi šim riskam. Kopīgajā pārstrukturēšanas plānā paredzētās riska pārvaldības sistēmas pamatā ir četri galvenie elementi: ņemt vērā šo risku, nosakot būvētavas stratēģiju (riska pielaides un riska kontroles definēšana), organizatoriskās struktūras pielāgošana, izmantojot informācijas tehnoloģijas, un dažādu metožu izmantošana riska mazināšanai (riska dabīgā ierobežošana, indeksācijas noteikumi līgumos un finanšu produktu iegāde, piemēram, valūtas iespēju līgumi un nākotnes pirkuma līgumi). Septembra kopīgajā pārstrukturēšanas plānā ir sīkāk aprakstīta ierosinātā valūtas riska ierobežošanas politika. Tajā ir identificēti trīs riska ierobežošanas instrumenti, kuri jāizmanto būvētavai; tajā ir skaitliski noteikta pasūtījumu reģistra pakļautība valūtas riskiem līdz 2012. gadam un uz šāda pamata aplēstas šo riska ierobežošanas instrumentu izmaksas. Saskaņā ar šo plānu *ISD Polska* sazinājās ar vairākām bankām, kuras, lai sagatavotu riska ierobežošanas piedāvājumus, lūdza iesniegt piemērotu riska ierobežošanas stratēģiju. Saskaņā ar plānu šī stratēģija būtu jāsastāda pirmajos sešos pārstrukturēšanas mēnešos.

(158) Ražošanas jomā mērķis ir risināt neefektīvas loģistikas problēmu Gdaņskas kuģu būvētavā un procesu neefektīvu posmu problēmu Gdiņas kuģu būvētavā. Plānā ir ierosināta abām ražotnēm veicamo darbu sadalīšana un jauna materiālu plūsmas shēma.

(159) Attiecībā uz sagādi un materiālu pārraudzīšanu galvenais mērķis ir samazināt izmaksas. Pie pārstrukturēšanas pasākumiem pieder, piemēram, materiālu iegāde, pamatojoties uz vismaz trim piedāvājumiem, sadarbība sagādē ar *Huta Częstochowa*, krājumu pārraudzīšana utt.

(160) Būvētava plāno nodarbināt un apmācīt kvalificētus darbiniekus un izvērst informācijas tehnoloģiju lietošanu, un modernizēt esošās informāciju tehnoloģijas.

(161) Nodarbinātības jomā mērķis ir cīnīties ar lielās personāla mainības problēmu un darba kavējumiem. *ISD Polska* plāno sadarboties ar vietējo personāla atlases aģentūru. Iekšēji plāns paredz izvērst transportkuģu izstrādes sistēmas, ieviest motivējošu atalgojumu (virsstundu kontrole, darbinieku novērtēšana, prombūtnes gadījumu pārbaudes un samaksa par padarīto darbu, tā veikšanu laikā un izpildes kvalitāti) un veidot uzņēmuma identitāti. Plānā ir paredzēts, ka darbinieku skaits, kas šobrīd ir 8 137 (2 651 Gdaņskas kuģu būvētavā, 4 238 Gdiņas kuģu būvētavā un 1 248 Gdiņas kuģu būvētavas meitasuzņēmumos) ir jāsamazina līdz 5 000–5 395. Saskaņā ar septembra kopīgo pārstrukturēšanas plānu štatu samazināšana notiks pakāpeniski no 2009. līdz 2012. gadam. Aktualizētajā plānā ir iekļauts nodarbinātības pārstrukturēšanas izmaksu aprēķins un ietekme.

(162) Visbeidzot, attiecībā uz projektēšanas darbībām plānā ir paredzēts racionalizēt Projektēšanas nodaļas darbu un ciešāk saistīt to ar ražošanas procesu.

(163) Plānā ir ietverts šo organizatorisko pārstrukturēšanas pasākumu vēlamās iedarbības īss, vispārīgs apraksts, un izsakot to skaitliski, tiek apgalvots, ka iegūtais ražīguma uzlabojums būs apmēram 12 cilvēkstundas uz KBT ([23]).

c) ***Finanšu pārstrukturēšana***

(164) Attiecībā uz finanšu pārstrukturēšanu plānā ir paredzēts, ka valsts atbalsts, par ko Komisijai tika paziņots oficiālajā izmeklēšanā (skatīt turpmāk 9. daļu), tiks īstenots. Tajā ir arī plānots, ka valsts veiks kapitāla ieguldījumu 385 miljonu PLN apmērā, lai segtu publisko tiesību saistības, un paredzēts, ka dažām publisko tiesību saistībām (jo īpaši nauda, ko būvētava ir parādā *ZUS* saistībā

([23]) *ISD* kopīgā pārstrukturēšanas plāna 38. grafiks, 141. lpp.

ar sociālo apdrošināšanu) tiks noteikts atmaksas režīms pa daļām un tās tiks atmaksātas līdz 2018. gadam (publisko tiesību saistības ar nominālo vērtību 418,8 miljoni PLN) ([24]), ka valsts ieguldīs kapitālu 250 miljonu PLN apmērā, lai segtu 2008. gadā paredzamos zaudējumus, un ar Rūpniecības attīstības aģentūras starpniecību ieguldīs vēl 200 miljonus PLN, lai finansētu apgrozāmos līdzekļus, un, visbeidzot, ka tā uzņemsies iespējamās saistības 308 miljonu PLN apmērā saistībā ar notiekošo tiesvedību par Gdaņskas kuģu būvētavas nesamaksātajiem nodokļiem.

(165) Plānā ir paredzēts, ka apmēram 712 miljoni PLN no pārstrukturēšanas izmaksām tiks finansēti no uzņēmuma naudas plūsmas nākotnē.

d) ***Pārstrukturēšanas izmaksas un pašu ieguldījums***

(166) Kopīgajā pārstrukturēšanas plānā ir noteikts, ka Gdiņas kuģu būvētavas pašreizējās pārstrukturēšanas izmaksas ir PLN 936 702 419, ieskaitot ieguldījumu izmaksas 98 miljonu PLN apmērā un 365 miljonu PLN lielu parādu pārstrukturēšana ([25]). Saskaņā ar kopīgo pārstrukturēšanas plānu Gdaņskas kuģu būvētavas pārstrukturēšanas izmaksas ir PLN 311 533 500, ieskaitot, piemēram, ieguldījumu izmaksas 23 miljonu PLN apmērā un 48 miljonu PLN lielu parādu pārstrukturēšana ([26]). Septembra kopīgajā pārstrukturēšanas plānā nav grozītas izmaksas, kuras radušās pagātnē, taču tajā ir grozītas apvienotajām būvētavām prognozētās pārstrukturēšanas izmaksas. Var identificēt šādas izmaksas: ieguldījumu izmaksas 552 miljonu PLN apmērā, nesamaksāto parādu atmaksa saskaņā ar publiskajām tiesībām 892 miljonu PLN apmērā ([27]), komerciālo parādu atmaksa 889 miljonu PLN apmērā, 2008. gadā paredzamo zaudējumu segšana 250 miljonu PLN apmērā ([28]), iespējamo saistību atmaksa 308 miljonu PLN apmērā saistībā ar notiekošo tiesvedību par Gdaņskas kuģu būvētavas nesamaksātajiem nodokļiem, likvidējamo ražošanas līdzekļu (stāpeļu) demontāžas izmaksas 42,8 miljonu PLN apmērā un nodarbinātības pārstrukturēšanas izmaksas 69 miljonu PLN apmērā. Paredzamās kopējās izmaksas ir 3 miljardi PLN.

(167) Polijas iestādes tikšanās laikā 30. septembrī ierosināja neņemt vērā būvētavām iepriekš piešķirto *de facto* darbības atbalstu, vērtējot pašu ieguldījumu pārstrukturēšanas izmaksu segšanā. Polijas iestādes ierosināja Komisijai novērtējumā ņemt vērā pārstrukturēšanas izmaksas, kas bija radušās no tā brīža, kad ieguldītājs pārņēma būvētavas savā kontrolē. *ISD Polska* kļuva par Gdaņskas kuģu būvētavas akciju kontrolpaketes turētāju 2008. gada 28. novembrī, un Polijas iestādes apgalvo, ka pārstrukturēšanas izmaksas, kas būvētavai radušās kopš tā laika, ir 62,5 miljoni PLN. Ņemot vērā, ka *ISD Polska* vēl nepieder Gdiņas kuģu būvētavas akcijas, jebkuras pagātnē radušās pārstrukturēšanas izmaksas nebūtu jāņem vērā. Rezultātā pārstrukturēšanas izmaksas, ko 30. septembra sapulcē piedāvāja Polija, būtu 3,065 miljardi PLN.

(168) *ISD Polska* apgalvo, ka būvētavas un tās akcionāru pašu ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksu segšanai atbilst 1.b tabulā norādītajiem datiem, kas atspoguļo septembra kopīgās pārstrukturēšanas plānā izvirzītos ierosinājumus.

1.b tabula

Pašu ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās saskaņā ar kopīgo pārstrukturēšanas plānu

(PLN)

	Iepriekš veiktie pašu ieguldījumi (apgalvojums)	
1.	Gdiņas kuģu būvētavas aktīvu pārdošana	3 783 515
2.	Darbinieku un privātu kreditoru veikta parāda dzēšana pret akciju kapitālu	70 740 000
3.	Gdiņas kuģu būvētavas finanšu aktīvu pārdošana no 2004. gada 1. maija līdz 2008. gada 24. jūnijam	72 797 423
4.	Ražošanas līdzekļu noma (Gdiņa)	8 335 000

([24]) Septembra kopīgās pārstrukturēšanas plānam pievienotā 109. tabula.

([25]) Kopīgā pārstrukturēšanas plāna 13. tabula, 243. lpp.

([26]) Kopīgā pārstrukturēšanas plāna 12. tabula, 242. lpp.

([27]) Iekļaujot saistības saskaņā ar publiskajām tiesībām, kuru samaksu paredzēts atlikt un veikt pa daļām.

([28]) Septembra pārstrukturēšanas plānā tiek prognozēts, ka aktīvu neto vērtība palielināsies par 250 miljoniem PLN; tā tiks segta ar valsts veiktu kapitāla ieguldīšanu.

5.	Ieguldījumu izdevumi 2004.-2007. g. (Gdiņa)	98 044 000
6.	*ISD* veikta akciju pirkšana	35 875 059
7.	Ieguldījumu izdevumi 2004.-2007. g. (Gdaņska)	22 238 900
8.	Ražošanas līdzekļu noma (Gdaņska)	14 700 000
9.	Pārstrukturēšanas aizdevums no *Bank Nord/LB*	20 000 000
10.	Aizņēmums no *ISD*	2 000 000
	Pašu ieguldījumi nākotnē (apgalvojums)	
11.	*ISD* veikta kapitāla palielināšana	305 000 000
12.	*ISD* veikta kapitāla palielināšana	100 000 000
13.	Aktīvu pārdošana	240 000 000
14.	Apgrozāmo līdzekļu aizņēmums	280 000 000
15.	Ieguldījumu aizņēmums ražošanai, kas nav kuģu būve	185 000 000
16.	Apgrozāmo līdzekļu aizņēmums ražošanai, kas nav kuģu būve	45 000 000
17.	Akciju iegāde no Rūpniecības attīstības aģentūras [1]	69 560 400

[1] Saskaņā ar Rūpniecības attīstības aģentūras un *ISD Polska* 2007. gada 31. oktobra vienošanos, kas grozīta 2008. gada 8. jūlijā, Rūpniecības attīstības aģentūrai ir pārdošanas izvēle, kas dod tai tiesības pārdot tai piederošās Gdaņskas kuģu būvētavas akcijas pēc 2011. gada 31. oktobra.

(169) Saskaņā ar skaidrojumiem par kopīgo pārstrukturēšanas plānu, ko Polija sniedza 2008. gada 7. jūlijā un septembra kopīgās pārstrukturēšanas plānā, ārējie finansējuma avoti, kas minēti 14.–16. punktā, pašlaik nav zināmi.

(170) *ISD Polska* paredz 2012. gadā iegūt apgrozāmo līdzekļu aizņēmumu 280 miljonu PLN apmērā un uzskata, ka šis pieņēmums ir reālistisks, ņemot vērā labvēlīgo parādu/*EBIDTA* attiecību, kas esot sagaidāma 2012. gadā.

(171) Attiecībā uz aizdevumiem ražošanai, kas nav kuģu būve (vējdzirnavu ražošana, 15.–16. punkts), *ISD Polska* paredz izveidot apvienotajām kuģu būvētavām īpašu meitasuzņēmumu, kas ražotu vējdzirnavas, un paredz, ka šai darbībai piesaistīs ārēju kapitālu. Septembra kopīgās pārstrukturēšanas plānā bija sniegta papildinformācija par ieguldījumu aizņēmumu vējdzirnavu projektam (15. punkts). Tajā ir iekļauts kopsavilkums par vējdzirnavu projektu, kas bija jāiesniedz dažādām bankām izskatīšanai. Pārstrukturēšanas plānam bija pievienotas divas vēstules par ieinteresētību šajā projektā – attiecīgi 2008. gada 4. augusta vēstule no *Kredyt Bank* (*KBC*) un 2008. gada 4. septembra vēstule no *Fortis Bank*. *Fortis Bank* apgalvo, ka ir plaši zināms, ka tā ir ieinteresēta atjaunojamās enerģijas projektos. Tā apgalvo, ka *ISD* vējdzirnavu projekts šķiet ļoti interesants un ka tā labprāt sāktu turpmākas sarunas par konkrētiem jautājumiem. *Kredyt Bank* apstiprina, ka tā ir ieinteresēta atjaunojamās enerģijas projektu finansēšanā. Šī banka ir uzskaitījusi analīzes, kas būs jāveic, pirms tā izskatīs aizdevuma pieteikumu: uzņēmējdarbības plāna novērtējums un finanšu modelis, kura pamatā ir reāli pieņēmumi, kas atspoguļo tirgus likumsakarības, projekta rentabilitātes un tā jutīguma novērtējums pret tādiem faktoriem kā materiālu cenas un valūtas maiņas kurss, esošo piegādes līgumu novērtējums un notiekošo administratīvo procesu iznākums attiecībā uz tās zemes juridisko statusu, uz kuru tiek plānots īstenot projektu.

(172) Polija 2008. gada 8. jūlija vēstulē iesniedza finanšu aktīvu un ražošanas līdzekļu sarakstu, ko *ISD Polska* plāno pārdot, lai iegūtu 189 miljonus PLN. Septembra kopīgajā pārstrukturēšanas plānā šī summa ir koriģēta, nosakot to 240 miljonu PLN apmērā; galvenā atšķirība ir šo

atsavināšanas darījumu galvenās sastāvdaļas – to zemes gabalu pārdošana, uz kuras pašlaik atrodas trīs Gdaņskas kuģu būvētavas stāpeļi. Jūnija pārstrukturēšanas plānā bija norādīti aptuvenie pārdošanas neto ieņēmumi (pārdošanas cena mīnus izmaksas par zemes sagatavošanu pārdošanai), savukārt septembra plānā ir norādīta pārdošanas ieņēmumu nominālā vērtība, un zemes sagatavošanas izmaksas ir iekļautas pārstrukturēšanas izmaksu aplēsē. Septembra plānam ir pievienots neatkarīgs zemes vērtējums. Šajā vērtējumā nav norādīta pašreizējā zemes tirgus cena, bet aplēsta tās vērtība ieguldītājam, kas to iegādātos attīstīšanas nolūkiem (dzīvokļi, biroja ēkas).

(173) Polija paskaidroja, ka stāpeļi Gdaņskas kuģu būvētavā un tiem piegulošā zeme pašlaik pieder uzņēmumam *Synergia 99*. Gdiņas kuģu būvētava ir viens no *Synergia* akcionāriem, un saskaņā ar akcionāru vienošanos tai ir tiesības iegādāties stāpeļus un tiem piegulošo zemi, ja *Synergia* tiktu likvidēts. Saskaņā ar Polijas sniegto informāciju *Synergia* aktīvu sadalīšana starp tās akcionāriem ir atkarīga no notiekošas administratīvas procedūras rezultātiem, kurā tiek noteiktas Gdaņskas ostas robežas.

(174) Septembra kopīgās pārstrukturēšanas plānā ir skaidrots, ka notiekošā administratīvā procedūra neattiecas uz stāpeļiem piegulošo zemes gabalu, un iekļauts *Synergia 99* 2008. gada 28. augusta apliecinājums, ka tā iesniegs pieteikumu kompetentajām iestādēm izslēgt zemi, uz kuras atrodas stāpeļi, no ostas teritorijas.

(175) Septembra plānā bija izskaidroti arī *Synergia 99* likvidēšanas nosacījumi, par kuriem bija vienojušies tās akcionāri. Bija paredzēts, ka tā notiks divos posmos: pirmajā *Synergia 99* tiktu sadalīta divos uzņēmumos, kas katrs pārņems iepriekš noteiktus *Synergia 99* aktīvus, bet otrajā Gdiņas kuģu būvētava kļūtu par vienīgo tā uzņēmuma īpašnieku, kas būtu ieguvis zemi, uz kuras atrodas stāpeļi. Saskaņā ar šo plānu pirmais likvidēšanas procesa posms notiktu *Synergia* akcionāru 2008. gada 15. oktobra sapulcē. Taču plānotā sadalīšana ir atkarīga no ostas robežu izmaiņām. Akcionāru vienošanās par *Synergia 99* likvidēšanu ir ierobežota laikā.

(176) Saskaņā ar Gdiņas kuģu būvētavas bilanci būvētavai piederošā *Synergia 99* kapitāla daļa ir 40 miljoni PLN. Saskaņā ar septembra kopīgo pārstrukturēšanas plānu ([29]) 2007. gada augustā *Synergia 99* valde ar mērķi slēgt akcionāru vienošanos par *Synergia* aktīvu sadalīšanu tās likvidēšanas gadījumā apstiprināja, ka *Synergia 99* aktīvu nominālā vērtība ir […] (*) miljoni PLN, kas saskaņā ar valdes sniegto informāciju, atspoguļo to tirgus vērtību. Neatkarīgā ekspertīzē, ko valde pārsūtīja akcionāriem tajā pašā laikā, apstiprināts, ka tās zemes tirgus vērtība, uz kuras atradās stāpeļi, ir […] miljoni PLN.

e) ***Finanšu prognozes***

(177) Septembra kopīgajā pārstrukturēšanas plānā ir ietvertas grozītas finanšu prognozes. To pamatā ir konkrēti pieņēmumi par inflāciju (*WIBOR* 3 m.), ASV dolāra valūtas kurss pret Polijas zlotu un materiālu izmaksas, kuru pamatā savukārt ir ārēju ekspertu aplēses. Jūnija plānā pieņemtais ASV dolāra kurss pret Polijas zlotu 2008. gadam bija 2,254 un 2009. gadam – 2,32, savukārt septembra plānā pamatojoties uz ārēju ziņojumu ([30]), tika pieņemts, ka ASV dolāra kurss pret Polijas zlotu būs 2,32 visu pārstrukturēšanas periodu. Jūnija plānā pieņemtā tērauda cena 2008. gadam bija USD 1 381/t, kas 2011. gadā kristos līdz USD 1 211/t, bet 2014. gadā atkal kāptu, sasniedzot USD 1 359/t. Septembra plāna pamatā ir augstākas tērauda cenas (USD 1 539/t 2009. gadā, USD 1 350/t 2011. gadā un USD 1 516/t 2014. gadā). Jūnija kopīgajā pārstrukturēšanas plānā bija paredzētas šādas algu palielināšanās tendences: 2009. gadā – 7,6 %, 2010. gadā – 7 %, 2011. gadā – 6 %, bet pēc 2012. gadā – apmēram 5 %. Septembra plānā tiek prognozēts mazāks palielināšanās ātrums: 2009. gadā –5,8 %, 2010. gadā – 5 %, 2011. un 2012. gadā – 4 %, bet pēc 2012. gada – 3 % gadā ([31]). Jūnija pārstrukturēšanas plānā bija prognozēta apmēram 2,2 % augsta inflācija. Septembra plānā ir prognozēta augstāka inflācija, sākot ar 3,4 % 2009. gadā ([32]), kas pakāpeniski samazinātos (līdz 2,5–2,6 % pēc 2012. gada) ([33]).

(178) Galvenās finanšu prognožu izmaiņas septembra plānā salīdzinājumā ar jūnija plānu attiecas uz ieņēmumiem no kuģu pārdošanas un no darbībām, kas nav kuģu būve. Jo īpaši septembra plānā ir prognozēta ievērojami lielāka vieglo automobiļu transportkuģu – viens no diviem būvētavas galvenajiem ražojumiem – cena, tātad ir mainīts pieņēmums, kas ļoti ietekmē prognozētos peļņas un zaudējumu pārskatu rezultātus.

([29]) Septembra kopīgā pārstrukturēšanas plāna 56. pielikums.
(*) Daļa šī teksta ir slēpta, lai neizpaustu konfidenciālu informāciju. Šīs teksta daļas ir norādītas ar kvadrātiekavās ietvertām daudzpunktēm.
([30]) Pamatojoties uz *Goldman Sachs* globālā valūtas tirgus ikmēneša analīzi par 2008. gada jūniju.
([31]) *Global Insight*.
([32]) Eiropas Komisijas ekonomikas prognoze, 2008. gada pavasaris.
([33]) *Global Insight*.

(179) Septembra plānā ietvertajās prognozēs par peļņas un zaudējumu pārskatu rezultātiem no kuģu būves un citām darbībām ir norādīts, ka no 2009. gada ir sagaidāmi pozitīvi peļņas rezultāti: (4,1 % 2009. gadā, 3,1 % 2010. gadā, 7,4 % 2011. gadā un 6,4 % pārstrukturēšanas perioda beigās 2012. gadā). 2014. gadā peļņas procenti samazināsies līdz 4,3 % (tirgus lejupslīde) un pēc tam pakāpeniski palielināsies līdz 7,7 % 2017. gadā.

(180) Jūnija kopīgajā pārstrukturēšanas plānā bija iekļauta īsa jutīguma analīzes versija, kurā bija pārbaudīta dažu pamata pieņēmumu izmaiņu ietekme uz *EBIDTA* 10 gadu periodā un uzkrāto peļņu 10 gadu periodā. Tajā jo īpaši bija analizēta Polijas zlota vērtības palielināšanās vēl par 5 grošiem un tērauda cenu un algu papildus palielināšanās par 5 %. Septembra kopīgajā pārstrukturēšanas plānā bija iekļauta jauna un sīkāka jutīguma analīze, kurā jo īpaši bija parādīta Polijas zlota vērtības palielināšanās pret ASV dolāru par 5 %. Septembra kopīgajā pārstrukturēšanas plānā tika pieņemts, ka Polija 2013. gadā ieviesīs euro un ka pēc tam būvētavas darbību neietekmēs Polijas zlota kursa pret ASV dolāru svārstības. Jaunajā jutīguma analīzē ir parādīta ASV dolāra vērtības samazināšanās attiecībā pret euro par 5 % ietekme 2013.–2017. gadā (t. i., pēc tam, kad Polija, iespējams, ieviesīs euro).

(181) Saskaņā ar jūnija plānā iekļautajām finanšu prognozēm, ir paredzams, ka nediskontēta (neņemot vērā naudas vērtības izmaiņas laikā) ieguldījumu atmaksāšanās netiks sasniegta līdz 11. darbības gadam, t. i., 2019. gadam. Šajā aprēķinā ir ņemti vērā tikai ieguldītāju finanšu izdevumi (440 miljoni PLN), kas nozīmē, ka uzkrātā naudas plūsma apskatāmajā periodā tiek salīdzināta tikai ar ieguldītāja kapitāla ieguldījumiem un nav ņemts vērā tas, ka tiek sagaidīts, ka vispirms ievērojamu kapitāla ieguldījumu veiks valsts. Plānā ir pieņemts, ka pārstrukturēšanas izmaksas aptuveni 712 miljonu PLN apmērā tiks finansētas no uzņēmuma naudas plūsmas nākotnē.

(182) Septembra kopīgajā pārstrukturēšanas plānā ir iekļauts diskontēts ieguldījumu atmaksāšanās perioda aprēķins, kas ir 10 gadi. Plānā ir pieņemts arī, ka liela pārstrukturēšanas izmaksu daļa (712 miljoni PLN) ([34]) tiks segta no naudas plūsmas nākotnē.

([34]) Piemēram, saskaņā ar publiskajām tiesībām radušās saistības 400 miljonu PLN apmērā, kas uzkrājušās līdz 2008. gadam, tiks atmaksātas ar papildu naudas plūsmu 2012.–2018. gadā.

7. *PSC PĀRSTRUKTURĒŠANAS PLĀNS*

(183) Uzņēmums *PSC* tika izveidots Polijā 2007. gadā ar nolūku iegādāties Gdiņas kuģu būvētavu. Tas pieder diviem uzņēmumiem: *Marine Co* un *Maritim Shipyard*, ko kontrolē Polijas uzņēmējs *Janusz Baran*. Šie divi uzņēmumi kopš 20. gadsimta 90. gadiem darbojas Gdiņā, Gdaņskā un Ščecinā, ražojot kuģus un laivas un veicot darbu kā lielāku, galvenokārt Vācijas, Norvēģijas, Nīderlandes un Francijas kuģu būvētavu apakšuzņēmēji, būvējot blokus un sekcijas un sniedzot pakalpojumus. Grupa nodarbina kopā 1 500 darbinieku.

a) ***Tirdzniecības stratēģija***

(184) Attiecībā uz tirgus stratēģiju plānā ir pieņemts, ka uzņēmums galveno uzmanību pievērsīs konteinerkuģu, vieglo automobiļu transportkuģu un gāzes tankkuģu ražošanai, un ka gadā tiks saražoti līdz 10 platformu apgādes kuģiem. Tiek pieņemts arī, ka nākotnē būvētava ražos 12 kuģus gadā, kas būs būvētavas ražošanas jauda pēc mazā doka slēgšanas. Sadaļā par ražošanu nākotnē ir pieņemts, ka saražoto kuģu skaits palielināsies (no 6 kuģiem 2008. gadā līdz 12 kuģiem 2009. gadā, 17 – 2010. gadā un 21 – 2012. gadā). Arī iesniegtajā finanšu modelī, uz kura pamata acīmredzami ir sagatavotas finanšu prognozes, tiek pieņemts, ka ražošanas apjoms palielināsies līdz 21 kuģim 2012. gadā.

(185) Turklāt plānā ir paredzēts dažādot darbību un tagadējā būvētavas teritorijā izveidot konteineru terminālu. Saskaņā ar plānu pēc jaudas samazināšanas būvētavai būtu brīva piekrastes josla, kurā varētu uzbūvēt konteineru termināli ar ietilpību 150 000 TEU gadā.

b) ***Rūpniecības un darbības pārstrukturēšana***

(186) Nozīmīgākie piedāvātie pārstrukturēšanas pasākumi ir rūpniecības pārstrukturēšana, īstenojot ieguldījumu programmu, kas izstrādāta, lai palielinātu ražīgumu, samazinātu izmaksas un saīsinātu ražošanas ciklu. Tiek lēsts, ka kuģu būves ieguldījumu programmas izmaksas ir 80 625 000 euro. Ir plānots arī ieguldīt 50 miljonus PLN (apmēram 15 miljoni euro) konteineru termināļa izveidē. Tas nozīmē, ka kopējās ieguldījumu izmaksas būtu 95,6 miljoni euro. Taču citā pārstrukturēšanas plāna daļā ir aplēsts, ka kopējie ieguldījumi būs 131 miljona euro (443 miljoni PLN) apmērā. Plānā nav izskaidrots, kāpēc šīs divas summas atšķiras. Saskaņā ar plānu, ieviešot šos pasākumus, izmaksas par kuģi piecos gados tiktu samazinātas par 25 %.

(187) Plānā ir paredzēts ieviest arī integrētu IT sistēmu visu būvētavas darbības jomu, t. i., konstruēšanas, apgādes, krājumu, tērauda apstrādes, plānošanas, ražošanas uzraudzības un grāmatvedības, pārvaldīšanai.

(188) Plānā ir paredzēts saglabāt pašreizējo darbinieku skaitu vai samazināt to par 650. Nav skaidrs, kādi faktori ietekmētu vienas vai otras alternatīvas izvēli. Plānā ir paredzēts ieviest motivējošu atalgojuma sistēmu.

(189) Attiecībā uz būvētavas galvenajām problēmām, t. i., pakļautību valūtas kursa svārstībām un tērauda cenas kāpšanu, plānā ir ierosināts iekļaut līgumos indeksācijas noteikumus un izmantot riska dabīgo ierobežošana (maksājot izdevumus valūtā, kurā tiek gūti ieņēmumi).

(190) Plānā ir pieņemts arī, ka kuģu finansēšana tiks nodrošināta, izmantojot avansa maksājumus, ko garantētu Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija par labvēlīgu prēmiju salīdzinājumā ar prēmijām, ko tā parasti prasa dzīvotspējīgiem uzņēmumiem, un Valsts kases garantēti pārejas aizdevumi.

c) ***Finanšu pārstrukturēšana***

(191) Attiecībā uz finanšu pārstrukturēšanu plānā ir pieņemts, ka tiks pārskatīti spēkā esošie līgumi, lai samazinātu paredzamos zaudējumus. Saskaņā ar plānu pārstrukturēšanā jāpalielina cenas par 30 % (līdz tirgus līmenim) un jāgūst papildu ieņēmumi 100 miljonu USD apmērā.

(192) Plāna ieviešana ir atkarīga no tā, vai valsts piešķirs papildu atbalstu 515 miljonu PLN liela kapitāla ieguldījuma veidā, dzēšot publisko tiesību parādu par kopējo summu 497 miljoni PLN vai pārskatot šo parādu atmaksas grafiku un sedzot jebkuras citas uzkrājušās un iespējamās būvētavas saistības (piemēram, paredzamie zaudējumi no spēkā esošiem līgumiem vai tiesvedība). Visbeidzot, ieguldītājs aicina valsti nodrošināt, lai Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija dotu garantijas par ražošanu pārstrukturēšanas periodā par labvēlīgāku prēmiju, nekā tā parasti pieprasa dzīvotspējīgiem uzņēmumiem, un lai Valsts kase sniegtu garantijas par apgrozāmajiem līdzekļiem 297 miljonu PLN apmērā.

d) ***Pašu ieguldījums***

(193) Attiecībā uz pašu ieguldījumu plānā ir paredzēts, ka ieguldītājs veiks kapitāla ieguldījumu 500 miljonu PLN apmērā, lai finansētu ieguldījumus un segtu paredzamos zaudējumus no spēkā esošajiem līgumiem. Plānā ir piedāvāts arī pašu ieguldījumā pārstrukturēšanas periodā iekļaut ieņēmumus 50 miljonu PLN apmērā no plānotās aktīvu pārdošanas un ieņēmumus no aktīvu pārdošanas, kas tika veikta pēc pievienošanās (124,5 miljoni PLN). Var apgalvot, ka šādi pašu ieguldījums tiek palielināts līdz 675 miljoniem PLN. Taču pārstrukturēšanas plānā ieguldītājs apgalvo, ka pašu ieguldījums būs tikai 475 miljoni PLN.

e) ***Finanšu prognozes***

(194) Finanšu prognožu pamatā ir stabils valūtas kurss: PLN 3,46 par vienu euro un PLN 2,2 par vienu ASV dolāru. Prognožu pamatā ir pieņēmums, ka uzbūvēto kuģu skaits 2012. gadā būs palielinājies līdz 21 un ka ieguldītājs reāli plāno būvētavā paplašināt kuģu būvi: tiek paredzēts, ka pārdošanas apjoms 2008. gadā būs 1,2 miljardi PLN, un tiek pieņemts, ka tas pastāvīgi palielināsies, līdz 2012. gadam sasniedzot 2,6 miljardus PLN (palielinājums par 116 % salīdzinājumā ar 2008. gadu).

8. *KOMPENSĀCIJAS PASĀKUMI*

(195) Lai novērtētu jaudas samazināšanu, ko Polija piedāvāja kā kompensācijas pasākumu, Komisija sadarbībā ar ārējo konsultantu un būvētavu izvēlējās šādu metodiku.

(196) Lai kompensācijas pasākumi būtu iedarbīgi, jaudas samazinājumam jābūt pietiekamam, lai nodrošinātu, ka būvētavas jauda nākotnē pēc pārstrukturēšanas būs zemāka nekā pašlaik.

(197) Vispirms Komisija novērtēja būvētavas šībrīža tehnisko jaudu un norādīja, ka kuģu montāža dokos ir viens no neefektīvajiem ražošanas posmiem būvētavā, ko nevar vienkārši atrisināt, izmantojot ārpakalpojumus. Saskaņā ar Komisijas izmantoto metodiku, ko Polijas iestādes un būvētava neapstrīd, jaudu aprēķina, atsaucoties uz montāžas laiku dokā un kuģu tipu, ko parasti ražo būvētava (jo tādu kuģu montāža, kam ir dažādas KBT vērtības, var prasīt vienādi ilgu laiku).

(198) Pašreizējā jaudā ir ņemts vērā laiks, kas faktiski vajadzīgs, lai dokos samontētu (konkrēta tipa) kuģi. Šim laikam ir jāatspoguļo visi ražošanas procesa šībrīža trūkumi, t. i., zems ražīgums, neefektīvi procesa posmi, novecojuši ražošanas līdzekļi, neefektīvas ražošanas plūsmas un darbaspēka problēmas. Vienīgais faktors, saskaņā

ar ko var koriģēt montāžas laiku, ir finanšu ierobežojumi, kas ietekmē būvētavu tās grūtās finansiālās situācijas rezultātā. Ražošanas procesu var nopietni traucēt neregulāra pieeja darbaspēka kapitālam vai darbaspēka trūkums. Tā kā šis ir ārējs faktors, kas ir raksturīgs visiem finansiālās grūtībās nonākušiem uzņēmumiem un nav saistīts ar paša uzņēmuma neefektivitāti, Komisija uzskatīja, ka būvētavas faktisko jaudu var koriģēt, pieņemot, ka darbaspēka kapitāls ir viegli pieejams.

(199) Aplēsēs par jaudu nākotnē ir ņemts vērā laiks, kas iespējami vajadzīgs, lai dokā samontētu (konkrēta tipa) kuģi, pieņemot, ka būvētavas ražīgums ir salīdzināms ar citu konkurētspējīgu Eiropas kuģu būvētavu ražīguma etalonu. Citiem vārdiem, ir jāņem vērā tās modernizācijas ietekme, kas jāveic ražotnēs, un optimālu darba apstākļu (organizācija, sagāde, darbaspēks) ieviešana.

(200) Modernizācija ir obligāta, ja būvētava vēlas atjaunot ilgtermiņa dzīvotspēju. Ar to saistītā ražīguma palielināšanās nozīmēs, ka būvētava samazinās ražošanai patērētos resursus un paātrinās ražošanu. Tā kā uzlabojas dažādi ražošanas aspekti, palielināsies jauda, ar ko saprot spēju uzbūvēt zināmu skaitu kuģu. Tāpēc jāpiebilst, ka dažu ražotņu slēgšanu, piemēram, piedāvāto sausā doka SD I slēgšanu Gdiņas kuģu būvētavā, var pilnībā kompensēt ar atlikušā doka jaudas palielināšanu. Lai kompensācijas pasākumi pildītu savu uzdevumu, jaudas samazinājumam jābūt tādam, lai būvētavas jauda pēc pārstrukturēšanas beigām, t. i., pēc ieguldījumiem un ražīguma palielināšanās, būtu zemāka nekā pašlaik. Tikai šādi var saskaņot abus mērķus: ilgtermiņa dzīvotspēju, kuras sasniegšanai jāpalielina ražīgums, un konkurences kropļojumu ierobežošana līdz minimumam.

(201) Lai nodrošinātu pašreizējo un nākotnes jaudas aprēķināšanas metožu konsekvenci, ir jāizmanto tas pats ražojumu sortiments, t. i., tā paša tipa kuģi. Var izmantot arī "vidējo kuģi" (t. i., kuģi ar vidējo KBT, pamatojoties uz būvētavas pasūtījumu reģistru).

(202) Sākotnēji Gdiņas kuģu būvētava norādīja, ka tās tehniskā jauda ir 540 000 KBT. Pēc tam, kad tika izskaidrota iepriekšminētā metodika un Komisija un Gdiņas kuģu būvētava par to vienojās, būvētava norādīja, ka tehniskie pieņēmumi tās pašreizējās jaudas aprēķināšanai, ciktāl uz tiem neattiecās finansiāli ierobežojumi, attiecās uz trīs mēnešus ilgu darbu ciklu dokā, kurā paralēli montē līdz trim kuģiem dažādās pabeigšanas stadijās (daļēji lielajā dokā SD II izmantojot daļējā tandēma metodi), kā rezultātā uzbūvē līdz 14 kuģiem gadā. Hipotētiskais portfelis bija raksturīgs būvētavai, ko apstiprināja arī spēkā esošo pasūtījumu reģistrs un 2006. gada pārstrukturēšanas plānā izklāstītā tirdzniecības stratēģija. Pie vidējā KBT 27 000 tonnu apmērā uz kuģi tika aplēsts, ka šībrīža jauda bez finansiāliem ierobežojumiem ir 378 000 KBT.

(203) Lai pārbaudītu esošo finansiālo ierobežojumu ietekmi uz ražošanas procesu (t. i., par cik nedēļām/mēnešiem pagarinās ražošanas cikls krājumu kavēšanās rezultātā tikai darbaspēka kapitāla trūkuma dēļ) un secinātu, vai šādu ierobežojumu nopietnība ir novērtēta par augstu vai par zemu, Komisija salīdzināja šo rādītāju ar pēdējo gadu labāko rezultātu (12 kuģi ar kopējo KBT 272 000 apmērā 2002. gadā). Pirmkārt, Komisija ievēroja, ka 2002. gada labākā rezultāta un šībrīža tehniskās jaudas nesakritība daļēji radās pasūtījumu atšķirību dēļ. Būvētava pašlaik ražoja kuģus ar lielāku KBT vērtību. Ja būvētava 2002. gadā būtu ražojusi kuģus ar vidējo KBT 27 000 tonnas, tās kopējais saražotais apjoms būtu 324 000 KBT. Atlikušo starpību var attiecināt uz finansiālo ierobežojumu ietekmi uz ražošanas procesu, un tā atbilst apmēram diviem kuģiem ar vidēju KBT, t. i., 14 %, ko Komisija uzskatīja par pamatotu pieņēmumu.

(204) Attiecībā uz nākotnes jaudu, pieņemot, ka tiek izmantoti abi doki, būvētava paskaidroja, ka lielajā dokā SD II var izmantot paralēlās būvēšanas un daļējā tandēma būvēšanas metodi, tādējādi paralēli tajā varēja būvēt līdz četriem korpusiem dažādās pabeigšanas stadijās. Šādi būvētava varētu uzbūvēt 18 kuģus, pieņemot, ka darbu cikls dokā ilgst 3 mēnešus ([35]). Pieņemot, ka vidējā KBT vērtība kuģim ir 27 000, būvētavas nākotnes jauda, izmantojot abus dokus, būtu 486 000 KBT. Būvētavas nākotnes jauda pēc mazā doka SD I slēgšanas būtu 12 kuģi jeb 324 000 KBT, pieņemot, ka vidējā KBT vērtība kuģim ir 27 000 KBT.

([35]) Būvētava apstiprināja, ka darbu cikla laiks dokā būtiski nemainīsies, jo, veicot ieguldījumus, drīzāk tiks samazinātas izmaksas, nevis saīsināts ražošanas cikls.

(205) Pamatojoties uz šiem rādītājiem, Komisija konstatēja, ka jaudas samazinājums pēc mazā doka SD I slēgšanas atbilstu apmēram 14 %. Ņemot vērā, ka būvētavai būtu tikai viena iekārta kuģu nolaišanai jūrā – sausais doks SD II, un ka tā ar izvērstu, ticamu bezzaudējumu analīzi ir pierādījusi, ka jebkurš jaudas samazinājums SD II sausajā dokā papildus SD I doka slēgšanai apdraudētu būvētavas ilgtermiņa dzīvotspēju, Komisija provizoriski secināja, ka Polijas ierosinātā SD I doka slēgšana būtu pietiekams kompensācijas pasākums.

(206) *ISD Polska* kopīgajā pārstrukturēšanas plānā bija piedāvāts alternatīvu kompensācijas pasākumu kopums, ņemot vērā pieņemto uzņēmējdarbības stratēģiju. Plānā Gdaņskas kuģu būvētavai un Gdiņas kuģu būvētavai piešķirtā valsts atbalsta izmeklēšanas kontekstā ir paredzēti šādi kompensācijas pasākumi: trīs stāpeļu slēgšana Gdaņskas kuģu būvētavā līdz 2008. gada 31. decembrim, ciktāl būtu iespējams pārcelt Gdaņskas kuģu būvētavā notiekošo ražošanu uz Gdiņas kuģu būvētavas mazo doku, ņemot vērā tehniskos, organizatoriskos un juridiskos šķēršļus. *ISD Polska* tikšanās laikā 2008. gada 8. jūlijā apgalvoja, ka ir pieņēmusi, ka Gdiņas kuģu būvētavas mazā sausā doka aprīkošanas darbi neļaus slēgt stāpeļus līdz 2009. gada otrajai pusei. Septembra kopīgās pārstrukturēšanas plānā ir piedāvāts atlikt divu stāpeļu slēgšanu līdz 2009. gada jūnijam, bet trešā stāpeļa slēgšanu — līdz 2009. gada oktobrim ([36]). Turklāt būvētavas jauda uz laiku līdz desmit gadiem pēc Polijas pievienošanās Eiropas Savienībai, t. i., līdz 2014. gadam, tiks ierobežota līdz 400 000 KBT gadā.

(207) *ISD Polska* tikšanās laikā 30. septembrī informēja Komisiju, ka tā varētu uz desmit gadus ilgu laikposmu pēc stāpeļu slēgšanas vēl vairāk samazināt ražošanu – līdz 360 000 KBT gadā – kā papildu kompensācijas pasākumu. *ISD Polska* norādīja arī, ka varētu slēgt stāpeļus ātrāk, nekā paredzēts 12. septembra pārstrukturēšanas plānā, t. i., tā varētu slēgt stāpeļus B3 un B5 līdz 2009. gada aprīļa beigām un stāpeli B1 līdz 2009. gada augusta beigām.

(208) *PSC* pārstrukturēšanas plānā ir paredzēts 2009. gada sākumā pārdot mazāko doku. Ar paredzētajiem ieņēmumiem 170 miljonu PLN apmērā tiktu palielināti būvētavas apgrozāmie līdzekļi.

([36]) Septembra kopīgā pārstrukturēšanas plāna 32. pielikums.

9. *GDIŅAS KUĢU BŪVĒTAVAI PIEŠĶIRTAIS VALSTS ATBALSTS (SITUĀCIJA 2008. GADA JŪNIJĀ)*

(209) Saskaņā ar Polijas iestāžu informāciju Gdiņas kuģu būvētava kopš 2004. gada 1. maija ir saņēmusi 1.–4. tabulā minēto valsts atbalstu.

(210) 1. tabulā ir uzskaitīts atbalsts, kas piešķirts no 2004. gada 1. maija – dienas, kad Polija pievienojās ES – līdz 2007. gada 30. jūnijam. Polija paziņoja par šiem pasākumiem 2007. gada 13. jūlija vēstulē. Sarakstā ir iekļauti daži lēmuma par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu I pielikuma B daļā aprakstītie pasākumi.

(211) Polija sniedza papildu skaidrojumus par saistību pārstrukturēšanu saskaņā ar 5.a nodaļu. Polijas iestādes paskaidroja, ka būvētava nodeva operatoram ([37]) aktīvus vismaz 45 % vērtībā no nodoto saistību vērtības ([38]). Saskaņā ar Polijas sniegto informāciju atbalsta elements tādējādi atbilst 55 % no operatoram nodoto saistību nominālās vērtības. Šī nominālā vērtība ir norādīta turpmāk 1. tabulā.

(212) Aizdevumi, kam piešķirtas 1. tabulā uzskaitītās Valsts kases garantijas, tika piešķirti ar procentu likmi, kas vienāda ar *LIBOR* 1M + 100 pamata punkti, turpretī saistību neizpildes risku garantiju piešķiršanas brīdī Polijas iestādes vērtēja 60–70 % līmenī. Valsts kases garantijas tika piešķirtas pret ķīlu neaizpildītas parādzīmes veidā, ko izdeva būvētava, un notariālu aktu, kurā būvētava piekrita pret tās aktīviem vērstai piedziņai līdz 120 % apmērā no garantijas vērtības. Valsts kase pieprasīja prēmiju, kas atbilst 0,4 % summas, par ko izsniegta garantija.

(213) 1. tabulā ir iekļauti arī aizdevumi, ko piešķīrusi *Korporacja Polskie Stocznie* (“*KPS*”), kas izmantoti, lai finansētu būvētavas vajadzību pēc apgrozāmajiem līdzekļiem. Polija 2007. gada 11. jūlija un 2008. gada 9. janvāra iesniegumos apgalvo, ka šie aizdevumi nav valsts atbalsts, jo pieprasītie procenti atbilda konkrētā projekta, par ko tika lūgts aizdevums, riska novērtējumam.

(214) Par 2005.–2007. gadā piešķirtajiem aizdevumiem *KPS* pieprasītie procenti bija no 9,6 % līdz 13,46 %, bet vidējā fiksētā procentu likme bija 10,64 %. Tā pieprasīja arī vienreizēju maksājumu no 0,1 % līdz 0,4 % apmērā. Saskaņā ar Polijas iestāžu sniegto informāciju *KPS* pieprasīja ķīlu – piekrišanu piedziņai, vienošanos par debitoru parādu cesiju, piekrišanu beznosacījumu maksājumu uzdevumam, tukšas parādzīmes vai aktīvu ķīlas veidā ([39]).

([37]) Valstij piederošs uzņēmums, kas īsteno saskaņā ar publiskajām tiesībām radušos saistību pārstrukturēšanu saskaņā ar 5.a nodaļu.

([38]) Sīkāku informāciju par pārstrukturēšanas procedūru saskaņā ar 5.a nodaļu skatīt lēmuma par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu 3.2. daļā.

([39]) 2008. gada 9. februāra vēstules 15. lpp.

(215) *KPS* tika izveidots 2004. gadā kā Rūpniecības attīstības aģentūras meitasuzņēmums, kas pilnībā piederēja aģentūrai, ar mērķi izmantot to kā aģentūras riska kapitāla fondu. To sākotnēji bija paredzēts izmantot kā līdzekli trīs Polijas lielāko kuģu būvētavu konsolidēšanai; šis projekts tika atcelts 2006. gadā. Saskaņā ar Polijas 2006. gadā sniegto informāciju ([40]) bija paredzēts, ka *KPS* finansēs ar Rūpniecības attīstības aģentūras kapitāla ieguldījumu, iemaksu natūrā (trešo uzņēmumu akcijas), ko nodrošinās aģentūra, un periodisks bankas aizdevums, ko garantēja aģentūra un kas bija īpaši asignēts kā finansiāls atbalsts kuģu būvētavām. Saskaņā ar Polijas valdības tīmekļa vietnē sniegto informāciju bija paredzēts, ka *KPS* atbalstīs kuģu būves darbības Polijā, emitējot obligācijas, ko pilnībā garantēja Rūpniecības attīstības aģentūra. Patiešām, dokuments ar nosaukumu "Polijas kuģu būves nozares (jūras kuģu būvētavu) stratēģija 2006.–2010. gadam" ([41]) apstiprina, ka *KPS* bija jāpelna naudas līdzekļi, emitējot parāda instrumentus par apmēram 100 miljonu ASV dolāru lielu summu, kas nodrošināta ar aktīviem, kas asignēti kuģu būves nozares pārstrukturēšanai līdzekļu veidā, ko Valsts kase nodevusi Rūpniecības attīstības aģentūrai.

(216) 2. tabulā ir norādīti pasākumi, par kuriem Komisija tika informēta pēc 2007. gada 13. jūlija 2007. gada 6. decembra un 2008. gada 12. februāra vēstulē: divi Rūpniecības attīstības aģentūras aizdevumi, lai finansētu apgrozāmos līdzekļus (algas un komercsaistības). 2. tabulā ir norādīts arī aizdevums, ko *KPS* piešķīra papildus lēmumam Nr. 02.11.2007, par ko Komisija tika informēta 2008. gada 9. janvāra vēstulē ([42]), taču Komisijai nav nekādas sīkas informācijas ne par šī aizdevuma summu, ne aizdevuma darbības laiku. *KPS* prasīja 10,5 % un vienreizēju maksājumu 0,1 % apmērā.

(217) Ņemot vērā būvētavas nedrošo finansiālo situāciju, Komisija nevar izslēgt iespēju, ka Gdiņas kuģu būvētavai ir piešķirts līdzīga rakstura atbalsts.

(218) 3. tabulā ir Gdiņas kuģu būvētavas nesamaksātās publisko tiesību saistības 2007. gada 30. septembrī. Polija sniedza šo informāciju 2008. gada 9. janvārī. Šajā vēstulē Polija apstiprināja, ka Gdiņas kuģu būvētava publisko tiesību saistības nav kārtojusi regulāri. Būvētava iespēju robežās atmaksāja parādus sociālās nodrošināšanas dienestam (*ZUS*), ņemot vērā savu finansiālo situāciju šo saistību termiņa iestāšanās brīdī.

([40]) 2006. gada 17. februāra vēstule, kas reģistrēta 2006. gada 22. februārī.

([41]) Polijas kuģu būves nozares (jūras kuģu būvētavu) stratēģija 2006.–2010. gadam, kas pieņemta 2006. gada augustā, 30. lpp.

([42]) 3. tabula vēstules 14. lappusē.

(219) Saskaņā ar Polijas 2008. gada 9. janvāra vēstules 1. pielikumu nenokārtotās saistības pret attiecīgajām valsts iestādēm 2004. gada 1. maijā bija aptuveni 254 miljoni PLN. No 2005. gada 1. maija līdz 2007. gada 30. septembrim uzkrājās jaunas saistības aptuveni 362 miljonu PLN apmērā. Šajā laikā Gdiņas kuģu būvētava reāli atmaksāja apmēram 194 miljonus PLN ([43]). 2007. gada 30. septembrī atlikušās saistības bija apmēram 423 miljoni PLN.

(220) Gdiņas kuģu būvētava plānoja atmaksāt vismaz daļu atlikušo saistību no peļņas, kas tiktu gūta no kapitāla ieguldījuma 515 miljonu PLN apmērā, ko veiktu Valsts kase un kas savukārt pats bija atkarīgs no tā, vai kapitāla ieguldījumu veiks privāts ieguldītājs, kas izraudzīts iepriekš aprakstītajā privatizācijas procesā.

(221) Visbeidzot, pēc Polijas pievienošanās ES Gdiņas kuģu būvētava saņēma atbalstu, par ko Polija uzskata, ka tas "ir piešķirts citiem mērķiem, nevis pārstrukturēšanai" (turpmāk 4. tabula). Tas bija valsts atbalsts izpētei un attīstībai un apmācībām par kopējo summu PLN 412 000.

(222) Gdiņas kuģu būvētava ir saņēmusi arī atbalstu papildus turpmāk 1.–4. tabulā uzskaitītajam.

(223) Pirmkārt, Polija 2007. gada 11. jūlija vēstulē ([44]) paziņoja par pasākumu kopumu, kas nosaukts par "pasākumiem, ko plānots piemērot […] no 2007. gada 1. jūlija līdz pārstrukturēšanas procesa beigām."

(224) Komisija vispirms norāda, ka visos šajos pasākumos ir iekļauta iespēja norakstīt procentus, kas uzkrājušies no 2003. gada 1. jūlija līdz 2005. gada 15. martam par publisko tiesību saistībām par kopējo summu PLN 6 905 304, kas pārstrukturētas saskaņā ar 5.a nodaļu. Saskaņā ar Polijas sniegto informāciju šo procentu norakstīšanas iespējamība pašlaik ir

([43]) No Polijas iesnieguma nav skaidrs, vai visi faktiski veiktie maksājumi bija kavēti. Taču Komisija ņem vērā būvētavas vispārējo situāciju, Polijas apstiprinājumu tam, ka būvētava nepildīja publisko tiesību saistības, un to, ka lielākajā daļā gadījumu, kad faktiski tika veikts maksājums, saistības netika pilnībā samaksātas.

([44]) 1. pielikuma 3. tabula.

Gdiņas kuģu būvētavas un attiecīgo Polijas iestāžu strīdus priekšmets valsts tiesās. Tā kā šie procenti ir papildu summas galvenajām saistībām, kas pārstrukturētas saskaņā ar 5.a nodaļu un uzskaitītas turpmāk esošajā 1. tabulā, Komisija uzskata, ka procentu atcelšana ir valsts atbalsts līdz visai summai ([45]), un uz to attiecas šis lēmums.

(225) Komisija norāda arī, ka šajā tabulā ir ietverti vairāki pasākumi, ko veido publisko tiesību saistību maksājumu atlikšana vai šo saistību norakstīšana. Nav skaidrs, kādā mērā šie pasākumi pārklājas ar publisko tiesību saistībām, kas uzskaitītas Polijas 2008. gada 9. janvāra vēstules 1. pielikumā (un apkopotas turpmāk esošajā 3. tabulā).

(226) Svarīgākais ir tas, ka Gdiņas kuģu būvētava no Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas saņēma ražošanas garantijas (turpmāk "avansa maksājumu garantijas" vai "Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas garantijas"). Praktiski visi kuģu būvēšanas darbi no 2004. gada 1. maija tika finansēti, jo tika piešķirtas šīs garantijas. No 2004. gada 1. maija līdz 2008. gada 12. jūnijam Gdiņas kuģu būvētava saņēma pavisam 108 garantijas, kuru kopējā vērtība bija PLN 3 095 529 638 par Gdiņā (nevis Gdaņskas kuģu būvētavā, kas iepriekš bija Gdiņas kuģu būvētavas meitasuzņēmums) uzbūvētajiem kuģiem ([46]). Polija 2007. gada 11. jūlija iesniegumā informēja Komisiju, ka Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija turpinās izsniegt garantijas Gdiņas kuģu būvētavai līdz 2008. gada beigām.

(227) Plaši sastopama šīs nozares iezīme ir tāda, ka parasti kuģu būvētavas nevar kuģu būvēšanai piesaistīt pietiekami lielus iekšējos apgrozāmos līdzekļus, tāpēc tām jāpaļaujas uz ārēju, ņemot aizņēmumus (tā dēvētos ražošanas aizņēmumus) vai pieprasot kuģu īpašniekiem veikt avansa maksājumus, lai priekšfinansētu ražošanu. Kuģu īpašnieki parasti 80 % no cenas maksā iepriekš pa daļām, un maksājumus parasti veic konkrētos izšķirošos kuģa būvniecības posmos, bet atlikušos 20 % maksā piegādes brīdī. Tāpēc kuģu īpašnieku dalībai kuģu būves finansēšanā ir izšķiroša nozīme. Gdiņas kuģu būvētavai tika sniegtas Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas garantijas, lai nodrošinātu kuģu īpašnieku avansa maksājumus pret risku, ka kuģu būvētava neizpildīs savas saistības piegādāt kuģi.

(228) Dažādos Polijas iesniegumos par Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas garantiju sistēmu ([47]) ir norādīts, ka šīs garantijas Gdiņas kuģu būvētavai tika piešķirtas šādi. Vispirms ar kuģa īpašnieku tika parakstīts līgums, kura slēgšanas nosacījums parasti bija, ka būvētavai zināmā laikposmā ir jāapliecina, ka ražošanas finansējumu garantēs Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija. Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija izsniedz rezolūciju, ar ko kopumā apņemas nodrošināt kuģa finansēšanu, dodot garantiju avansa maksājumiem. Turpmākos atsevišķos līgumos Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija apstiprināja katra atsevišķā avansa maksājuma garantiju (parasti bija četri maksājumi). Parasti Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas kopējā pakļautība riskam, ka būvētava neizpildīs savas saistības piegādāt kuģi, bija 80 % no pirkuma cenas, t. i., avansa maksājumu kopsumma, ko pirms piegādes bija veicis kuģa īpašnieks. Šī kopējā pakļautība riskam brīdī, kad Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija izdeva rezolūciju, ar ko garantēja kuģa būvei piešķirto kuģa īpašnieka finansējumu, bija zināma. Garantijas termiņš beidzās kuģa piegādes brīdī.

(229) Eksporta kredītu apdrošināšanas saimnieciskā darbība ir daudzveidīga ([48]), un pamatā to var iedalīt komercdarbībā un darbībās, ko tā veic Valsts kases vārdā un kuras garantē Valsts kase. Šīm otrajām darbībām ir atsevišķs bankas konts "*Interes Narodowy*" vārdā. Gdiņas kuģu būvētavai piešķirtās garantijas ir daļa no saimnieciskās darbības, kuru atkārtoti garantē Valsts kase.

(230) Saskaņā ar Polijas sniegto informāciju Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija piešķīra Gdiņas kuģu būvētavai avansa maksājumu garantijas par atlīdzību, kas atkarīga no garantijas apjoma. Atlīdzība ir 2 % gadā par garantijām, kas nepārsniedz 35 miljonus PLN, un 1 % gadā par garantijām, kas pārsniedz 35 miljonus PLN. Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija kā ķīlu prasa kuģa īpašumtiesību, nepabeigtā kuģa un būvēšanai paredzēto materiālu īpašumtiesību nodošanu. Šie paši nosacījumi būtu jāpiemēro Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas garantijām, kas piešķirtas pirms pārstrukturēšanas perioda beigām, t. i., pirms 2012. gada.

(231) Visbeidzot, Komisija norāda, ka Polija 2008. gada 3. jūnijā pieņēma lēmumu piešķirt Gdiņas kuģu būvētavai papildu kapitāla ieguldījumu 515 miljonu PLN apmērā.

(232) 1.–4. tabulā un iepriekš izklāstītā informācija liecina, ka Gdiņas kuģu būvētava kopš 2004. gada 1. maija ir saņēmusi atbalstu par kopējo nominālo vērtību PLN 5 018 862 443 (apmēram 1 434 miljoni euro).

([45]) Saskaņā ar 5.a nodaļu pārstrukturētās saistības tika norakstītas pēc kreditoru prasījumu vismaz daļējas izpildes no būvētavas aktīvu pārdošanas. Ja nesamaksātos procentus iekļauj pārstrukturēšanas paketē saskaņā ar 5.a nodaļu, tos, iespējams, norakstīs tikai daļēji.

([46]) Polija sniedza šo garantiju sarakstu 2008. gada 26. jūnija vēstulē.

([47]) Polijas 2005. gada 2. septembra atbilde uz lēmumu uzsākt oficiālu izmeklēšanu.

([48]) Skatīt arī Komisijas 2007. gada 18. jūlija lēmumu lietā N 105/07 "Eksporta līgumu garantiju shēma", kopsavilkuma paziņojums OV C 214, 13.9.2007. Ar šo lēmumu Komisija apstiprināja, ka Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas garantiju shēma uzņēmumiem, kuri nav finansiālās grūtībās, neietver valsts atbalstu.

1. tabula

Valsts atbalsts, kas piešķirts Gdiņas kuģu būvētavai no 2004. gada 1. maija līdz 2007. gada 30. jūnijam, saskaņā ar Polijas iestāžu sniegto informāciju

Kārtas Nr.	Piešķīrēja iestāde	Atbalsta instruments	Juridiskais pamats	Lēmuma vai līguma numurs	Atbalsta piešķiršanas datums	Stājies spēkā	Periods, par ko piešķirts atbalsts	Atbalsta nominālā vērtība (PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Valsts kase	Garantija, kuģis Nr. 8276/1	1997. gada 8. maija likums Par Valsts kases un dažu juridisku personu izsniegtiem apliecinājumiem un garantijām (Likumu žurnāls 2003/174, Nr. 1689, ar grozījumiem)	Kabineta dekrēts Nr. 198/2004, 24.8.2004.	24.8.2004.	3.9.2004.	Līdz 30.3.2006.	75 000 000,00
2.	Valsts kase	Garantija, kuģis Nr. 8276/2		Kabineta dekrēts Nr. 198/2004, 24.8.2004.	24.8.2004.	3.9.2004.	Līdz 11.12.2006.	75 000 000,00
3.	Valsts kase	Garantija, kuģi Nr. 8245/1–4		Kabineta dekrēts Nr. 213/2004, 7.9.2004.	7.9.2004.	17.9.2004.	Līdz 27.2.2007.	82 531 200,00
4.	Valsts kase	Garantija, kuģi Nr. 8148/11 un 8184/14–17		Kabineta dekrēts Nr. 222/2004, 21.9.2004.	21.9.2004.	1.10.2004.	Līdz 15.1.2008.	147 662 619,46
5.	Pomerānijas provinces maršals	Norakstīšana	30.10.2002. likums	Rūpniecības attīstības aģentūras priekšsēdētāja Lēmums Nr. UPP 11.3.2005, 15.3.2005.	4.1.2005.	15.3.2005.	Vienreizēja norakstīšana	600 568,04 (*)
6.	Invalīdu rehabilitācijas valsts fonds	Norakstīšana		Rūpniecības attīstības aģentūras priekšsēdētāja Lēmums Nr. UPP 11.3.2005, 15.3.2005.	4.1.2005.	15.3.2005.	Vienreizēja norakstīšana	5 331 071,54 (*)
7.	Pomerānijas province	Norakstīšana		Rūpniecības attīstības aģentūras priekšsēdētāja Lēmums Nr. UPP 11.3.2005, 15.3.2005.	4.1.2005.	15.3.2005.	Vienreizēja norakstīšana	2 414 962,11 (*)
8.	*ZUS*	Norakstīšana		Rūpniecības attīstības aģentūras priekšsēdētāja Lēmums Nr. UPP 11.3.2005., 15.3.2005.	4.1.2005.	15.3.2005.	Vienreizēja norakstīšana	23 048 186,93 (*)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
9.	Rūpniecības attīstības aģentūra	Kapitāla ieguldījums	Likuma "Par privatizāciju" 56. pants (Likumu žurnāls 2002/171, pozīcija 1397, ar grozījumiem)	Līgums (Notariālais akts Rep. A Nr. 3255/2005)	23.6.2005.	27.6.2005.	Vienreizējs kapitāla ieguldījums	40 000 000,00
10.	Pašvaldību apvienība	Vienošanās par samaksu pa daļām	30.10.2002. likums	Nr. 200364/1/ZR –Pārstrukturēšanas līgums, 22.11.2004.	22.11.2004.	Mēneša maksājumi no 31.12.2004. līdz 28.2.2006.	Vienreizējs darījums	419 543,25
11.	Valsts kase	Būvniecības garantija par kuģiem 8184/21–25	1997. gada 8. maija likums Par Valsts kases un dažu juridisku personu izsniegtiem apliecinājumiem un garantijām (Likumu žurnāls 2003/174, pozīcija 1689, ar grozījumiem)	Kabineta dekrēts Nr. 93/2005	12.4.2005.	12.9.2007.	Līdz 31.12.2007.	97 098 200,00
12.	*KPS*	aizdevums	*KPS* statūtos paredzēta darbība	Aizdevuma līgums Nr. 1.2.2005.	10.2.2005.	10.2.2005.	8.3.2005.	7 500 000,00
13.	*KPS*	aizdevums	*KPS* statūtos paredzēta darbība	Aizdevuma līgums Nr. 2.4.2005.	12.4.2005.	20.4.2005.	5.5.2005.	7 500 000,00
14.	*KPS*	aizdevums	*KPS* statūtos paredzēta darbība	Aizdevuma līgums Nr. 4.9.2005.	21.9.2005.	31.10.2005.	4.1.2006.	14 500 000,00
15.	*KPS*	aizdevums	*KPS* statūtos paredzēta darbība	Aizdevuma līgums Nr. 2.7.2006.	24.7.2006.	3.8.2006.	29.11.2006.	10 000 000,00
16.	*KPS*	aizdevums	*KPS* statūtos paredzēta darbība	Aizdevuma līgums Nr. 1.4.2006.	21.4.2006.	26.4.2006.	30.7.2007.	4 000 000,00
17.	*KPS*	aizdevums	*KPS* statūtos paredzēta darbība	Aizdevuma līgums Nr. 1.12.2006	5.12.2006.	5.12.2006. 11.12.2006.	7.2.2006.	5 500 000,00 2 300 000,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9
18.	*KPS*	aizdevums	*KPS* statūtos paredzēta darbība	Aizdevuma līgums Nr. 1.3.2007.	20.3.2007.	20.3.2007.	20.9.2007.	6 200 000,00
						29.3.2007.		2 000 000,00
						23.4.2007.		5 800 000,00
19.	*ZUS*	Vienošanās par samaksu pa daļām	Parādnieka pieteikums	Oficiāli vēl nav apstiprināta, taču tiek īstenota praksē		Samaksa pa daļām līdz 2008. gada beigām	Samaksa pa daļām līdz 2008. gada beigām	34 272 360,17
							Kopā	**648 678 711,50**

(*) Saistības, kas pārstrukturētas saskaņā ar 5.a nodaļu. Tabulā ir norādīta to saistību nominālā vērtība, kas nodotas operatoram. Saskaņā ar Polijas iestāžu sniegto informāciju operatoram tika nodoti aktīvi vismaz 45 % apmērā no saistību nominālās vērtības.

2. tabula

Papildu valsts atbalsts, kas piešķirts Gdiņas kuģu būvētavai no 2007. gada 1. jūnija līdz 2008. gada 15. jūlijam, saskaņā ar Polijas iestāžu sniegto informāciju

Nr.	Piešķīrēja iestāde	Atbalsta instruments	Juridiskais pamats	Lēmuma vai līguma numurs	Atbalsta piešķiršanas datums	Stājies spēkā	Periods, par ko piešķirts atbalsts	Atbalsta nominālā vērtība (PLN)
20.	Rūpniecības attīstības aģentūra	Aizdevums	Likuma "Par privatizāciju" 56. pants (Likumu žurnāls 2002/171, pozīcija 1397, ar grozījumiem)	Aizdevuma līgums Nr. OPP/11/07	4.12.2007.	Divās daļās: 5.12.2007. un 4.1.2008.	Ne vēlāk kā 31.5.2008.	40 000 000
21.	Rūpniecības attīstības aģentūra	Aizdevums			5.2.2008.			54 000 000
22.	*KPS*	Aizdevums	*KPS* statūtos paredzēta darbība	Aizdevuma līgums Nr. 2.11.2007.				?

3. tabula

Nenokārtotās publisko tiesību saistības 2007. gada 30. septembrī saskaņā ar Polijas iestāžu sniegto informāciju

	Piešķīrēja iestāde	Attiecīgās saistības	2007. gada 30. septembrī atlikusī summa (PLN)
23.	*ZUS*	Prēmiju atlikšana, samaksa pa daļām 2004. gada maijs – 2007. gada septembris	356 708 912
24.	Invalīdu rehabilitācijas valsts fonds	Prēmiju atlikšana, samaksa pa daļām 2004. gada maijs – 2007. gada septembris	12 192 821
25.	Gdaņskas pilsēta	Nekustamā īpašuma nodokļa atlikšana, samaksa pa daļām 2004. gada maijs – 2007. gada septembris	50 872 523
26.	Gdaņskas pilsēta	Zemes lietošanas nodevas atlikšana, samaksa pa daļām 2005.–2007. gads	2 859 684
27.	Pomerānijas provinces maršals	Vides nodevas atlikšana, samaksa pa daļām 2004. gada maijs – 2007. gada septembris	361 781
		Kopā	**422 995 722**

4. tabula

Valsts atbalsts Gdiņas kuģu būvētavai citiem nolūkiem, kas nav pārstrukturēšana, saskaņā ar Polijas iestāžu sniegto informāciju

Nr.	Piešķīrēja iestāde	Atbalsta instruments	Nolūks	Juridiskais pamats	Lēmuma vai līguma numurs	Atbalsta piešķiršanas datums	Stājies spēkā	Periods, par ko piešķirts atbalsts	Atbalsta nominālā vērtība (PLN)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
28.	Rūpniecības attīstības aģentūra	Dotācija	Izpēte un attīstība	INTERREG IIIC projekts – 22.12.2004. likums "Par 2005. gada budžetu", 29.12.2004. Likumu žurnāls Nr. 278, pozīcija 2755	Maksājuma uzdevums Nr. 05/ERR/2006	30.5.2006.	30.5.2006.	Vienreizēja subsīdija	1 322,19

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
29.	Izglītības un pētniecības ministrija	Dotācija		Valsts Zinātnisko pētījumu komisijas priekšsēdētāja 30.11.2001. dekrēts (Likumu žurnāls Nr. 146, pozīcija 1642, ar grozījumiem)	ES projekts G3RD-CT-2002-00822-FASTPOD	26.6.2006.	26.6.2006.	Vienreizēja subsīdija	49 571,98
30.	Izglītības un pētniecības ministrija	Dotācija			Lēmums Nr. 03797/C.ZR6-6/2005	12.12.2005.	20.11.2006.	Projekts jāīsteno līdz 31.1.2009.	279 825,51
31.	Zinātnes un augstākās izglītības ministrs	Dotācija		8.10.2004. likums "Par zinātnes finansēšanu" (Likumu žurnāls Nr. 238, pozīcija 2390, ar grozījumiem)	Lēmums Nr. 03858/C.ZR8-6/2006	1.9.2006.	20.11.2006.	Projekts jāīsteno līdz 31.3.2009.	36 509,45
32.	Zinātnes un augstākās izglītības ministrs	Dotācija	Izpēte un attīstība	12.1.1991. likums "Par Valsts Zinātnisko pētījumu komiteju" (2001. gada Likumu žurnāls Nr. 33, pozīcija 389)	Lēmums Nr. 960/E-594/SPB/5.PR UE/DZ 29/2003–2005	31.1.2003.	30.6.2005.	30.6.2005.	37 906,00
33.	Polijas uzņēmumu attīstības aģentūra	Dotācija		Ekonomikas un nodarbinātības ministra 16.9.2004. dekrēts par Polijas (Rūpniecības attīstības aģentūra) finansiāla atbalsta piešķiršanu Nozaru operatīvajā programmā 2004.–2006. gadam "Cilvēkresursi" (Likumu žurnāls, 2007. g., pozīcija 2115)	20.1.2006. Līgums Nr. 30/2006/efs/gdy par ESF finansētām apmācībām	2.2.2006.	25.5.2006.	Vienreizēja subsīdija	4 253,02
34.	Polijas uzņēmumu attīstības aģentūra	Dotācija		Ekonomikas un nodarbinātības ministra 16.9.2004. dekrēts par Polijas (Rūpniecības attīstības aģentūra) finansiāla atbalsta piešķiršanu Nozaru operatīvajā programmā 2004.–2006. gadam "Cilvēkresursi" (Likumu žurnāls, 2007. g., pozīcija 2115)	Līgums Nr. WSAiB/039	1.2.2007.	13.3.2007.	Vienreizēja subsīdija	2 209,94
								Kopā	**411 598,09**

III. **NOVĒRTĒJUMS**

1. *KOMISIJAS KOMPETENCES JOMAS*

(233) Pievienošanās līguma IV pielikuma 3. punktā ir aprakstīta starpposma mehānisma procedūra. Tā ir tiesiskais regulējums atbalsta shēmu un atsevišķo atbalsta pasākumu novērtēšanai, kuri stājas spēkā jaunā dalībvalstī pirms tās pievienošanās ES un ir piemērojami pēc pievienošanās.

(234) Komisija nevar novērtēt pasākumus, kuri stājušies spēkā pirms pievienošanās un vairs nav piemērojami pēc pievienošanās, ne saskaņā ar starpposma mehānisma procedūru, ne saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktā noteikto procedūru.

(235) Taču pasākumus, kuri nav stājušies spēkā pirms pievienošanās, Komisija vērtē saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktā noteikto procedūru kā atbalstu, par ko ir paziņots, vai kā nelikumīgu atbalstu.

(236) Kritērijs, ko izmanto, lai noteiktu brīdi, kurā kāds pasākums ir stājies spēkā, ir juridiski saistošais akts, ar ko kompetentā valsts iestāde apņemas piešķirt atbalstu ([49]). To, vai administratīvs akts ir juridiski saistošs, nosaka valsts tiesību akti. Taču Komisijai jo īpaši strīdīgos gadījumos ir jāspēj pārskatīt šos administratīvos aktus un, spriežot pēc to formas un satura, novērtēt, vai tie varētu radīt pamatu saņēmēju tiesiskai paļāvībai, ko var pieprasīt izpildīt Polijas tiesā. Šī spēja pārskatīt valstu administratīvos aktus ir obligāta, lai Komisija varētu pildīt savu ekskluzīvo kompetenci apstiprināt atkāpes no vispārējā valsts atbalsta aizlieguma attiecībā uz pasākumiem, kas Polijā stājušies spēkā pēc 2004. gada 1. maija.

(237) Pasākums, kas stājies spēkā pirms pievienošanās, ir joprojām piemērojams pēc pievienošanās, ja saskaņā ar to joprojām var piešķirt papildu atbalstu vai palielināt jau piešķirta atbalsta apjomu, t. i., ja precīza ekonomiskā ietekme uz valsti nav zināma pasākuma spēkā stāšanās dienā un vēl joprojām nav zināma pievienošanās dienā.

([49]) Pirmās instances tiesas 2004. gada 14. janvāra spriedums lietā T-109/01 *"Fleuren Compost" pret Komisiju* [2004] ECR II-00127, 74. punkts.

(238) Lēmumā par oficiālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanu Komisija, pamatojoties uz Polijas sniegto informāciju, ka vairāki pasākumi, par kuriem tā paziņoja 2004. gada 29. aprīlī, faktiski bija jauns likumīgs vai paziņots atbalsts, jo tas tika piešķirts pēc 2004. gada 1. maija – dienas, kad Polija pievienojās ES. Polijas un trešo personu sniegtās piezīmes pēc izmeklēšanas uzsākšanas nelika Komisijai mainīt savu secinājumu. Jo īpaši Komisija joprojām uzskata, ka tās kompetencē ir novērtēt, vai pasākumi, kas norādīti lēmuma par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu I pielikuma B daļā, ir saderīgi ar kopējo tirgu. Tomēr Komisija piebilst, ka daži no šiem pasākumiem ir atcelti (lēmuma par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu I pielikuma B daļā minētais 33. un 34. pasākums).

(239) Turpmāk Komisija norāda, kāpēc tā nevar piekrist Polijas un ieinteresēto personu izvirzītajiem argumentiem.

a) ***Publisko tiesību parādsaistību pārstrukturēšana saskaņā ar 5.a nodaļu***

(240) Komisija piekrīt saņēmējam, ka publisko tiesību saistību daļējai norakstīšanai saskaņā ar 5.a nodaļu pamatu deva Rūpniecības attīstības aģentūras priekšsēdētāja lēmums par pārstrukturēšanu. Tomēr Komisija nevar piekrist iesniegumā minētajam, ka šis lēmums ir pieņemts 2004. gada 19. aprīlī, t. i., pirms pievienošanās. Komisija izskaidroja savas nostājas iemeslus lēmumā par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu, un ne Polija, ne saņēmējs nav iesnieguši papildu argumentus. Komisija atkārto, ka ar 19. aprīļa lēmumu tika tikai apstiprināts 2004. gada pārstrukturēšanas plāns, bet netika pārstrukturētas publisko tiesību saistības saskaņā ar 5.a nodaļu. Rūpniecības attīstības aģentūras priekšsēdētājs nevarēja pieņemt lēmumu par pārstrukturēšanu pirms pievienošanās, jo viņam nebija visu pārstrukturēšanā iesaistīto publisko tiesību kreditoru un operatora – uzņēmuma, kas vadīja pārstrukturēšanas darbību –, piekrišanas, kas prasīta 5.a nodaļā ([50]). Komisija norāda, ka Rūpniecības attīstības aģentūras priekšsēdētājs atzina šo faktu, 2004. gada 19. aprīļa lēmumā pieminot, ka, lai pabeigtu pārstrukturēšanu saskaņā ar 5.a nodaļu, būs jāpieņem vēl viens lēmums, un pēc tam 2005. gada 4. janvārī, t. i., pēc pievienošanās, pieņemot šos lēmumus par pārstrukturēšanu.

([50]) Izvērstu 5.a nodaļas procedūru skatīt lēmuma par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu 3.2. daļā.

(241) Komisija nevar piekrist saņēmēja argumentam, ka visu pārstrukturēšanā iesaistīto publisko tiesību kreditoru piekrišana pārstrukturēt tiem pienākošos Gdiņas kuģu būvētavas parādus saskaņā ar 5.a nodaļu ir juridiski saistošais akts, kas pieprasīts spriedumā *Fleuren Compost* lietā. Saņēmējs pamatā argumentēja, ka 5.a nodaļa nav *lex specialis* attiecībā pret citiem tiesību aktiem, kas atļauj pārstrukturēt publisko tiesību saistības, un ka Rūpniecības attīstības aģentūras priekšsēdētāja amatpienākums bija pārvaldīt un veicināt pārstrukturēšanas procesu, nevis aizstāt iesaistītās iestādes, kuru kompetencē ir konkrētas saistības. Komisija norāda, ka šī Polijas tiesību aktu interpretācija ir pretrunā visiem Polijas līdzšinējiem iesniegumiem un pašas 5.a nodaļas tekstam un loģikai. Jāatzīst, ka 2002. gada 30. oktobra likums, kā argumentēja saņēmējs, "neaizliedz pārstrukturēšanā iesaistītajām iestādēm pieņemt lēmumus par norakstīšanu, ciktāl tām to ļauj vispārīgie noteikumi". Tomēr, ja šīs iestādes tā rīkotos, uz šīm saistībām vairs neattiektos 5.a nodaļa, ņemot vērā visas ar tām saistītās priekšrocības, kuras pats saņēmējs ir uzskaitījis: tiesības saņemt Rūpniecības attīstības aģentūras aizdevumu, jebkuru iesāktu izpildes darbību apturēšana, atbrīvojums no bankrota un procentu neuzkrāšanās par summām, kurām iestājies termiņš.

(242) Komisija nevar piekrist saņēmēja argumentam, ka pēc 2006. gada 30. jūnija par saistībām, kas pārstrukturētas saskaņā ar 5.a nodaļu, netika uzkrāti procenti. Polija noraidīja šādu Polijas tiesību aktu interpretāciju. Turklāt par to procentu (daļēju) norakstīšanu, kuri uzkrājušies pēc 2006. gada 30. jūnija, Polija paziņoja kā par jaunu atbalstu, tāpēc ir acīmredzami, ka šie procenti faktiski ir uzkrājušies.

b) ***Lēmuma par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu I pielikuma B daļā minētais 28.–34. pasākums***

(243) Komisija nevar piekrist Polijas argumentam, ka šis atbalsts tika *de facto* piešķirts tā fakta dēļ, ka visas attiecīgās piešķīrējas iestādes izteica mutiskus apgalvojumus valdības darba grupas (kuģu būves nozares darba grupas) sanāksmē par Polijas kuģu būvētavu pārstrukturēšanu. Šādi apgalvojumi, ja tādi bija, bija tikai mutiski, un, lai saskaņā ar Polijas tiesību aktiem rastos tiesiska paļāvība, nepārprotami bija jāveic papildu ieviešanas darbības.

c) ***Rūpniecības attīstības aģentūras kapitāla ieguldījums***

(244) Saņēmēja arguments, ka atbalsts ticis piešķirts pirms pievienošanās, jo precīza ekonomiskā ietekme bija zināma pirms pievienošanās dienas, izriet no Pievienošanās līguma IV pielikuma 3. punkta pārprašanas. Lai atbalstu uzskatītu par iepriekšēju atbalstu, pasākumam ir jāatbilst divām prasībām: tam jābūt piešķirtam pirms pievienošanās (kas atbilst juridiski saistošam kompetentās piešķīrējas iestādes lēmumam), un tas nedrīkst būt "piemērojams pēc pievienošanās". Šie ir divi atsevišķi nosacījumi, kuri abi ir jāizpilda. Saņēmēja arguments, ka ekonomiskā ietekme uz valsti bija zināma pirms pievienošanās, attiecas uz otro prasību, nevis uz brīdi, kad tika piešķirts atbalsts.

(245) Komisija nevar piekrist Polijas argumentam, ka prasība reģistrēt parakstīšanos uz jaunām akcijām sešu mēnešu laikā bija tikai formāla. Komisija norāda, ka patiesībā pēc sešu mēnešu ilgā termiņa iestāšanās bija jāpieņem divi jauni atsevišķi lēmumi: jauna pilnsapulces rezolūcija par kapitāla palielināšanu un pašu parakstīšanos. Šķiet, ka saskaņā ar Polijas komerctiesībām uzņēmuma tiesības uz kapitāla ieguldījumu stājas spēkā rezolūcijas par kapitāla palielināšanu (t. i., pirmās 2004. gada 17. februāra rezolūcijas) pieņemšanas dienā. Reģistrācija ir svarīga uzņēmuma ārējiem līgumiem, nevis attiecībām ar saviem akcionāriem. Taču, ja reģistrācija netiek veikta, arī tam var būt juridiskas sekas uz uzņēmuma un akcionāru attiecībām: ja tā netiek veikta sešos mēnešos, beidzas rezolūcijas par uzņēmuma kapitāla palielināšanu termiņš, un kapitāla ieguldīšanu nevar veikt. Šajos apstākļos, lai palielinātu uzņēmuma kapitālu, ir vajadzīga jauna akcionāru rezolūcija. Pilnsapulce 2005. gada 4. martā patiešām pieņēma šādu rezolūciju. Tomēr tas, ka rezolūcija netika pieņemta vienprātīgi (iebilda trīs lieli akcionāri), pierāda, ka šo rezolūciju nevar uzskatīt tikai par formālu prasību. Komisija norāda arī, ka beigās uz kapitālu parakstījās Rūpniecības attīstības aģentūra, nevis Valsts kase. Tāpēc 2004. gada 17. februāra rezolūciju nevar uzskatīt par galīgu saistošu lēmumu piešķirt atbalstu kapitāla ieguldījuma veidā, kas lēmuma par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu I pielikuma B daļā minēta kā 32. pasākums.

(246) Visbeidzot, Komisija norāda, ka ne Polija, ne saņēmējs nav apstrīdējis tās secinājumu, ka lēmuma par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu I pielikuma B daļā iekļautais 19.–27. pasākums ir jauns atbalsts un ka tie tādējādi ietilpst Komisijas atbildības jomā saskaņā ar EK līguma 88. pantu.

2. *VALSTS ATBALSTS EK LĪGUMA 87. PANTA 1. PUNKTA NOZĪMĒ*

2.1. VALSTS ATBALSTA ESĪBA

(247) EK līguma 87. panta 1. punktā ir noteikts, ka ar kopējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(248) Komisija uzskata, ka visu atbalstu, kas aprakstīts 209.–232. apsvērumā, ir piešķīrusi valsts vai tas piešķirts par valsts līdzekļiem, un, tā kā tas ir paredzēts vienam konkrētam uzņēmumam, tas bija selektīvs.

(249) Gdiņas kuģu būvētava ir viena no lielākajām Eiropas kuģu būvētavām un aktīvi konkurē konteinerkuģu tirgū jo īpaši ar Vācijas un Dānijas kuģu būvētavām, kā ir atzinusi Polija un saņēmējs un kā piebildusi Dānija un Dānijas kuģu būvēšanas apvienība savās piezīmēs par Komisijas lēmumu par oficiālās procedūras uzsākšanu. Konteinerkuģi 2006. gada beigās veidoja 26 % Eiropas kuģu būvju pasūtījumu ([51]).

(250) Šķiet, ka šajā gadījumā Gdiņas kuģu būvētava ir vienīgā būvētava ES, kas ražoja konkrēta tipa ro-ro kuģus: lielus vieglo automobiļu transportkuģus. Tomēr šī specializācija nenozīmē, ka Gdiņas kuģu būvētava vismaz potenciāli nekonkurē ar citām ES būvētavām. Komisija norāda, ka no piedāvājuma viedokļa pastāv ievērojami augsts aizvietojamības līmenis, vismaz kravas kuģu segmentā ([52]), pat ja, ņemot vērā dažādu kravas kuģu kategoriju pieprasījuma struktūru, šie kuģi nepieder pie viena tirgus.

(251) Tas nozīmē, ka citām ES kuģu būvētavām nebūtu nozīmīgu šķēršļu, lai sāktu ražot vieglo automobiļu transportkuģus, vismaz tehnoloģiju ziņā (ražošanas iekārtas, zinātība utt.). Taču Gdiņas kuģu būvētavas pastāvīgā subsidēšana, kas ļāva tai slēgt līgumus, pilnībā neapzinoties un nekompensējot visus iesaistītos riskus, varētu būt nozīmīgs šķērslis citu kuģu būvētavu iekļūšanai vieglo automobiļu transportkuģu tirgū.

([51]) *CESA* (Eiropas kuģu būvētavu apvienību kopiena) 2006.–2007. gada ziņojums.

([52]) Pasažieru kuģiem, tostarp izpriecu kuģiem, no piedāvājuma viedokļa iekļūšanai tirgū ir ievērojami šķēršļi.

(252) Komisija norāda, ka Gdiņas kuģu būvētava darbojas arī citos kravas kuģu tirgus segmentos, piedāvājot tādus ražojumus kā daudzfunkcionālie kuģi, sašķidrinātas naftas gāzes transportkuģi, produktu un ķimikāliju tankkuģi un beztaras kravas kuģi. Piemēram, produktu un ķimikāliju tankkuģi 2006. gada beigās veidoja apmēram 8 % Eiropas kuģu būvētavu pasūtījumu ([53]). Šajos segmentos īpaši aktīvas ir Vācijas un Rumānijas kuģu būvētavas.

(253) Pamatojoties uz iepriekšminēto, Komisija secina, ka Gdiņas kuģu būvētavai piešķirtais valsts atbalsts ietekmēja tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(254) Visbeidzot, Komisijai ir jānosaka, vai pasākumos, kas piešķirti Gdiņas kuģu būvētavai, bija ietverta nepienācīga priekšrocība un tādējādi kropļoja vai draudēja kropļot konkurenci. Komisija norāda, ka Polijas iestādes neapstrīdēja, ka šajā lēmumā apskatītie pasākumi tiek klasificēti kā valsts atbalsts, izņemot *KPS* piešķirtos aizdevumus un Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas sniegtās garantijas, kuras, pēc Polijas iestāžu domām, atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam.

(255) Turpmāk Komisija vispirms izskaidro, kāpēc tā uzskatīja, ka pastāvīgā publisko tiesību parādu nepiedzīšana neatbilda tirgus ekonomikas kreditora rīcības kritērijiem. Pēc tam Komisija novērtē Polijas apstrīdētos pasākumus. Visbeidzot, Komisija apsver apstākļus, kuros ir piešķirts šajā lēmumā apskatītais atbalsts, un tā ietekmi uz konkurenci.

a) ***Pastāvīga publisko tiesību parādu nepiedzīšana***

(256) Princips, ka pastāvīga publisko tiesību parāda nepiedzīšana pati par sevi var būt valsts atbalsts, ir nostiprinājies precedenta tiesībās ([54]). Polijas iestāžu sniegtajā

([53]) *CESA* (Eiropas kuģu būvētavu apvienību kopiena) 2006.–2007. gada ziņojums.

([54]) Ģenerāladvokāta *Jacobs* atzinums lietā C-256/97 *DM Transport* [1999] ECR I-3915, lieta C-480/98 *Spānija pret Komisiju* [2000] ECR I-8717.

informācijā ([55]) ir skaidri norādīts, ka Gdiņas kuģu būvētavai bija nenokārtoti parādi, kurus regulēja publiskās tiesības, pat vēl no 2004. gada. Būvētava atlīdzināja publisko tiesību saistības neregulāri, un tās atlikušā parāda nomaksa ir pastāvīgi atlikta, ļoti iespējams, ka bez nekāda oficiāla attiecīgo publisko kreditoru lēmuma, vai tiem tika noteikts maksājumu grafiks. Polija paskaidroja, ka saņēmējs bija nodomājis atmaksāt publisko saistību tiesības, kas atlikušas 2007. gada 30. septembrī (kopā 443 miljoni PLN), izmantojot Valsts kases veikto kapitāla ieguldījumu pēc būvētavas privatizācijas. Tā kā šis ir nenoteikts notikums, kura laiks nav precīzi noteikts, būvētavas nodomi liecina, ka praksē publisko tiesību saistības tika atliktas uz nenoteiktu vai nenorādītu laiku un tika atlīdzinātas tikai laiku pa laikam, kā ļāva būvētavas naudas plūsma. Komisija uzskata, ka neviens tirgus ekonomikas kreditors nepiekristu šādai pret viņu pastāvošo saistību neierobežotai atlikšanai, kuru izpildes nosacījums būtu tāds nenoteikts notikums kā privatizācija un valsts veikta rekapitalizācija (kas ir valsts atbalsts, kura likumība un saderība ar kopējo tirgu ir apšaubāma). Turklāt nav nekādas norādes par to, ka attiecīgie publiskie kreditori būtu veikuši jebkādus pasākumus, lai piedzītu no Gdiņas kuģu būvētavas saskaņā ar publiskajām tiesībām pienākošos parādus, jo īpaši piespiedu atgūšanas vai bankrota tiesību ceļā. Tāpēc Komisija secina, ka pastāvīga publisko tiesību parādsaistību nepiedzīšana rada priekšrocību, ko saņēmējs nebūtu ieguvis no tirgus ekonomikas kreditora, un tāpēc ir valsts atbalsts, kas pielīdzināms (bezprocentu) aizdevumam.

b) ***Pasākumi, par kuriem Polija uzskata, ka tie atbilst privātā ieguldītāja rīcības kritērijiem***

KPS aizdevumi

(257) Komisija nevar piekrist Polijas argumentam, ka atbalstā apgrozāmo līdzekļu aizdevumu veidā nebija valsts atbalsta. Komisija norāda, ka *KPS* pieprasītā procentu likme bija apmēram par 400 pamata punktiem lielāka par atsauces likmi. Komisija arī piebilst, ka Gdiņas kuģu būvētava vairākus gadus ir bijusi ļoti nedrošā finansiālā situācijā, un tās saistības ievērojami pārsniegušas aktīvus. Gdiņas kuģu būvētava nevarēja iegūt finansējumu ražošanas vajadzībām no neviena cita ārēja avota. Tās apgrozāmie līdzekļi tika finansēti no avansa maksājumiem, kurus pilnībā sedza Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas garantijas, no aizdevumiem, ko pilnībā sedza Valsts kases garantijas, un no *KPS* aizdevumiem. Tāpēc nešķiet, ka *KPS* pieprasītā procentu likme pareizi atspoguļotu pastāvošo risku. Kaut gan *KPS* pieprasīja ķīlu, tās vērtība tomēr ir apšaubāma; jāatceras, ka Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija un Valsts kase pieprasīja līdzīgu ķīlu, un, ņemot vērā Gdiņas kuģu būvētavas aktīvu/saistību attiecību, šķiet iespējams, ka *KPS* nevarēja iegūt būvētavas aktīvu pirmās šķiras ķīlu. Jebkurā gadījumā Polija nav sniegusi sīku informāciju, kas ļautu Komisijai noteikt pieprasītās ķīlas reālo vērtību.

(258) Turklāt nav nekādas atšķirības starp *KPS* piešķirtajiem un Rūpniecības attīstības aģentūras, kurai pieder *KPS*, piešķirtajiem aizdevumiem. Ir grūti saprotams, kā Polija var vienlaikus apgalvot, ka Rūpniecības attīstības aģentūras piešķirtie aizdevumi ir valsts atbalsts, bet tās meitasuzņēmuma – *KPS* – piešķirtie aizdevumi atbilst tirgus ieguldītāja principa prasībām.

(259) Visbeidzot, Komisija piebilst, ka *KPS* tika nodibināts kā valdības kontrolēts fonds ar publiskās politikas mērķiem, kam finansējumu pilnībā sniedza vai garantēja valsts ar Rūpniecības attīstības aģentūras starpniecību. Saskaņā ar dokumentu "Polijas kuģu būves nozares (jūras kuģu būvētavu) stratēģija 2006.–2010. gadam" *KPS* tika "nodibināts, lai organizētu kuģu būvētavu ražošanas finansēšanu, kamēr kontroli pārņems privāti ieguldītāji". Stratēģijā, kas ir izstrādāta, lai sasniegtu ne tikai ekonomiskus, bet arī sociālus un makroekonomiskus mērķus ([56]), tiek piešķirtas dažādas pilnvaras *KPS*, kā arī Rūpniecības attīstības aģentūrai, Valsts kasei un citām kompetentām valsts iestādēm. *KPS* finansiālās saites ar Rūpniecības attīstības aģentūru un Valsts kasi ir skaidras, un *KPS* darbojas drīzāk kā līdzeklis aktīvu nodošanai, kas no valsts budžeta asignēti Polijas kuģu būvētavām, tostarp Gdiņas kuģu būvētavai.

(260) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija secina, ka *KPS*, piešķirot Gdiņas kuģu būvētavai apgrozāmo līdzekļu aizdevumus, nerīkojās kā tirgus ekonomikas ieguldītājs. Tāpēc šie aizdevumi, kas uzskaitīti 158. apsvēruma 1. un 2. tabulā, ir valsts atbalsts.

([55]) Jo īpaši 2008. gada 9. janvāra vēstules 3. pielikums.

([56]) Polijas kuģu būves nozares (jūras kuģu būvētavu) stratēģija 2006.–2010. gadam, kas pieņemta 2006. gada augustā, 7. lpp.

Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija

(261) Polija savās piezīmēs pēc lēmuma par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu pieņemšanas argumentēja, ka garantijas, ko Gdiņas kuģu būvētavai piešķīra Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija, nebija valsts atbalsts. Komisija nevar piekrist šim apgalvojumam.

(262) Pirmkārt, Komisija norāda, ka Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas avansa maksājumu garantijas garantē Valsts kase, un ka saistītie darījumi tiek grāmatoti atsevišķā bankas kontā uz "*Interes Narodowy*" vārda. Ja šajā kontā nepietiek līdzekļu, Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija var ņemt aizdevumus no Valsts kases vai saņemt no Valsts kases aizdevumu garantijas.

(263) Otrkārt, Komisija atgādina par tās 2007. gada 18. jūlija lēmumu lietā N 105/07 ([57]), ar ko tā apstiprināja, ka shēmā, ko Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija izmantoja, lai nodrošinātu Valsts kases garantētās eksporta apdrošināšanas programmas darbību, nav valsts atbalsta. Pašlaik šī shēma attiecas uz to ražošanas garantiju tipu, kādas pēdējos dažos gados saņem Gdiņas kuģu būvētava. Komisija piebilst, ka ir skaidri noteikts, ka shēma neattiecas ([58]) uz finansiālās grūtībās nonākušiem uzņēmumiem Pamatnostādņu par valsts atbalstu grūtības nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai nozīmē. Shēmas galvenā īpašība ir tāda, ka garantijas prēmijas tiek noteiktas, pamatojoties uz riska novērtējumu. Piemēram, garantijas prēmija uzņēmumam, kas pieder pie augstākā riska kategorijas, atbilst […] % gadā par garantijām ar darbības laiku līdz diviem gadiem un […] % gadā par garantijām ar darbības laiku virs diviem gadiem. Pamata prēmija ir vienāda ar […] % gadā. Salīdzinājumam: garantijas Gdiņas kuģu būvētavai Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija piešķīra par 2 % lielu prēmiju gadā, ja garantija nepārsniedza 35 miljonus PLN, un par 1 % lielu prēmiju gadā, ja garantija pārsniedza šo summu.

(264) Tāpēc ir skaidrs, ka Gdiņas kuģu būvētava nav tiesīga saņemt garantijas, uz kurām attiecas iepriekš aprakstītā shēma, ko Komisija apstiprinājusi kā shēmu, kurā nav ietverts atbalsts. Attiecīgi garantijās, kas piešķirtas Gdiņas kuģu būvētavai, ir ietverts atbalsts.

(265) Turklāt ir acīmredzami, ka Gdiņas kuģu būvētavai pieprasītā garantijas prēmija ir ievērojami zemāka par pamata prēmiju, ko izmanto garantijām, kas izsniegtas dzīvotspējīgiem uzņēmumiem, un vairākas reizes zemāka, nekā prēmija, ko pieprasa uzņēmumiem ar augstu riska kategoriju, kuri ir tiesīgi piedalīties iepriekš aprakstītajā shēmā. Komisija secina, ka Gdiņas kuģu būvētavai piemērotā garantijas prēmija neatbilst tirgus prēmijai, un ka tāpēc šīs garantijas ir valsts atbalsts.

(266) Treškārt, atbilstīgi Komisijas paziņojumam par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā ([59]), lai atsevišķa valsts garantija nebūtu valsts atbalsts, aizņēmējs nedrīkst būt nonācis finansiālās grūtībās. Šajā gadījumā tā noteikti nav. Atbilstīgi minētajam paziņojumam, ja aizņēmējs ir nonācis finansiālās grūtībās, garantijas atbalsta elements var būt tik liels, cik liela ir summa, uz ko attiecas garantija.

(267) Visbeidzot, Komisija piebilst, ka Gdiņas kuģu būvētava balstījās tikai uz Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas un Valsts kases sniegtajām garantijām, un tai neizdevās iegūt garantijas tirgū.

(268) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija secina, ka Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija, piešķirot Gdiņas kuģu būvētavai garantijas, nerīkojās kā tirgus ekonomikas ieguldītājs.

c) ***Gdiņas kuģu būvētavai piešķirtā valsts atbalsta radītais konkurences kropļojums***

(269) Komisija uzskata, ka, pilnībā paļaujoties uz valsts atbalstu, Gdiņas kuģu būvētava varēja īstenot pret konkurenci vērstu praksi, piemēram, noteikt par ražošanas izmaksām zemākas cenas, neizjūtot sekas, kādas parasti ir šādai praksei, proti, izstumšana no tirgus.

(270) Turklāt Komisija piebilst, ka viena no Gdiņas kuģu būvētavas ilgtermiņa problēmām bija līgumu slēgšana, kuri, kā izrādījās, radīja zaudējumus, jo palielinājās zlota vērtība pret dolāru – dominējošo valūtu kuģu būves nozarē, un pasaulē palielinājās tērauda plākšņu cena. Šie ārējie faktori tika identificēti kā galvenais apdraudējums būvētavas darbības turpināšanai jau 2002. gada pārstrukturēšanas plānā, un pēc tam tā grozītajā 2004. gada redakcijā, jaunajā 2006. gada pārstrukturēšanas plānā un, visbeidzot, privatizācijas gaitā 2008. gadā.

([57]) Komisijas 2007. gada 18. jūlija lēmums lietā N 105/07 Eksporta līgumu garantiju shēma, kopsavilkuma paziņojums OV C 214, 13.9.2007.

([58]) Eksporta apdrošināšanas polišu komitejas 2006. gada 20. decembra Rezolūcijas 111/2006 3. panta 1. punkta 1) apakšpunkts.

([59]) OV C 71, 11.3.2001., 14. lpp.

(271) Neraugoties uz to, ka būvētavas vadība apzinājās šos draudus, būvētava turpināja slēgt līgumus, neveicot nekādus riska mazināšanas pasākumus. Uzņēmums turpināja šādu darījumu praksi nepieredzētā kuģu būves tirgus uzplaukuma laikā no 2004. līdz 2008. gadam, kad kuģu būves cenas palielinājās līdz rekordaugstiem līmeņiem. Šīs prakses rezultātā būvētava saglabāja aktivitātes līmeni un nodarbināto skaitu, taču tas notika uz lielu zaudējumu rēķina no regulārajām kuģu būves ražošanas darbībām. Saskaņā ar padziļinātās pārbaudes ziņojumu, ko *Amber* sagatavoja 2008. gada pirmajā pusē, arī tā brīža pasūtījumu reģistra 2008. un 2009. gadā izpildāmajiem pasūtījumiem pastāv ievērojamu zaudējumu risks, jo ir noslēgti zaudējumus nesoši līgumi bez riska mazināšanas pasākumiem; Polija ir apstiprinājusi šo informāciju.

(272) Uz šī pamata Komisija secina, ka viss II daļas 7. punktā aprakstītais Gdiņas kuģu būvētavai piešķirtais atbalsts izkropļo vai draud izkropļot konkurenci kuģu būves tirgū.

Secinājums

(273) Secinot Komisija uzskata, ka visi Gdiņas kuģu būvētavai piešķirtie pasākumi ir valsts atbalsts EK līguma 87. panta 1. punkta nozīmē.

2.2. **Iespēja Polijai un trešām personām iesniegt piezīmes**

(274) Komisija ar 2005. gada 1. jūnija lēmumu uzsāka oficiālu izmeklēšanu par vairākiem pasākumiem, tostarp parādu pārstrukturēšanu (norakstīšanu, atlikšanu, izmaiņas maksājumu grafikā), pamatojoties uz dažāda veida juridisku pamatojumu un attiecībā uz noteiktu skaitu publisku kreditoru, kapitāla ieguldījumu, Valsts kases ražošanas garantiju un kapitāla piesaistes pasākumu (parādzīmju emisija un parāda dzēšana pret akciju kapitālu).

(275) Komisija arī skaidri noteica, ka Polijas arguments par to, ka kuģu īpašnieku avansa maksājumi jāuzskata par pašu ieguldījumu, nav pieņemams. Šajā sakarībā Komisija pauda šaubas par to, vai avansa maksājumu garantijas, ko izsniedza Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija, bija valsts atbalsts, un paziņoja, ka izmeklēs šo avansa maksājumu raksturu.

(276) Gan Polija, gan saņēmējs iesniedza piezīmes, tomēr, kaut gan tie apstrīdēja Komisijas kompetenci novērtēt dažu attiecīgo pasākumu saderību ar kopējo tirgu, tie neapstrīdēja Komisijas secinājumu, ka, ciktāl šie pasākumi ir piešķirti pēc Polijas pievienošanās ES, tie bija jauns atbalsts EK līguma 87. panta 1. punkta nozīmē. Vienīgais izņēmums bija to garantiju raksturs, kuras izsniedza Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija, par kurām tika apgalvots, ka tās neietver valsts atbalstu. Polija vēlāk argumentēja arī, ka *KPS* piešķirtie aizdevumi nav valsts atbalsts. Šos Polijas un saņēmēja izvirzītos argumentus Komisija ir apskatījusi iepriekš.

(277) Komisijas izmeklēšanā Polijas valdība vairākas reizes ievērojami mainīja savu kā Gdiņas kuģu būvētavas akciju kontrolpaketes turētājas stratēģiju, kā liecina iepriekš izklāstītais notikumu apraksts. Kuģu būves nozares konsolidēšanas stratēģija kļuva par Gdiņas un Gdaņskas kuģu būvētavu nodalīšanas stratēģiju, un pēc tam – par lēmumu daļēji privatizēt Gdiņas kuģu būvētavu, kas vēlāk tika mainīts par pilnīgas privatizācijas stratēģiju. Arī šī pieeja stratēģijai ir apšaubāma, ņemot vērā nepārprotamo tirgus dalībnieku intereses trūkumu par būvētavas iegādi.

(278) Kā norādīts iepriekš, Komisija regulāri sazinājās ar Polijas kā Gdiņas kuģu būvētavas īpašnieces iestādēm un ar pašu Gdiņas kuģu būvētavu. Komisija regulāri norādīja gan Polijai, gan būvētavai, ka viss atbalsts, kas piešķirts būvētavai no valsts līdzekļiem, iespējams, ir valsts atbalsts EK līguma 87. panta 1. punkta nozīmē, ņemot vērā būvētavas nedrošo finansiālo situāciju un ārējā tāda finansējuma neesamību, kurā nebūtu ietverts valsts atbalsts. Komisija brīdināja arī, ka šis valsts atbalsts ir piešķirts, pārkāpjot EK līguma 88. panta 3. punktu, un nav saderīgs ar kopējo tirgu. Komisija vairākkārt norādīja arī, ka garantijas, ko Gdiņas kuģu būvētavai sniedza Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija, ir valsts atbalsts.

(279) Izmeklēšanā Komisija arī apkopoja sīku informāciju par *KPS* darbībām un apgrozāmo līdzekļu aizdevumu raksturu, ko tā piešķīra būvētavai. Komisija norādīja Polijai, ka ir ļoti iespējams, ka šie aizdevumi ir valsts atbalsts EK līguma 87. panta 1. punkta nozīmē.

(280) Visbeidzot, Komisija izmeklēšanā konstatēja, ka Gdiņas kuģu būvētavai joprojām uzkrājās publisko tiesību saistības. Komisija apkopoja informāciju par šo jautājumu un informēja Poliju (kā būvētavas īpašnieci un kreditori), ka publisko tiesību parādsaistību nepiedzīšana vai parāda pārstrukturēšana varētu būt valsts atbalsts EK līguma 87. panta 1. punkta nozīmē.

3. *ATBALSTA SADERĪBA AR KOPĒJO TIRGU – ATKĀPE SASKAŅĀ AR EK LĪGUMA 87. PANTA 3. PUNKTU*

(281) Pasākumu galvenais mērķis ir palīdzēt finansiālās grūtībās nonākušam uzņēmumam un ļaut tam turpināt darbību. Šādos gadījumos, ja tiek izpildīti attiecīgi nosacījumi, var piemērot EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktā paredzēto atbrīvojumu, kas atļauj valsts atbalstu, kas piešķirts, lai veicinātu zināmu saimniecisko darbību attīstību, ja šāds atbalsts nelabvēlīgi neietekmē tirdzniecības apstākļus tādā apmērā, kas ir pretēji sabiedrības interesēm.

(282) Grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanas un pārstrukturēšanas atbalstu pašlaik regulē Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ([60]) (turpmāk "pamatnostādnes"), kas aizstāja iepriekšējo 1999. gadā pieņemto dokumentu ([61]) (turpmāk "1999. gada pamatnostādnes").

(283) Pamatnostādņu pārejas noteikumos ir noteikts, ka paziņojumi, kas reģistrēti pirms 2004. gada 10. oktobra, tiek pārbaudīti, ņemot vērā paziņošanas brīdī piemērojamos kritērijus (103. punkts). Šajā gadījumā par dažiem pasākumiem Komisijai tika paziņots 2004. gada 29. aprīlī saskaņā ar starpposma mehānismu atbilstīgi Pievienošanās līguma IV pielikuma 3. punktam, kad spēkā bija 1999. gada pamatnostādnes. Taču pamatnostādnēs ir noteikts arī, ka tās attiecas uz jebkura tāda glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsta novērtēšanu, kas piešķirts bez Komisijas atļaujas (nelikumīgs atbalsts), ja daļa atbalsta vai viss atbalsts ir piešķirts pēc 2004. gada 1. oktobra (104. punkta pirmā daļa). Ņemot vērā, ka gandrīz visi 209.–232. apsvērumā aprakstītie pasākumi tika piešķirti nelikumīgi pēc minētās dienas, Komisija secina, ka jāpiemēro 2004. gada pamatnostādnes.

(284) Pamatnostādnes attiecas uz visu nozaru uzņēmumiem, izņemot pamatnostādņu 18. punktā uzskaitītos izņēmumus. Nostādnes par valsts atbalstu kuģu būvei ([62]), kas ir tiesiskais regulējums valsts atbalsta novērtēšanai šajā nozarē, atsaucas uz pamatnostādņu 12. punktu kā attiecīgo glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsta novērtēšanas juridisko pamatu.

A. GLĀBŠANAS ATBALSTS

(285) Pamatnostādnēs ir paredzēts, ka glābšanas atbalsts jāpiešķir kā pagaidu palīdzība finansiālās grūtībās nonākušiem uzņēmumiem līdz tam brīdim, kamēr tiek sagatavots pārstrukturēšanas plāns vai likvidēšanas plāns, vai ar mērķi risināt akūtu likviditātes krīzi.

(286) Komisija piebilst, ka Gdiņas kuģu būvētavai piešķirtais atbalsts neatbilst ne nosacījumam par pagaidu nozīmi, jo visi atbalsta pasākumi tika piešķirti par periodu, kas ievērojami pārsniedz paredzētos 6 mēnešus, ne nosacījumam par atgriezeniskumu, jo tika atļauts īstenot neatgriezeniskus pasākumus, piemēram, kapitāla ieguldījumus un parādu norakstīšanu, kas pielīdzināma dotācijām.

(287) Tāpēc Komisija secina, ka 209.–232. apsvērumā uzskaitītie pasākumi nav saderīgi ar kopējo tirgu kā glābšanas atbalsts.

B. PĀRSTRUKTURĒŠANAS ATBALSTS

(288) Pamatnostādņu 17. punktā ietvertajā definīcijā ir norādīts, ka pārstrukturēšanas atbalsta pamatā ir realizējams, saskaņots un tālejošs plāns atjaunot uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju pamatotā laikā. Pārstrukturēšanā parasti ietilpst šādi elementi: visu uzņēmuma darbību aspektu pārstrukturēšana, uzņēmējdarbības reorganizācija un racionalizācija, tostarp zaudējumus radošu darbību pārtraukšana un finanšu pārstrukturēšana. Ja pārstrukturēšanas darbības saņem valsts atbalstu, tas nevar aprobežoties ar finansiālu atbalstu, kas paredzēts pagātnes zaudējumu izlīdzināšanai, nerisinot šo zaudējumu iemeslus, t. i., neīstenojot reālu pārstrukturēšanu. Turklāt pārstrukturēšana vismaz daļēji jāfinansē par paša uzņēmuma līdzekļiem vai par ārējiem līdzekļiem, kas neietver valsts atbalstu, un valsts atbalstam jāaprobežojas ar minimālo apjomu, kas vajadzīgs, lai atjaunotu dzīvotspēju. Visbeidzot, ir jāievieš kompensācijas pasākumi, lai mazinātu atbalsta kropļojošo ietekmi.

(289) Ņemot vērā pārstrukturēšanas atbalsta ļoti kropļojošo raksturu, Komisija uzskata, ka atbalsts grūtībās nonākušiem uzņēmumiem sekmē saimnieciskās darbības attīstību bez nelabvēlīgas ietekmes uz tirdzniecību tādā apmērā, kas būtu pretrunā Kopienas interesēm, tikai tad, ja tiek izpildīti visi pamatnostādnēs izklāstītie nosacījumi.

(290) Turpmāk Komisija analizē, vai ir izpildīti šādi nosacījumi.

([60]) OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.
([61]) OV C 288, 9.10.1999., 2. lpp.
([62]) OV C 317, 30.12.2003., 11. lpp.

a) ***Atbilstība***

(291) Lai uzņēmums būtu tiesīgs saņemt glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu, tam jāatbilst grūtībās nonākuša uzņēmuma kritērijiem pamatnostādņu nozīmē. Komisija uzskata, ka Gdiņas kuģu būvētavas finansiālo situāciju, vismaz kopš 2002. gada, raksturo pastāvīga nelikviditāte un maksātnespēja, augoši zaudējumi un negatīva aktīvu vērtība. Tāpēc Gdiņas kuģu būvētava ir grūtībās nonācis uzņēmums saskaņā ar pamatnostādnēm.

b) ***Ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana***

(292) Atbilstīgi pamatnostādņu 34. punktam atbalsta piešķiršanas nosacījumam jābūt tāda pārstrukturēšanas plāna īstenošanai, kam jāļauj uzņēmumam atjaunot tā dzīvotspēju pieņemamā laikā. Dzīvotspējas atjaunošana nozīmē, ka uzņēmums pēc pārstrukturēšanas pabeigšanas spēj segt visas savas izmaksas un gūt pietiekamu peļņu no ieguldītā kapitāla, lai konkurētu pats saviem spēkiem. Pārstrukturēšana jāīsteno pēc iespējas ātri.

(293) Komisija piebilst, ka šajā izmeklēšanā tā izskatīja divus pārstrukturēšanas plānus (2004. un 2006. gada plānu), ko sagatavoja būvētavas vadība un apstiprināja tās akciju kontrolpaketes turētājs – valsts. Komisija secināja, ka tās nopietnās bažas par to, vai, īstenojot šos divus plānus, tiktu atjaunota dzīvotspēja, nav kliedētas. Tā kā 2004. gada pārstrukturēšanas plāns ir aizstāts ar 2006. gada pārstrukturēšanas plānu, Komisija turpmāk izskaidro pamatojumu savām nopietnajām šaubām par 2006. gada pārstrukturēšanas plānu. Tomēr Komisija piebilst, ka šis plāns daudzos aspektos atgādina 2004. gada pārstrukturēšanas plānu un ka Komisijas lēmumā par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu paustās bažas attiecībā uz 2004. gada pārstrukturēšanas plānu pilnībā attiecas arī uz 2006. gada pārstrukturēšanas plānu.

(294) Komisija atgādina Polijas apgalvojumu pēc tam, kad tika pieņemts lēmums par oficiālās izmeklēšanas uzsākšanu, ka 2004. gada pārstrukturēšanas plāns bija pienācīgs ekonomisks pamats būvētavas pārstrukturēšanai. Īstenībā izrādījās, ka 2004. gada plāns nebija pietiekams, lai atjaunotu būvētavas dzīvotspēju, un tas bija jāgroza jau 2006. gadā.

(295) Komisija piebilst, ka 2006. gada pārstrukturēšanas plānā galvenā uzmanība bija pievērsta finanšu pārstrukturēšanai un ka rūpnieciskie aspekti nebija pārliecinoši apskatīti. Plānā nebija ietverta pārliecinoša un tālejoša rūpniecības stratēģija.

(296) To jo īpaši parāda ierosinātā ieguldījumu stratēģija, ko var raksturot kā nelielu uzlabošanas projektu apkopojumu bez visaptveroša redzējuma, kurš bija vajadzīgs, lai modernizētu iekārtas, no kurām daudzas tiek izmantotas vēl no 20. gadsimta 70. gadiem. Plānā nav izvērsti analizēts ražošanas iekārtu pašreizējais stāvoklis un to trūkumi, un nav apzināti būvētavas neefektīvie ražošanas posmi. Saskaņā ar Komisijas neatkarīgā konsultanta sniegto informāciju ieguldījumiem asignētās summas (240 miljoni PLN; 69 miljoni euro) ir pārāk mazas, lai garantētu reālu modernizāciju.

(297) Lai parādītu plānotos ieguldījumus uz kopējā fona, ir vērts apsvērt arī 2006. gada pārstrukturēšanas plānā aplēstās būvētavas aktīvu ikgadējā nolietojuma prognozes un pamatlīdzekļu vērtības tendences. Tiek lēsts, ka nolietojums 2007.–2009. gadā, t. i., ieguldījumu periodā, būs 100 miljoni PLN. No tā izriet, ka vismaz 40 % no plānotajiem ieguldījumiem 240 miljonu PLN apmērā ir vajadzīgai tikai, lai saglabātu aktīvu pašreizējo tehnisko līmeni, un maksimālā reālai modernizācijai pieejamā summa būtu atlikušie 60 %. Bilances prognozē ir redzama stabila pamatlīdzekļu vērtības palielināšanās no 246 miljoniem PLN 2006. gadā līdz 361 miljona PLN 2010. gadā, taču 2010. gadā sāksies pretēja tendence, jo pamatlīdzekļu vērtība 2012. gadā (pēdējais prognozē iekļautais gads) atkal samazināsies līdz 284 miljoniem PLN.

(298) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija neuzskata, ka ieguldījumu stratēģija ir pietiekami tālejoša, lai ilgtermiņā nodrošinātu reālu modernizāciju un dzīvotspēju.

(299) Komisija piebilst arī, ka, kaut gan ražīguma rādītājs, kas izvirzīts kā 2012. gadā sasniedzamais mērķis un ir 37 cilvēkstundas uz KBT, ir uzlabojums salīdzinājumā ar šībrīža situāciju, joprojām ir pieticīgs salīdzinājumā ar efektīvām Eiropas kuģu būvētavām, kuru ražīguma rādītājs ir apmēram 20 cilvēkstundas uz KBT.

(300) Plānā ir minēts, ka viena no būvētavas galvenajām problēmām ir liels darba kavējumu skaits un kvalificētu darbinieku trūkums, kuri dodas uz citām Eiropas kuģu būvētavām, kur saņem lielāku samaksu. Komisija uzskata, ka plānotais algu palielinājums 10 % apmērā 2006. gadā un 4 % gadā 2008. gadā un pēc tam, ir nepietiekams, lai atrisinātu šo problēmu.

(301) Pamatojoties uz iepriekšminēto, Komisija neuzskata, ka plānotā rūpniecības un organizatoriskā pārstrukturēšana būs pietiekama, lai atjaunotu būvētavu ilgtermiņa dzīvotspēju.

(302) Turklāt Komisija piebilst, ka būvētavas finanšu rezultātu prognoze nesaskan ar tās jutīguma analīzi, kas pamatojas uz scenāriju, kurā paredzēta ASV dolāra vērtības samazināšanās, kuģu cenu kritums un materiālu cenu un algu palielināšanās. Jutīguma analīzē ir redzams, ka ASV dolāra vērtības pazemināšanās par PLN 0,10 gadā nozīmētu, ka, īstenojot 2006. gada pārstrukturēšanas plānu, nevarētu atjaunot dzīvotspēju. Tāpēc Komisija secina, ka 2006. gada pārstrukturēšanas plāns nav pietiekami pamatots ([63]).

(303) Visbeidzot, Komisija piebilda, ka plānā paredzētos pārstrukturēšanas pasākumus nav iespējams īstenot bez ieguldītāja, un ka jaunā kapitāla apmērs, kas vajadzīgs, lai īstenotu šķietami samērā pieticīgu pārstrukturēšanu, ir ievērojams galvenokārt tāpēc, ka jāīsteno finanšu pārstrukturēšana, kas prasa lielus līdzekļus (1,015 miljardus PLN) ([64]). Komisija pauda šaubas par to, vai plāna pamatā ir reālistiski pieņēmumi par būvētavas spēju piesaistīt jaunu kapitālu.

(304) Šīs šaubas apstiprināja faktiskie notikumi Gdiņas kuģu būvētavas privatizācijas procesā. Kā norādīts iepriekš, valsts kā Gdiņas kuģu būvētavas īpašniece divreiz bija mēģinājusi atrast privātu ieguldītāju, kurš būtu gatavs pārņemt būvētavu. Neviens no privatizācijas mēģinājumiem (ne daļējā privatizācija 2006. gadā, ne visu valstij piederošo akciju pārdošana 2007. gadā) nebija sekmīgs. Komisija norāda, ka privatizācijas mēģinājumi notika laikā, kad kuģu būves tirgu raksturoja nepieredzēts uzplaukums un kas tādēļ radīja optimālus nosacījumus būvētavas pārdošanai. Privatizācijas procesa negatīvo rezultātu var skaidrot tikai kā pierādījumu tirgus dalībnieku ticības trūkumam, ka būvētava spētu atjaunot ilgtermiņa dzīvotspēju. Tas, ka *Amber* atsauca dalību privatizācijas procesā pēc padziļinātas pārbaudes, tikai apstiprina šo argumentu ([65]).

(305) Komisija ņēma vērā Polijas atkārtotos centienus atrast Gdiņas kuģu būvētavai privātu ieguldītāju pēc *Amber* dalības atsaukšanas. Tomēr līdz lēmuma pieņemšanai nebija pierādījumu, kas pārliecinātu Komisiju, ka atsākto privatizācijas mēģinājumu var īsā laikā pabeigt ar pozitīvu rezultātu un saskaņā ar pamatnostādnēm. Kā paskaidrots turpmāk, gan *ISD Polska* kopīgais pārstrukturēšanas plāns, gan *PSC* pārstrukturēšanas plāns balstās uz paļāvību, ka būvētavai tiks papildus piešķirts ievērojams valsts atbalsta apjoms un ka būvētavas dzīvotspēju varēs atjaunot, atbrīvojot to no nenokārtotajām saistībām un paredzamajiem zaudējumiem par spēkā esošiem līgumiem.

ISD sagatavotais kopīgais pārstrukturēšanas plāns

(306) Komisija secina, ka kopīgais pārstrukturēšanas plāns nepierāda, ka Gdiņas kuģu būvētavas dzīvotspēja tiks atjaunota pēc apvienošanās ar Gdaņskas kuģu būvētavu. Jo īpaši Komisiju nepārliecina plāna finanšu prognozes un pamatotība. Tā uzskata, ka plānā paredzētie pārstrukturēšanas pasākumi nav pietiekami tālejoši. Kaut gan pārskatītajā pārstrukturēšanas plānā ir ieviesti daži uzlabojumi, Komisija secina, ka ar to neizdosies atjaunot apvienoto kuģu būvētavu dzīvotspēju. Turpmāk ir Komisijas vērtējums par septembra pārstrukturēšanas plānu, ar ko tika aizstāts jūnijā sastādītais plāna projekts un kas izceļ tikai tās atšķirības, kuras ir svarīgas novērtējumā.

(307) Jūnija plānā paredzētie pieņēmumi par to, ka pašu kapitāla atdeve tiks sasniegta tikai 2020. gadā, bet ieguldījumu atdeve – tikai 2016. gadā, liek Komisijai secināt, ka projekts nav dzīvotspējīgs. Turklāt šo rezultātu pamatā ir nediskontētas summas; ja summas tiktu diskontētas, pašu kapitāla un ieguldījumu atdeve tiktu panākta vēl vēlāk. Septembra plāns šajā ziņā ir uzlabots, jo tajā ir norādītas diskontētas prognozes. Taču plānā ir pieņemts,

([63]) Komisija norāda, ka pamata scenārijā paredzētais valūtas kurss bija PLN 3,0/USD, taču pašreizējais valūtas kurss ir PLN 2,2/USD.

([64]) Būvētavas pašu kapitāls 2006. gadā bija negatīvs – 576 miljoni PLN.

([65]) *Amber* norādīja, ka tās analīze liecināja, ka būvētava pēc *Amber* paredzētās pārstrukturēšanas nekļūtu rentabla.

ka diskontētā pašu kapitāla atdeve tiks panākta 2018. gadā, t. i., 10 gadus pēc jauna ieguldītāja piesaistīšanas 2009. gadā, kas joprojām ir pārāk ilgs laiks un pierāda, cik riskants ir projekts. Tāpēc Komisija paliek pie viedokļa, ka plāns nepierāda projekta dzīvotspēju. Turklāt Komisija norāda, ka finanšu prognožu uzlabojuma pamatā nav tālejošāku pārstrukturēšanas pasākumu ieviešana (piemēram, ražīguma uzlabojumi vai izmaksu samazināšana), bet galveno pamatā esošo nepietiekami pamatoto finansiālo pieņēmumu grozījumi, kā tiks izskaidrots turpmāk.

(308) Finanšu prognozēs ir pieņemts, ka lielu daļu pārstrukturēšanas izmaksu var segt no uzņēmuma naudas plūsmas nākotnē. Komisija uzskata, ka uzņēmumam, kas pagātnē darbojies ar ārkārtīgi lieliem zaudējumiem un kam vajadzīga ievērojama pārstrukturēšana, tas nav reālistiski. Saskaņā ar septembra plānu naudas plūsmu ietekmēs iepriekšējās saistības, kas būs palielinājušās no 592 miljoniem PLN līdz 712 miljoniem PLN. Turklāt liela daļa publisko tiesību saistību (vairāk nekā 400 miljoni PLN) ir jāatmaksā no 2012. līdz 2018. gadam, t. i., ilgi pēc paredzētā pārstrukturēšanas perioda ([66]). Komisija norāda, ka ieguldītājs ir atzinis, ka sagaidāmo rezultātu līmenis ir uz rentabilitātes robežas, taču arī apgalvo, ka ir vēl kāds iemesls, kāpēc *ISD Polska* ir ieinteresēta šajā projektā. Ieguldītājs apgalvo, ka būvētava radīs nozīmīgu pieprasījumu cita grupas uzņēmuma – tērauda rūpnīcas *Huta Częstochowa* – produkcijai, tāpēc ieguldīšana Gdiņas kuģu būvētavā ir svarīga visai *ISD Polska* grupai.

(309) Komisija piebilst, ka kopīgā pārstrukturēšanas plāna pamatā ir pieņēmums, ka saistībā ar privatizāciju ir piešķirts valsts atbalsts, lai izlīdzinātu būvētavas bilanci un segtu paredzamos zaudējumus. Plāna pamatā ir arī pieņēmums, ka būvētavas darbību turpinās finansēt ar garantijām, kuras piešķīrusi Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija ar labvēlīgākiem nosacījumiem, nekā tā parasti izvirza dzīvotspējīgiem uzņēmumiem. Finanšu prognozēs ir ņemts vērā šis sagaidāmais valsts atbalsts. Septembra kopīgajā pārstrukturēšanas plānā šī papildu valsts atbalsta ietekme nav samazināta. Tieši pretēji – ieguldītājs norādīja uz potenciālām papildu saistībām 308 miljonu PLN apmērā, kas saistītas ar Gdaņskas kuģu būvētavas un valsts strīdu par nodokļiem. Ieguldītājs paredz, ka Valsts kase garantēs šo saistību atlīdzināšanu, ja tā stāsies spēkā.

(310) Tomēr Komisija norāda, ka ne jūnija plānā, ne tā septembra aktualizētajā redakcijā nav pilnīga tērauda konstrukciju ražošanas uzņēmējdarbības plāna. Šis ir nopietns trūkums, jo šim darbības virzienam pārstrukturēšanas perioda beigās būtu jārada 300 miljonus PLN liels apgrozījums, tas izmantotu būvētavas jauno un ievērojamo tērauda apstrādes jaudu (kas palielinātos no 4 % 2009. gadā līdz 20 % 2012. gadā) un tam būtu jāveido apmēram 10 % no jaunā būvētavas pārdošanas apjoma.

(311) Septembra plāns atsaucas uz neatkarīgu tirgus pētījumu, kurā, šķiet, ir pierādīts, ka nākamajos dažos gados Polijā un Eiropā kopumā palielināsies pieprasījums pēc tērauda konstrukcijām. Taču pētījumā nav analizēts, kā apvienotā būvētava varētu izmantot šo palielināšanos. Kaut gan septembra plānā ir sīkāk apskatīts tērauda konstrukciju darbības virziens, tajā nav analizēts, vai jaunās būvētavas ražošanas apjomu prognoze ir reālistiska. Pretēji minētajam, tajā ir papildu norādes par to, ka šīs prognozes varētu būt nereālistiskas.

(312) Pašreizējais tērauda konstrukciju ražošanas apjoms ir 2 000 tonnu, bet izvirzītais mērķa rādītājs ir 56 000 tonnu. Salīdzinājumā ar jūnija plānu septembra plānā jau 2010. gadā ir paredzēts sasniegt divreiz lielāku ražošanas apjomu (24 000 tonnu salīdzinājumā ar jūnija plānā paredzētajām 12 000 tonnām), un no 2012. gada sasniegt četrreiz lielāku ražošanas apjomu (56 000 tonnu salīdzinājumā ar jūnija plānā paredzētajām 13 000 tonnām). *Huta Częstochowa*, kas ir viens no lielākajiem tērauda ražotājiem Polijā, ražošanas apjoms ir 100 000 tonnu tērauda konstrukciju.

(313) *ISD Polska* ir uzskaitījusi Gdaņskas kuģu būvētavas spēkā esošos līgumus par tērauda konstrukciju izgatavošanu, tostarp vienu līgumu par naftas uzglabāšanas iekārtu izgatavošanu par apmēram 5 000 tonnām gadā 2008. un 2009. gadā. Saskaņā ar plānu šī konkrētā ražojuma apjoms līdz 2010. gadam būtu 16 000 tonnu, un līdz 2012. gadam tas palielinātos līdz 36 000 tonnām.

([66]) Piemēram, 2014. gadā prognozētā tīrā peļņa ir 93 miljoni PLN, no kuriem 55 miljoni PLN būs jāizmanto, lai atmaksātu vecās publisko tiesību saistības. Pēdējais gads, ko ietekmēs pārstrukturēšanas izmaksas saistībā ar pagātnes saimniecisko darbību (uzkrātajām publisko tiesību saistībām), ir 2018. gads, kad šim nolūkam papildus būs vajadzīga 45 miljonus PLN liela naudas plūsma.

(314) Netika iesniegta nekāda tirgus analīze vai prognozes, kas izskaidrotu no tērauda konstrukciju ražošanas gūtās peļņas prognozes (9,5 % 2010. gadā un apmēram 8 % pēc tam). Komisija norāda, ka saskaņā ar Polijas Statistikas biroja sniegto informāciju tērauda konstrukciju nozares rentabilitāte Polijā 2006. gadā palielinājās, sasniedzot 6 %, un 2007. gadā saglabājās šajā līmenī.

(315) Pamatojoties uz pieejamo informāciju, Komisija secina, ka tērauda konstrukciju darbības virziena, kam jābūt neatņemamai un nozīmīgai jaunās būvētavas darbības daļai, pamatā nav ticama jaunās būvētavas konkurētspējas analīze. Tirgus analīze nepierāda iespējamību, ka tirgū tiks pieprasīts viss jaunās būvētavas prognozētais ražošanas apjoms. Nav pierādīts, ka plāna pamatā ir reālistiski pieņēmumi par tērauda konstrukciju segmentu.

(316) Līgumu pārstrukturēšanas ziņā plānā ir apskatīti divi nozīmīgākie būvētavas pašreizējo grūtību cēloņi (materiālu izmaksu palielināšanās un zlota vērtības pieaugums), paredzot iepriekš aprakstīto pasākumu kopumu. Plāna pamatā galvenokārt ir pieņēmums, ka līgumos par kuģu būvi varēs iekļaut noteikumus par indeksāciju, vismaz daļēji nododot ar valūtas kursa svārstībām un materiālu izmaksām saistītos riskus kuģu īpašniekiem. Taču plānā nav parādīts, ka kuģu īpašnieki piekrīt vai varētu piekrist šādiem noteikumiem par indeksāciju. Septembra plānā bija sniegta papildinformācija par šo tēmu, jo īpaši izraksti no spēkā esošiem līgumiem, kuros bija iekļauti šāda tipa noteikumi par indeksāciju.

(317) Komisija ir pārbaudījusi šos pierādījumus un norāda, ka plānā norādītajos līgumos sākotnēji bija noteikumi par indeksāciju, ar ko jebkuru tērauda cenu palielinājumu segtu pircējs, taču šādi noteikumi tika atcelti ar vēlāku pielikumu un aizstāti ar vienošanos, saskaņā ar kuru kuģu būvētava un pircējs kopā pirktu materiālus un, pabeidzot šo pirkumu, vienotos par cenas korekciju. Vienošanās par šīs cenas korekcijas pasākumiem tiks panākta vēlākā papildinājumā. Tomēr šis papildinājums nav iesniegts Komisijai.

(318) Komisija arī norāda, ka šie līgumi tika noslēgti un pārskatīti periodā, kad bija rekordliels pieprasījums (2005. gads un pēc tam), kurā kuģu īpašnieku elastīgums bija reakcija uz piedāvājuma ierobežojumiem. Tā kā Komisija apzinās, ka tērauda cenas indeksācijas prakse kuģu būves nozarē ir izstrādāta nesen, ir jāpiebilst, ka iepriekš, jo īpaši grūtos laikos, šie noteikumi netika pieņemti.

(319) Pamatojoties uz pieejamo informāciju, Komisija neuzskata, ka plāns pierāda, ka būvētava spēs noslēgt līgumus ar noteikumiem par indeksāciju. Gdiņas kuģu būvētavas pieredze šajā ziņā, kā aprakstīts plānā, pēc Komisijas domām, nav pārliecinoša.

(320) Septembra plānā salīdzinājumā ar jūnija plāna projektu ir sīkāka informācija par paredzamo riska ierobežošanas stratēģiju ar valūtu saistītu risku mazināšanai. Taču plānā nav pierādīts, ka kāda no būvētavām ir lietojusi šos instrumentus (iekļaujot dabīgo riska ierobežošanu, kas nerada izmaksas) vismaz pēdējos gados ([67]). Kaut gan septembra plānā ir skaitliski noteiktas ierosinātās riska ierobežošanas politikas izmaksas un ietekme, tas neparāda, ka jaunā būvētava spētu tirgū nodrošināt šādus ierobežošanas pasākumus. No otras puses, ir skaidrs, ka bankas pieprasa ieguldītājiem sagatavot pilnīgu riska ierobežošanas stratēģiju, pirms lemt, vai piedāvāt riska ierobežošanu.

(321) Ņemot vērā šī faktora svarīgumu attiecībā uz būvētavas darbībām, plānā šis jautājums nav pārliecinoši apskatīts. Patiešām, jutīguma analīze liecina, ka neskatoties uz šo riska mazināšanas pasākumu ieviešanu, kas it kā ir iekļauti finanšu prognozēs, tās tomēr ir jutīgas pret nelielām valūtas kursa izmaiņām, kā aprakstīts turpmāk. Tāpēc Komisija nav pārliecināta, vai plānotā riska ierobežošanas politika ir pietiekami tālejoša, lai atjaunotu būvētavas ilgtermiņa dzīvotspēju.

(322) Nodarbinātības pārstrukturēšanas ziņā plānā nav ietverta nekāda racionalizācijas vajadzību analīze, tikai apgalvots, ka tiks samazināts strādājošo skaits. Plānā tiek minēts, taču arī šoreiz bez papildu pamatojuma, ka šīs samazināšanas izmaksas būs apmēram 69 miljoni PLN. Septembra plānā tiek skaitliski noteiktas nodarbinātības pārstrukturēšanas izmaksas un ietekme, bet netiek paskaidrots vai pamatots, uz kāda pamata ir aplēstas šīs izmaksas un ietekme. Uz šāda pamata Komisija nevar secināt, ka plānā būtu sīki identificēti liekā darbaspēka iemesli un ka izmaksu un ietekmes skaitliskās noteikšanas pamatā ir ticami pieņēmumi.

(323) Attiecībā uz finanšu prognozēm Komisija jo īpaši norāda uz šādiem pamata scenārija, uz kā pamatots *ISD Polska* sagatavotais finanšu modelis, trūkumiem, apšaubot šo prognožu ticamību.

([67]) Plānā ir norādīts, ka divos līgumos ir iekļauti valūtu regulējoši noteikumi, taču tie nav iesniegti.

(324) Pirmkārt, salīdzinājumā ar jūnija plāna projektu septembra plānā tiek pieņemts, ka vieglo automobiļu transportkuģu cena, kas būs viens no diviem jaunās būvētavas galvenajiem ražojumiem, būs ievērojami lielāka. Šīs prognozes plāna pirmajiem gadiem tiek pamatotas ar Gdiņas kuģu būvētavas noslēgtiem spēkā esošiem līgumiem. Taču tajā nav pamatotas prognozes par nākamajiem gadiem, un šajā ziņā nav sniegtas nekādas ārējas prognozes ([68]).

(325) Otrkārt, pieņēmums par algu palielinājumu pārstrukturēšanas periodā par apmēram 4–6 % gadā ir novērtēts par zemu, ņemot vērā nopietno kvalificēta personāla trūkumu, lielo mainību un darba kavējumu skaitu, un ārvalstu būvētavu un citu Polijas būvētavu algu konkurenci, ar ko ir saskārušās abas būvētavas. Septembra plānā ir paredzēts vēl mazāks algu pieauguma līmenis nekā jūnija plānā. Komisija piebilst, ka no 2007. gada janvāra līdz 2008. gada janvārim vidējā bruto alga Polijā palielinājās par 11,5 % ([69]) un ka ir paredzams, ka tā palielināsies vēl. Dažādi avoti, tostarp septembra pārstrukturēšanas plānā minētie avoti (piemēram, Polijas Valsts banka, ESAO, EK ekonomikas prognoze 2008. gada pavasarim, *Goldman Sachs*) vidējā termiņā Polijā prognozē ievērojamu algu pieaugumu un darbaspēka trūkuma kāpumu. Jebkurā gadījumā šis faktors bija jāņem vērā jutīguma analīzē.

(326) Treškārt, pamata scenārijā ir pieņemts, ka apgrozāmo līdzekļu garantiju izmaksas būs 1,5 %. Šīs aplēses pamatā ir pieņēmums, ka Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija izsniegs pilnu avansa maksājumu garantijas un ka šīs garantijas tiks piešķirtas par labvēlīgākiem nosacījumiem, nekā Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija pieprasa citiem (dzīvotspējīgiem) uzņēmumiem. Ja apvienotās būvētavas vēlētos iegūt līdzīgas garantijas tirgū, kā Polija apgalvoja 2008. gada 7. jūlija skaidrojumos, kapitāla izmaksas būtu ievērojami lielākas, nekā pieņemts pamata scenārijā ([70]), kam būtu tieša negatīva ietekme uz finanšu prognozēm.

(327) Ņemot vērā šos pieņēmumus, plānā nav sniegti pietiekami pierādījumi tam, ka finanšu prognožu pamata scenārijs ir reālistisks un izpildāms.

([68]) Plāns atsaucas uz vairākiem ārējiem ziņojumiem, par kuriem tiek apgalvots, ka tajos ir šī tipa kuģu cenu prognozes. Komisija norāda, ka tai iesniegtajos ziņojumos nav šādu prognožu.

([69]) Polijas Centrālā statistikas biroja 2008. gada 15. februāra publikācija.

([70]) Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija uzņēmumiem ar augstāku saistību neizpildes risku par tāda tipa garantijām, ko plānots piešķirt apvienotajai būvētavai par prēmiju 1–2 % apmērā, pieprasa 4,2 % garantētās summas. Plānā nav pierādīts, ka būvētava spētu tirgū iegūt līdzīga apjoma garantijas ar līdzīgiem nosacījumiem.

(328) Turklāt jutīguma analīze nepierāda, ka plāns ir pietiekami pamatots, lai izturētu būtiskāko ar būvētavas darbību saistīto riska faktoru ietekmi. Pārskatītā plāna septembra redakcijā nav pārliecinošu uzlabojumu.

(329) Jutīguma analīze liecina, ka ASV dolāra vērtībai samazinoties pret zlotu par 5 %, uzkrātā 10 gadu tīrā peļņa samazinātos par 35 %, pat ja pamata scenārijā tiktu ņemti vērā pārstrukturēšanas pasākumi valūtas kursa riska mazināšanai.

(330) Atsevišķa septembra plānam pievienota analīze liecina, ka, ja no 2013. līdz 2017. gadam (t. i., pēc tam, kad saskaņā ar plānu Polija būs ieviesusi euro) euro vērtība pret ASV dolāru palielinātos par 5 %, uzkrātā 10 gadu tīrā peļņa samazinātos par 44 % salīdzinājumā ar pamata scenārijā iekļauto rādītāju.

(331) Komisija norāda, ka, ja palielinātos abu šo valūtu vērtība (zlota vērtības vienreizēja palielināšanās 2009. gadā un euro vērtības vienreizēja palielināšanās 2013. gadā) pret ASV dolāru par 5 % salīdzinājumā ar pamata scenāriju, uzkrātā 10 gadu tīrā peļņa samazinātos par 80 % salīdzinājumā ar pamata scenārijā iekļauto rādītāju.

(332) Komisija secina, ka jutīguma analīze pierāda, ka finanšu prognozes ir jutīgas pret nelielām pamata pieņēmumu izmaiņām, jo īpaši attiecībā uz valūtas kursu, kas saskaņā ar plānu arī ir viens no svarīgākajiem faktoriem, kas izraisījis būvētavas pašreizējās finansiālās grūtības. Komisija uz šī pamata nevar secināt, ka kopīgais pārstrukturēšanas plāns būtu pietiekami pamatots, lai garantētu apvienoto būvētavu dzīvotspējas atjaunošanu ilgtermiņā.

PSC pārstrukturēšanas plāns

(333) Daudzējādā ziņā plānā ir nopietni trūkumi, kas liek Komisijai secināt, ka plāns nepierāda, ka pieņemamā laikā tiks atjaunota dzīvotspēja. Pārstrukturēšanas plāna lielā nekonsekvence rada nozīmīgas šaubas par tā dzīvotspēju un pamatotību. Tiek izteikti pretrunīgi pieņēmumi par būvētavas tirdzniecības stratēģiju un nākotnes ražošanas apjomu un jaudu. Turklāt izvēlēto stratēģiju nepamato nekāda tirgus analīze, un tā nepierāda, ka hipotētiskais ražošanas portfelis nestu peļņu.

(334) Attiecībā uz finanšu pārstrukturēšanu pieņēmumos par kapitāla izmaksām, ražošanas finansēšanas pasākumiem un valūtas kursu ir šādi būtiski trūkumi. Plānā ir pieņemts, ka visu pārstrukturēšanas periodu saglabāsies stabils valūtas kurss vēl optimistiskākā līmenī nekā pašlaik (PLN 3,46/EUR un PLN 2,23/USD salīdzinājumā ar šībrīža kursu PLN 3,32/EUR un PLN 2,12/USD). Turklāt pieņēmums, ka būvētavai izdotos par 30 % palielināt ieņēmumus, iegūstot papildu 100 miljonus USD, pārskatot spēkā esošos līgumus, jāskata, ņemot vērā to, ka būvētava jau ir veltījusi nozīmīgas pūles, lai pārskatītu spēkā esošos līgumus, un ka tā rezultātā daudzi no šiem līgumiem ir atcelti. Plānā nav pamatots pieņēmums, ka būs iespējama turpmāka pārskatīšana, tāpēc Komisija uzskata, ka tā ir nereālistiska.

(335) Attiecībā uz nodarbinātības pārstrukturēšanu tas, ka ieguldītājs piedāvā divas alternatīvas (saglabāt strādājošo skaitu pašreizējā līmenī vai samazināt to par 650 darbiniekiem), iespējams, liecina, ka tam nav skaidras stratēģijas, kā atjaunot būvētavas dzīvotspēju. Šie alternatīvie pieņēmumi liek apšaubīt arī finanšu prognozes, jo nav izskaidrots, kurš nodarbinātības līmenis bija šo prognožu pamatā.

(336) Plānā nav izvērsti izskaidrots, kā dažādie pārstrukturēšanas pasākumi, tostarp ieguldījumi un dažādi izmaksu samazināšanas pasākumi, ietekmēs finanšu prognozes. Citiem vārdiem, nav skaidrs, kāda ir paredzēto pārstrukturēšanas pasākumu un finanšu prognožu saikne, jo īpaši attiecībā uz ražošanu un pieskaitāmajām izmaksām. Piemēram, plānā nav parādīts, kā piecu gadu laikā tiek panākts paredzētais kuģu ražošanas izmaksu samazinājums par 25 %. Prognozes ticamību liek apšaubīt arī pretrunas attiecībā uz plānoto ieguldījumu līmeni. Tāpēc Komisija nav pārliecināta, ka finanšu prognožu pamata scenārijs ir ticams un ka tā pamatā ir reālistiski pieņēmumi.

(337) Nav nekādas analīzes, ar kuru tiktu pārbaudīts šo prognožu jutīgums pret tādiem riska faktoriem kā tirgus tendences un cenu, materiālu izmaksu, valūtas kursa, algu utt. izmaiņas. Tā kā nav sīki aprakstīti un pamatoti finanšu prognožu pamatā esošie pieņēmumi, šo prognožu iegūšanai izmantotais finansiālais modelis un jutīguma analīze, Komisija uzskata, ka nav pierādīta šo prognožu ticamība un plāna pamatotība.

(338) Visbeidzot, Komisija norāda arī, ka ieguldītājs par pārstrukturēšanas plāna sekmīgas īstenošanas priekšnosacījumu izvirzīja papildu valsts atbalsta piešķiršanu.

(339) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija uzskata, ka *PSC* sagatavotā 2008. gada jūnija pārstrukturēšanas plāna spēja atjaunot būvētavas dzīvotspēju nav pierādīta.

Secinājums

(340) Tā kā nav reālistiska un tālejoša pārstrukturēšanas plāna, Komisija secina, ka Gdiņas kuģu būvētavai piešķirtais 209.–232. apsvērumā aprakstītais atbalsts pilnībā ir darbības atbalsts, kas nav saderīgs ar kopējo tirgu kā pārstrukturēšanas atbalsts.

c) ***Atbalsts nepārsniedz nepieciešamo minimumu***

(341) Atbilstīgi pamatnostādņu 43. punktam atbalsta summa nedrīkst pārsniegt pārstrukturēšanai nepieciešamo minimumu, t. i., izmaksas, kas vajadzīgas, lai veiktu pārstrukturēšanu. Saņēmējam ir jāveic nozīmīgs ieguldījums pārstrukturēšanas finansēšanā, izmantojot savus līdzekļus vai ārēju finansējumu par tirgus likmēm. Šis ieguldījums pierāda tirgus ticību tam, ka uzņēmuma dzīvotspēju var atjaunot, un nodrošina valsts atbalsta ierobežošanu minimālajā apmērā. Lieliem uzņēmumiem, tādiem kā Gdiņas kuģu būvētava, šim ieguldījumam ir jābūt vismaz 50 % apmērā no pārstrukturēšanas izmaksām. Pašu ieguldījumam ir jābūt reālam, kas nozīmē, ka tajā nedrīkst ietvert paredzamo peļņu un naudas plūsmu (pamatnostādņu 43. punkts).

(342) Komisija novērtēja, vai 2006. gada pārstrukturēšanas plāns atbilst šim kritērijam, un tās atzinums bija negatīvs divu iemeslu dēļ. Pirmkārt, plāna pamatā bija pastāvīgs valsts finansējums garantiju, kapitāla ieguldījumu un parādu dzēšanas veidā, un tajā nebija pierādīts, ka šis valsts atbalsta līmenis bija vajadzīgs, lai atjaunotu būvētavas dzīvotspēju (jo īpaši tas, ka nebija iespējams īstenot alternatīvas pārstrukturēšanas stratēģijas, kam būtu vajadzīga mazāka apmēra valsts iejaukšanās). Otrkārt,

pašu ieguldījums bija ļoti ierobežots, un tāda ieguldītāja iejaukšanās, kurš varētu nodrošināt ārēju finansējumu par tirgus likmēm, bija tikai varbūtējs nākotnes notikums. Pašu ieguldījumā tiktu iekļauti tādi pasākumi kā vadības dalība akciju kapitāla palielināšanā, privātiem kreditoriem maksājamu parādu dzēšana pret akciju kapitālu un aktīvu pārdošana. Kopā šie pasākumi deva uzņēmuma pārstrukturēšanai apmēram 127 miljonus PLN. Taču, ņemot vērā, cik lielā mērā bija iesaistīta valsts, pat ja šie pasākumi tiktu atzīti par pašu ieguldījumu pamatnostādņu nozīmē, šis ieguldījums nebūtu bijis nozīmīgs.

(343) Komisija apskatīja arī būvētavas situāciju pēdējos dažos gados atsevišķi no 2006. gada pārstrukturēšanas plāna, kurš tā arī netika īstenots.

(344) Pirmkārt, no iepriekšminētā Gdiņas kuģu būvētavas situācijas apraksta ir redzams, ka būvētava tās pārstrukturēšanas vajadzībām nav varējusi piesaistīt praktiski nekādu ārējo finansējumu. Ir maz liecību par ārēju dalību būvētavas darbībās saskaņā ar tirgus nosacījumiem.

(345) Būvētavai izdevās vienoties par dažu tās komercsaistību pārstrukturēšanu, jo īpaši 2003. gada jūlijā noslēgtajā pārstrukturēšanas līgumā ([71]), kas attiecās uz saistībām aptuveni 424 miljonu PLN apmērā un komerciālu kreditoru parādu dzēšanu pret akciju kapitālu aptuveni 70 miljonu PLN apmērā. Tomēr vienlaikus Gdiņas kuģu būvētava ir iesaistīta daudzās piedziņas un tiesvedības procedūrās. Komisija piebilst arī, ka uzkrāto publisko tiesību saistību vērtība 2007. gada 30. septembrī bija 423 miljoni PLN. Komisija uzskata, ka 2003. gada pārstrukturēšanas līgumu var uzskatīt par pašu ieguldījumu tikai tad, ja iesaistītie kreditori piekrīt ilgākam atmaksas termiņam nekā parasti; šajā gadījumā uzņēmumam pārstrukturēšanas vajadzībām būtu papildu resursi, un samaksas termiņa pagarināšana būtu liecība, ka tirgus uzskata, ka būvētavas dzīvotspējas atjaunošana ir iespējama. Tas pats attiecas uz parādu dzēšanu pret akciju kapitālu. Taču, pat ja uzskatītu, ka pārstrukturēšanas līgums ir pašu ieguldījums, Komisija norāda, ka šis ieguldījums noteikti nebūtu pietiekams pamatnostādņu nozīmē. Pārstrukturēto komercsaistību līmenis ir līdzvērtīgs nepiedzītajām publisko tiesību saistībām. Būvētavai noteikti būtu jāsedz pārstrukturēšanas izmaksas, kas nebūtu parādu pārstrukturēšanas izmaksas.

(346) Polija un saņēmējs pēc oficiālās izmeklēšanas uzsākšanas argumentēja, ka kuģu īpašnieku maksājumi ir jāuzskata par pašu ieguldījumu. Komisija nevar piekrist šim argumentam. Pamatnostādnēs ir noteikts, ka pašu ieguldījums nedrīkst ietvert nekādu atbalstu, bet šis noteikums netiek izpildīts, piemēram, ja aizdevumam ir piešķirtas valdības garantijas, kurās ir atbalsta elementi (pamatnostādņu 44. punkta 1. zemsvītras piezīme). Avansa maksājumus pilnībā garantēja Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas garantijas, kuras, kā izskaidrots iepriekš, Komisija uzskata par valsts atbalstu. Tāpēc kuģu īpašnieku avansa maksājumus nevar uzskatīt par ārēju finansējumu par tirgus likmēm. No šī izriet, ka Polijas sākotnējam apgalvojumam par to, ka atbalsta intensitāte bija vienāda ar 31 %, pamatojoties uz pieņēmumu, ka avansa maksājumi, uz kuriem attiecās Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas garantijas, bija pašu ieguldījums, nevar piekrist.

(347) Komisija piebilst arī, ka *Ray Car Carriers* kļuva par Gdiņas kuģu būvētavas akcionāru parādu dzēšanas darījumā pret akciju kapitālu, tāpēc nepiedalījās pārstrukturēšanas izmaksu segšanā.

ISD sagatavotais kopīgais pārstrukturēšanas plāns

(348) Apsverot paredzamās 3 miljardu PLN lielās pārstrukturēšanas izmaksas un salīdzinot tās ar paredzamajiem finansēšanas avotiem, Komisija konstatē plānā finansējuma trūkumu, kas parādīts turpmāk 5. tabulā. Likumsakarīgi, ka apgrozāmo līdzekļu aizdevumi 280 miljonu PLN (1.b tabulas 14. pozīcija) un 45 miljonu PLN apmērā (1.b tabulas 16. pozīcija), kā arī apgrozāmo līdzekļu valsts aizdevumi 250–350 miljonu PLN apmērā šeit nav iekļauti, jo tie ir asignēti apgrozāmo līdzekļu finansēšanai, kas nav iekļauti pārstrukturēšanas izmaksās. Tas pats attiecas uz Rūpniecības attīstības aģentūras kapitāla ieguldījumu (200 miljoni PLN). Nenokārtoto maksājumu par Rūpniecības attīstības aģentūras akcijām Gdaņskas kuģu būvētavā (1.b tabulas 17. pozīcija) nevar uzskatīt par jaunās būvētavas pārstrukturēšanas finansējuma avotu, jo tas ir maksājums Rūpniecības attīstības aģentūrai, nevis būvētavai.

([71]) Apmēram 470 komerciālie kreditori, iespējams, arī valstij piederoši komunālo pakalpojumu uzņēmumi, piekrita norakstīt procentus un citas izmaksas un pārskatīt tiem pienākošos parādu atmaksas grafiku uz laiku no 2 līdz 4 gadiem. Līgumā aptvēra saistības aptuveni 424 miljonu PLN apmērā.

5. tabula

Plānoto pārstrukturēšanas izmaksu paredzamie finansējuma avoti *(miljoni PLN)*

(PLN million)

ISD Polska kapitāla ieguldījums	405
Ieguldījumu atbalsts	185
Aktīvu pārdošana	240
Valsts kapitāla ieguldījums	515
Valsts kapitāla ieguldījums	385
Valsts kapitāla ieguldījums	250
Nodokļu saistību norakstīšana	308
Kopā	2 288
Kopējās plānotās pārstrukturēšanas izmaksas	3 000
Finansējuma trūkums	712

(349) Ņemot vērā šo finansējuma trūkumu, Komisija secina, ka kopējais pārstrukturēšanas plāns nenodrošina pārstrukturēšanas finansējumu. Citiem vārdiem, plānā nav parādīts, kā var efektīvi veikt plānoto pārstrukturēšanu, pat ja būvētavai tiktu piešķirts ievērojams valsts atbalsts.

(350) Septembra kopīgajā pārstrukturēšanas plānā zināmas iepriekšējo ieņēmumu pozīcijas bija identificētas kā Gdiņas kuģu būvētavas un Gdaņskas kuģu būvētavas pašu ieguldījums pārstrukturēšanā (1.b tabula "Iepriekš veiktie pašu ieguldījumi (apgalvojums)"). Kaut gan daļu šo ieņēmumu (piemēram, daļu pārdoto aktīvu) varētu klasificēt kā pašu ieguldījumu pamatnostādņu nozīmē (reāls, faktisks un neietver valsts atbalstu), Komisija uzskata, ņemot vērā abu būvētavu nedrošo finansiālo situāciju, ka šie papildu ieņēmumi tika lietoti, lai samazinātu zaudējumus, un tos nevarēja izmantot īstai pārstrukturēšanai. Pat ja būvētava varētu ieviest dažus pārstrukturēšanas pasākumus (piemēram, nelielus ieguldījumus), piemēram, pateicoties aktīvu atsavināšanai, Komisija uzskata, ka nevarētu uzskatīt, ka šādi ieņēmumi neietver valsts atbalstu, jo būvētavu pārstrukturēšana un funkcionēšana bija iespējama tikai, pastāvīgi uzkrājot publisko tiesību parādsaistības, izmantojot iespēju turpināt zaudējumus radošo saimniecisko darbību un saņemot nepārtrauktu valsts atbalstu.

(351) Jebkurā gadījumā, ņemot vērā būvētavas finansiālo situāciju, ir skaidrs, ka jebkuri iepriekšējie ieņēmumi no būvētavas pašu līdzekļiem vai ārējiem avotiem ir izmantoti, lai finansētu būvētavas iepriekšējās darbības.

(352) Turklāt Komisija nevar piekrist šādiem plānotā pašu ieguldījuma posteņiem.

(353) Pirmkārt, kā minēts iepriekš apgrozāmo līdzekļu aizdevumi 280 miljonu PLN apmērā (1.b tabulas 14. pozīcija) netika asignēti, lai segtu paredzamās pārstrukturēšanas izmaksas, kas aprakstītas iepriekš, bet bija īpaši paredzēti, lai finansētu apgrozāmos līdzekļus notiekošai ražošanai. Turklāt šos aizdevumus nevar uzskatīt par reāliem un faktiskiem, bet drīzāk par potenciāliem un attāliem laikā. Tas pats attiecas uz apgrozāmajiem līdzekļiem 45 miljonu PLN apmērā ražošanai, kas nav kuģu būvēšana (1.b tabulas 16. pozīcija).

(354) Otrkārt, ieguldījumu aizdevumu 185 miljonu PLN apmērā ražošanai, kas nav kuģu būve (1.b tabulas 15. pozīcija), šajā stadijā nevar uzskatīt par reālu un pieejamu. Polija 2008. gada 7. jūlijā savos skaidrojumos paskaidroja, ka *ISD Polska* rīkoja sarunas ar vairākām bankām ar mērķi iegūt šo aizdevumu. Komisija pārbaudīja divus paziņojumus par ieinteresētību, kas iesniegti ar septembra pārstrukturēšanas plānu.

(355) Uz šī pamata Komisija nevar secināt, ka plāns pierāda, ka ieguldījumu aizdevums ir reāls un faktisks. Plāns tikai parādīja, ka *ISD Polska* veda sarunas ar divām bankām, no kurām viena, iespējams, bija ieinteresēta analizēt projektu. Tas, ka *ISD Polska* sāka darbu šajā projektā 2007. gada sākumā, kad tā ieguva kapitāla daļu Gdaņskas kuģu būvētavā, un līdz šim tai nav izdevies nodrošināt finansējumu šim mērķim, par to nopietni liecina.

(356) Treškārt, Komisija piebilst, ka septembra plānā ir norādīti atsevišķie komponenti aktīvu pārdošanai, kas tika veikta ar mērķi iegūt pašu ieguldījumu 240 miljonu PLN apmērā (1.b tabulas 13. pozīcija).

(357) Turklāt ne *ISD Polska*, ne Gdiņas kuģu būvētavai pašlaik nav tiesību atsavināt šo aktīvu galveno komponentu (zemi, uz kuras atrodas attiecīgie Gdaņskas kuģu būvētavas stāpeļi). Pašlaik ir nepārprotami juridiska rakstura šķēršļi (Gdiņas kuģu būvētavai ir jāiegūst īpašumtiesības uz šo zemi, bet tā ir pamatā atkarīga no uzņēmuma *Synergia 99*, kurā Gdiņas kuģu būvētava ir tikai viens no akcionāriem, likvidēšanas un administratīva procesa par Gdaņskas ostas robežu noteikšanu), un praktiska rakstura šķēršļi (zemi var pārdot tikai pēc stāpeļu demontāžas un iespējams tikai pēc teritorijas attīrīšanas), kas neļauj Gdiņas kuģu būvētavai un *ISD Polska* pārdot šos aktīvus. Turklāt, kā skaidro ieguldītājs, aplēstos lielos ieņēmumus no zemes pārdošanas varēs gūt tikai tad, kad būs nodrošinātas plānošanas atļaujas nosacījumu izmaiņas ([72]). Septembra plāns liecina, ka *Synergia 99* kā pašreizējais šī zemes gabala īpašnieks vēl nav veicis administratīvus pasākumus, lai izslēgtu šo zemi no ostas teritorijas. Kaut gan septembra plānā ir sīki izskaidroti *Synergia 99* projekta komponenti, tā faktiskā īstenošana joprojām ir atkarīga no dažādiem notikumiem, kas ir ārpus Gdiņas kuģu būvētavas vai *ISD Polska* kontroles, jo īpaši no izmaiņām ostas teritorijas robežās. Tāpēc Komisija nevar uzskatīt šo pašu ieguldījumu par reālu un faktisku.

(358) *ISD* ir iesniegusi neatkarīgu tās zemes vērtējumu, uz kuras atrodas trīs stāpeļi ([…] miljoni PLN).

(359) Komisija norāda, ka *Synergia 99* aktīvu vērtība saskaņā ar šī uzņēmuma valdes vērtējumu ir […] miljoni PLN. Tā kā valde šajā sakarībā izdeva paziņojumu ar mērķi noslēgt akcionāru vienošanos par aktīvu sadalīšanas pasākumiem *Synergia 99* likvidēšanas gadījumā, var pieņemt, ka valde nenovērtēja šos aktīvus par zemu. Neatkarīgā ekspertu vērtējumā, ko valde pasūtīja šajā laikā, attiecīgās zemes tirgus vērtība tika lēsta […] miljonu PLN apmērā.

(360) Ņemot vērā abu vērtējumu lielo starpību, kas atspoguļo dažādus pieņēmumus par zemes turpmāko izmantošanu, Komisija uzskata pieņēmumu, ka zeme tiks izmantota attīstīšanai par teritoriju ar augstu tirgus vērtību, par optimistisku, un, tā kā nav konkrētu piedāvājumu zemes iegādei vai konkrētākas norādes par teritorijas attīstības plāniem, – par diezgan nereālistisku. Komisija uzskata, ka ir jāaplēš arī iespējamie ieņēmumi, pārdodot zemi rūpnieciskai lietošanai vai attīstīšanai, ciktāl katrs no šiem scenārijiem ir reālistisks.

(361) Komisija norāda arī, ka cenā, ko *ISD* maksāja par Gdiņas kuģu būvētavas akcijām, nebija atspoguļota aptuvenā zemes, uz kuras atrodas stāpeļi, ieguldījuma vērtība ([…] miljoni PLN). Saskaņā ar septembra pārstrukturēšanas plānu 2007. gada beigās Gdiņas kuģu būvētavas aktīvu neto vērtība bija ([…] liela negatīva vērtība) miljoni PLN. Kopš tā laika Valsts kase ir īstenojusi 515 miljonu PLN un 385 miljonu PLN lielus kapitāla ieguldījumus; tiek plānots vēl viens kapitāla ieguldījums 200 miljonu PLN apmērā. Ja visi pārējie bilances posteņi paliek nemainīgi ([73]), būvētavas aktīvu neto vērtība pēc šiem kapitāla ieguldījumiem būs ([…] pozitīva vērtība) miljoni PLN, turpretī *ISD Polska* par Gdiņas kuģu būvētavas akcijām maksās simbolisku cenu. Ja zemes, uz kuras atrodas stāpeļi, tirgus vērtība tiktu pienācīgi atspoguļota bilancē, aktīvu neto vērtība būtu vēl lielāka. Citiem vārdiem, *ISD Polska* pirktu Gdiņas kuģu būvētavas akcijas par cenu zem to tirgus vērtības, tādējādi saņemot valsts atbalstu. Tāpēc Komisija uzskata, ka šajos aktīvos ir ietverts valsts atbalsts, kas piešķirts privatizācijas procesā, un ka to pārdošanu nevar uzskatīt par pašu ieguldījumu, kurā nav ietverts valsts atbalsts.

(362) Attiecībā uz citiem Gdiņas kuģu būvētavas vai Gdaņskas kuģu būvētavas bilancē pašlaik iekļautiem aktīviem, ko plānots pārdot, Komisija, pamatojoties uz pieejamo informāciju, piekrīt, ka dažu aktīvu pārdošana vai

([72]) Tikšanās ar *ISD Polska* 2008. gada 8. jūlijā.

([73]) Aktīvu neto vērtībai 2008. gadā zaudējumu rezultātā pazeminoties vēl vairāk (salīdzinājumā ar 927 miljoniem PLN 2007. gada beigās), plānā ir paredzēts, ka to segs Valsts kase (līdz 250 miljonu PLN liels kapitāla ieguldījums).

iznomāšana ir faktisks, reāls pašu ieguldījums, ja ir iesniegts un pamatots novērtējums un ja aktīvu pārdošanas vai iznomāšanas pamatā ir spēkā esoši līgumi (*Euromedicus* akciju pārdošana, *Polskie Linie Lotnicze* akciju pārdošana, nomas līgumi ar *Eurocynk* un CRIST). Šie līgumi kopā veido apmēram […] miljonu PLN lielu summu.

(363) Visbeidzot, saskaņā ar iedibināto praksi ([74]) Komisija uzskata, ka nākotnes naudas plūsmu nevar uzskatīt par pašu ieguldījumu pamatnostādņu nozīmē, jo tā nav uzņēmuma vai tā akcionāru reāls un faktisks ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksu segšanai.

(364) No šī izriet, ka vienīgais, ko var uzskatīt par pašu ieguldījumu, ir kapitāla ieguldījumi, ko plāno īstenot *ISD Polska*, kopumā 405 miljonu PLN apmērā, un peļņa no dažu aktīvu pārdošanas vai iznomāšanas (14 miljoni PLN). Šis pašu ieguldījums atbilst 14 % ([75]) paredzamo pārstrukturēšanas izmaksu, kas ir 3 miljardi PLN. Ja Komisija piekristu Polijas iestāžu ierosinājumam, kas izteikts 2008. gada 30. septembra tikšanās laikā, novērtēt pašu ieguldījumu, salīdzinot pārstrukturēšanas izmaksas, kas būvētavām radušās no brīža, kad tās nonākušas ieguldītāju valdījumā, iznākums būtu tāds pats (pārstrukturēšanas izmaksas 3,065 miljardu PLN apmērā ar faktisku un īstu pašu ieguldījumu 419 miljonu PLN, t. i., 14 %, apmērā).

(365) Šie apstākļi jāapsver, ņemot vērā gaidāmo valsts atbalsta piešķiršanu, kas ir plāna pamata pieņēmums: papildu 1,6 miljardu PLN liela valsts kapitāla ieguldīšana (1,14 miljardi PLN ieguldīti 2008. gada jūnijā, un 418 miljonu PLN liela atlikusī summa) un vēl viena uzkrāto publisko tiesību saistību, kuru nominālā vērtība ir 496,6 miljoni PLN, atlīdzināšanas grafika pārplānošana līdz 2009.–2017. gadam. Jāpiebilst, ka plānā ir pieņemts, ka kuģu būves darbība joprojām būs atkarīga no finansēšanas, izmantojot avansa maksājumu garantijas, ko ar labvēlīgiem nosacījumiem sniedz Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija, un šie pieņēmumi ir iekļauti apvienoto kuģu būvētavu finanšu modelī. Apvienotās būvētavas paredz, ka līdz 2008. gada beigām saņems jaunas garantijas. Arī turpmākajos gados vismaz līdz pārstrukturēšanas perioda beigām 2012. gadā ar Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas garantijām tiks segts praktiski viss kuģu būves process.

(366) Turklāt Komisijai ir jāņem vērā viss pārstrukturēšanas periods, sākot no 2002. gada. Ņemot vērā ievērojamo valsts atbalstu, ko šajā periodā ir saņēmusi būvētava, pašu ieguldījums procentuāli pārstrukturēšanas izmaksās ir vēl zemāks. Tāpēc ir acīmredzami, ka pašu ieguldījums ne tuvu nesasniedz 50 % pārstrukturēšanas izmaksu robežu, kā prasīts pamatnostādnēs.

PSC pārstrukturēšanas plāns

(367) Kaut gan ieguldītājs paredz 500 miljonu PLN lielu kapitāla ieguldījumu, lai daļēji finansētu ieguldījumu programmu, tas ir arī pieprasījis, lai valsts veiktu papildu kapitāla ieguldījumu pavisam 515 miljonu PLN apmērā, 560 miljonu PLN liela publisko tiesību saistību samaksas grafika pārskatīšanu un jebkuru potenciālu būvētavas nākotnes saistību segšanu, kuru apmērs saskaņā ar aplēsēm ir 555 miljoni PLN (turpmākie zaudējumi, soda naudas par līgumu atcelšanu, tiesvedība). Turklāt plānā ir uzskaitītas visas būvētavas saistības par kopējo summu 948 miljoni PLN (komercsaistības pret piegādātājiem, kuģu īpašniekiem utt.) un pieņemts, ka tās segs valsts. Visbeidzot, ieguldītājs pieprasa Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijai papildu garantijas par labvēlīgu prēmiju salīdzinājumā ar to, kādu tā parasti pieprasa dzīvotspējīgiem uzņēmumiem, lai finansētu apgrozāmos līdzekļus, un Valsts kases garantijas pārejas aizdevumiem 397 miljonu PLN apmērā.

(368) Pārstrukturēšanas izmaksas, kuras var identificēt, pamatojoties uz ierobežoto informāciju, kas ietverta plānā, aptver vismaz uzkrātās saistības (uzkrātās saistības un aizdevumi, kas kopā veido 1 508 miljonus PLN), paredzamie zaudējumi no spēkā esošajiem līgumiem par kuģu būvi un tiesvedības (555 miljoni PLN) un periodam no 2008. līdz 2018. gadam paredzētās ieguldījumu vajadzības (443 miljoni PLN).

(369) Lielāko daļu šo izmaksu ir plānots segt ar valsts atbalstu. Piedāvātais pašu ieguldījums ir ieguldītāja veikts kapitāla ieguldījums 500 miljonu PLN apmērā. Komisija norāda, ka nav iesniegta nekāda informācija par ieguldītāja spēju nodrošināt šādu kapitāla ieguldījumu. Saskaņā ar

([74]) Skatīt pamatnostādņu 43. punktu.

([75]) Komisija norāda, ka, pat ja tā ņemtu vērā iepriekš veikto pašu ieguldījumu (ko var uzskatīt par pašu ieguldījumu pamatnostādņu nozīmē) un attiecīgās iepriekšējās pārstrukturēšanas izmaksas, pašu ieguldījuma procents atbilstu tikai 16,5 %.

provizorisko *PSC* piedāvājumu līdzekļus ieguldījuma finansēšanai bija paredzēts iegūt no trešās personas – finanšu ieguldītāja. Tā kā nav nekādu pierādījumu, ka ieguldītājs spēj nodrošināt 500 miljonus PLN lielu kapitālu, Komisija uzskata, ka šo pasākumu nevar uzskatīt par faktisku un reālu. Turklāt plānā ir pieņems, ka arī ieņēmumi, kas tiks gūti no aktīvu pārdošanas pēc pievienošanās un ieņēmumi no plānotās aktīvu pārdošanas par kopējo summu 174,5 miljoniem PLN, jāuzskata par pašu ieguldījumu pamatnostādņu nozīmē. Arī šajā gadījumā nav pierādīts, ka iepriekšējos darījumos nav bijis ietverts valsts atbalsts un ka pieņēmumi par plānotajiem ieņēmumiem ir reālistiski. Šī pretruna attiecībā uz ieguldītāja apgalvojumiem par pašu ieguldījumu rada papildu šaubas par pieņēmumu ticamību šajā ziņā. Komisija attiecīgi secina, ka plānā nav pierādīts, ka piedāvātais pašu ieguldījums ir nozīmīgs, faktisks, reāls un neietver valsts atbalstu.

(370) Komisija norāda, ka, pat ja piedāvātos pasākumus (500 miljonu PLN lielu kapitāla ieguldīšanu un iepriekšējos un turpmākos aktīvu pārdošanas darījumus) uzskatītu par pašu ieguldījumu, tie atbilstu 27 % no iepriekš redzamajām pārstrukturēšanas izmaksām. Turklāt Komisijai ir jāņem vērā viss pārstrukturēšanas periods, sākot no 2002. gada. Ņemot vērā ievērojamo valsts atbalstu, ko šajā periodā ir saņēmusi būvētava, pašu ieguldījums procentuāli pārstrukturēšanas izmaksās ir vēl zemāks. Tāpēc ir acīmredzami, ka pašu ieguldījums ne tuvu nesasniedz 50 % pārstrukturēšanas izmaksu robežu, kā prasīts pamatnostādnēs.

(371) Uz šī pamata Komisija uzskata, ka būvētava praktiski iepriekš nav ieguvusi nekādu pašu ieguldījumu pamatnostādņu nozīmē, un šis ieguldījums, ciktāl tas ir iegūts, nav nozīmīgs. Turklāt *Polish Shipbuilding Company* iesniegtajā pārstrukturēšanas plānā nav nodrošināts pietiekams pašu ieguldījuma līmenis. Tā kā pašu ieguldījuma mērķis ir ierobežot valsts atbalstu līdz minimumam, ja pašu ieguldījuma nav, Komisijai jāsecina, ka prasība ierobežot atbalstu līdz minimumam nav izpildīta. Tieši pretēji – *PSC* pārstrukturēšanas plāna pamatā ir pieņēmums, ka tiek piešķirts papildu valsts atbalsts, un tajā ir secināts, ka tā īstenošana ir atkarīga no šī papildu valsts atbalsta.

Secinājums

(372) Pamatojoties uz iepriekšminēto, Komisija secina, ka būvētava iepriekš nav ieguvusi praktiski nekādu pašu ieguldījumu pamatnostādņu nozīmē, t. i., tādu pašu ieguldījumu, kas ir reāls, faktisks un kurš neietver valsts atbalstu. Kopīgais pārstrukturēšanas plāns un *PSC* iesniegtais plāns nenodrošina arī pietiekamu pašu ieguldījumu līmeni. Tā kā pašu ieguldījuma mērķis ir ierobežot valsts atbalstu līdz minimumam, ja pašu ieguldījuma nav, Komisijai jāsecina, ka prasība ierobežot atbalstu līdz minimumam nav izpildīta. Taču abu pārstrukturēšanas plānu pamatā ir pieņēmums, ka tiek piešķirts papildu valsts atbalsts. Kopumā pārstrukturēšana tiek nesamērīgi finansēta ar valsts atbalstu, kā rezultātā nepienācīgi tiek kropļota konkurence.

(373) Saskaņā ar pamatnostādnēm, piešķirot atbalstu, uzņēmums nedrīkst saņemt liekus naudas līdzekļus, ko tas varētu izmantot agresīvām, tirgu kropļojošām, ar pārstrukturēšanas procesu nesaistītām darbībām. Kaut gan būvētava nav saņēmusi liekus naudas līdzekļus, pateicoties valsts garantijām, tā ieguva pieeju apgrozāmajiem līdzekļiem, ko tā nevarēja iegūt tirgū. Tā rezultātā būvētava spēja ne tikai turpināt darbību un izpildīt pasūtījumus, bet arī slēgt līgumus, neuzņemoties ar materiālu cenu izmaiņām un valūtas kursa svārstībām saistītā riska mazināšanas izmaksas. Citiem vārdiem, būvētava varēja lietot valsts atbalstu tirgu kropļojošām darbībām, kas nebija saistītas ar pārstrukturēšanas procesu, pieņemot pasūtījumus par cenām, par kurām netika segtas attiecīgās izmaksas. Tas pamato Komisijas viedokli, ka valsts atbalsts netika ierobežots līdz minimumam, kas vajadzīgs, lai būvētava turpinātu darbību.

(374) Visbeidzot, Komisija atgādina, ka valsts atbalsts grūtībās nonākušiem uzņēmumiem ir jāizmanto finanšu pārstrukturēšanai. Darbības atbalsts ir pieļaujams tikai tiktāl, cik tas vajadzīgs, lai uzņēmums turpinātu darbību, kamēr tiek īstenota uzņēmuma tālejoša pārstrukturēšana. Taču apskatītajā gadījumā īsti pārstrukturēšanas mēģinājumi ar ilgtermiņa ietekmi ir ierobežoti. Valsts atbalsts galvenokārt ļāva būvētavai turpināt darbību, un tādējādi bija tikai darbības atbalsts. Šādu atbalstu nevar uzskatīt par ierobežotu līdz minimumam, kas vajadzīgs, lai ļautu veikt pārstrukturēšanu.

(375) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija secina, ka nav izpildīta prasība ierobežot atbalstu līdz minimumam un nodrošināt reālu un nozīmīgu ieguldījumu, kas neietver valsts atbalstu.

d) ***Izvairīšanās no nepienācīgiem konkurences kropļojumiem***

(376) Komisija atgādina provizorisko vienošanos ar Poliju par doka SD I slēgšanu. Tomēr ņemot vērā turpmākos notikumus pēc šīs vienošanās un iepriekšminētos secinājumus par pirmajiem diviem pamatnostādņu nosacījumiem, nav jāvērtē, vai Polijas piedāvātie kompensācijas pasākumi bija pietiekami.

e) ***Secinājums***

(377) Tā kā nav izpildīti pamatnostādnēs noteiktie kritēriji, lai atbalstu atzītu par saderīgu ar kopējo tirgu, Komisija secina, ka 209.–232. apsvērumā uzskaitītie pasākumi nav saderīgi ar kopējo tirgu kā pārstrukturēšanas atbalsts.

C. CITS ATBALSTS

(378) Polija 2007. gada 11. jūlija iesniegumā apgalvoja, ka Gdiņas kuģu būvētava ir saņēmusi atbalstu, "kas nav pārstrukturēšanas atbalsts". Šis atbalsts ir uzskaitīts 4. tabulā.

(379) Komisija atgādina, ka, ja ir apdraudēta grūtībās nonākuša uzņēmuma pastāvēšana, to nevar uzskatīt par piemērotu publiskās politikas mērķu veicināšanas līdzekli, kamēr netiek garantēta tā dzīvotspēja (pamatnostādņu 20. punkts). Par jebkuru atbalstu, kas piešķirts grūtībās nonākušam uzņēmumam pārstrukturēšanas periodā, ja vien uz to neattiecas atbrīvojuma noteikumi, ir jāpaziņo kā par pārstrukturēšanai paredzētu atbalstu (pamatnostādņu 69. punkts).

(380) Polija nav sniegusi nekādus pierādījumus, ka uz iepriekš 4. tabulā minēto atbalstu attiecas atbrīvojuma noteikumi.

(381) Komisija secina, ka arī uz šiem pasākumiem attiecas šis lēmums, un ka tie ir nelikumīgs pārstrukturēšanas atbalsts, kas nav saderīgs ar kopējo tirgu.

IV. **SECINĀJUMS**

(382) Komisija uzskata, ka Polija ir nelikumīgi piešķīrusi 209.–232. apsvērumā aprakstīto valsts atbalstu par labu Gdiņas kuģu būvētavai, pārkāpjot EK līguma 88. panta 3. punktu. Šis atbalsts nav saderīgs ar kopējo tirgu un nav saskaņā ar nevienu EK līgumā noteiktu atkāpi.

(383) Lai atjaunotu iepriekšējo stāvokli, valsts atbalsts ir jāatgūst.

V. **ĪSTENOŠANA**

(384) Ir jāatgūst lēmuma 209.–158. apsvērumā izklāstīto Gdiņas kuģu būvētavai piešķirto pasākumu atbalsta komponents. Parasti atgūstamais atbalsta komponents, t. i., saņēmēja saņemtā priekšrocība ir vienāda ar starpību starp nosacījumiem, ko saņēmēji varētu iegūt tirgū, un piešķirtā pasākuma nosacījumiem.

(385) Atsauces likmes un diskonta likmes izmanto kā aizstājējus tirgus likmei un, lai noteiktu atbalsta komponentu, īpaši, ja atbalstu izmaksā vairākās daļās, un aprēķinātu atbalsta komponentu, kas izriet no aizņēmumu procentu subsīdiju programmām ([76]). Grūtībās nonākušu uzņēmumu, tādu kā Gdiņas kuģu būvētava, gadījumā Komisija uzskata, ka atsauces likme ir jāpalielina par vismaz 400 pamata punktiem, lai atspoguļotu darījumā iesaistīto augsto risku, un vēl par 200 pamata punktiem, lai atspoguļotu to, ka saņēmējs nevar piedāvāt ķīlu vai piedāvā neapmierinošu ķīlu. Kā izskaidrots iepriekš, būvētavas sniegtās ķīlas vērtība ir apšaubāma, ņemot vērā uzņēmuma parādu/aktīvu attiecību. Ja grūtībās nonācis uzņēmums tirgū nevar iegūt nekādu finansējumu, atbalsta komponents var būt līdzvērtīgs 100 % no saņemto līdzekļu nominālās vērtības ([77]).

(386) Komisija uzskata, ka laikposmā, kad Gdiņas kuģu būvētava saņēma 209.–232. apsvērumā minēto atbalstu, tā bija nopietnās finanšu grūtībās (kā aprakstīts 62.–66. apsvērumā) un nevarēja iegūt finansējumu tirgū. Būvētavas pašu kapitāls bija negatīvs, tā turpināja darboties ar zaudējumiem un apskatītajā periodā neieguva praktiski nekādu finansējumu tirgū. Šādos apstākļos tirgus ekonomikas uzņēmums nevēlētos piešķirt būvētavai finansējumu, ņemot vērā ar to saistīto augsto

([76]) Komisijas paziņojums par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodi (OV C 273, 9.9.1997., 3. lpp.).

([77]) Skatīt, piemēram, Komisijas paziņojumu par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā (2000/C 71/07) (OV C 71, 11.3.2000., 14. lpp.). Paziņojuma 3.2. punkts nosaka, ka, ja aizdevuma piešķiršanas brīdī ir liela aizņēmēja saistību neizpildes iespējamība, piemēram, finansiālu grūtību dēļ, garantijas vērtība var būt tik liela, cik liela ir summa, par ko reāli ir garantija.

risku. Līdz ar to Komisija uzskata, ka neviena banka nepiekristu aizdot būvētavai naudu pat par augstiem procentiem, un neviena banka nebūtu piekritusi piešķirt garantiju pat par lielu atlīdzību.

Atbalsta komponenta aprēķināšana atsevišķām pasākuma kategorijām

Aizdevumi

(387) Tā kā Gdiņas kuģu būvētava nevarēja iegūt aizdevumu vai garantiju tirgū, jebkurš aizdevums vai garantija, kas tai piešķirts apskatāmajā periodā, automātiski ir atbalsts. Attiecīgi visas vēl atlikušās garantijas ir nekavējoties jāizbeidz, un visi aizdevumi nekavējoties jāatlīdzina.

(388) Tomēr ar visu būvētavai piešķirto aizdevumu atlīdzināšanu nepietiek, lai atjaunotu sākotnējo situāciju, jo līdz atmaksāšanas dienai būvētavas rīcībā ir bijis finansējums, ko tā parastos apstākļos nebūtu varējusi iegūt tirgū. Lai atjaunotu sākotnējo situāciju, ir jāatgūst arī summa, kas līdzvērtīga šīs priekšrocības vērtībai, kuras apmēru var aptuveni noteikt tikai, pamatojoties uz procentu likmi, ko pieprasa par ļoti augsta riska aizdevumu. Tāpēc Komisijai par laiku no brīža, kad tika piešķirts aizdevums, līdz brīdim, kad būvētava atmaksāja aizdevumu, jāpieprasa atgūt starpību starp Gdiņas kuģu būvētavas faktiski samaksāto procentu likmi un procentu likmi, kas teorētiski būtu pietiekama aizdevumam ar ļoti augstu riska pakāpi. Saistībā ar vajadzību noteikt ļoti augsta riska aizdevuma procentu likmi Komisijas paziņojumā par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodi ir norādīts, ka riska prēmija var būt par 400 pamata punktiem lielāka nekā atsauces likme, "ja neviena privātbanka nav piekritusi piešķirt attiecīgo aizdevumu", kā ir arī attiecīgajā situācijā. Vairākos lēmumos Komisija ir uzskatījusi, ka prēmija 600 pamata punktu apmērā virs atsauces likmes ir pietiekams minimums, lai atspoguļotu augsta riska situāciju ([78]). Komisija uzskata, ka tas ir minimālais apmērs aizdevumiem šībrīža situācijā.

Nodrošinājums

(389) Komisija izmanto šo pašu pieeju garantijām: tai jāpieprasa atgūt garantijā ietvertā piešķirtā atbalsta ekvivalents par laiku no garantētā aizdevuma izmaksas līdz garantijas darbības beigām.

([78]) Komisijas 2004. gada 16. jūnija lēmuma par pasākumiem, ko Spānija veica *Siderúrgica Añón SA* labā, 68. apsvērums (OV L 311, 26.11.2005., 22. lpp.); Komisijas 2002. gada 11. decembra lēmuma par Spānijas valsts piešķirto atbalstu par labu *Sniace SA* 42. apsvērums (OV L 108, 30.4.2003., 35. lpp.).

(390) Kā izskaidrots Komisijas paziņojumā par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā ([79]), Komisija uzskata, ka piešķirtais atbalsta ekvivalents ir vienāds ar procentu subsīdiju, kas iegūta kā garantija (ja garantija attiecas uz aizdevumu, kas piešķirts par likmi zem tirgus likmes), vai summu, ko iegūst no garantētās summas riska koeficienta, no kura atņemta par garantiju samaksātā prēmija.

(391) Ja atbalsta komponentu nevar aprēķināt, izmantojot šos noteikumus, Komisija uzskatītu par pieņemamu aprēķināt garantijas, kāda tiktu pieprasīta tirgū, un saņēmēja maksātās garantijas starpību. Komisija uzskata, ka šādi aprēķināta starpība ir garantijas atbalsta komponents. Pēc Komisijas domām, par atsauces prēmiju iepriekšminētajā aprēķinā var uzskatīt prēmiju, kas tika prasīta no valsts atbalsta brīvajā programmā, uz kuras pamata Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācija realizē savu Valsts kases garantēto eksporta apdrošināšanas programmu, kas apstiprināta ar Komisijas 2007. gada 18. jūlija lēmumu. Arī šī prēmija būtu jāpalielina par vismaz 400 pamata punktiem, lai atspoguļotu to, ka būvētava nebija tiesīga saņemt garantijas saskaņā ar šo programmu. Līdz ar to būvētavai piešķirtās garantijas bija saistītas ar ievērojami augstāku risku.

(392) Kā izskaidrots iepriekš, ņemot vērā apstākli, ka būvētava nevarētu iegūt nekādas garantijas tirgū savas nedrošās finansiālās situācijas dēļ, lai izbeigtu atbalsta radīto konkurences kropļojumu, atlikušās garantijas ir nekavējoties jāizbeidz.

Avansa maksājumu garantijas

(393) Avansa maksājumu garantiju gadījumā Komisija norāda, ka avansa maksājumi, kas tika garantēti ar Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas garantijām, ir pārdošanas līguma, nevis nomas līguma veids, un ka par avansa maksājumiem netiek prasīti procenti. Tāpēc

([79]) *Ibidem.*

Komisija uzskata, ka, lai noteiktu saņēmēja saņemto atbalsta komponentu, ir jāparedz būvētavas maksātās prēmijas salīdzinājums ar tirgū parasti pieprasīto prēmiju. Atsaucei tirgus cenu noteikšanai atkal var izmantot Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas programmu, kurā nav ietverts valsts atbalsts, un šādi atsauces maksājumi jāpalielina, lai atspoguļotu papildu risku, piešķirot atbalstu grūtībās nonākušam uzņēmumam.

(394) Tāpat kā attiecībā uz citām būvētavas saņemtajām garantijām un to pašu iemeslu dēļ Komisija norāda, ka visas spēkā esošās Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas garantijas ir nekavējoties jāizbeidz.

Parādu nepiedzīšana

(395) Par valsts atbalstu tiek uzskatīta un vērā jāņem ir arī valsts iestāžu rīcība, pastāvīgi nepiedzenot sev pienākošos parādus ([80]). Šāda rīcība ir līdzīga periodiskam aizdevumam, kas piešķirts par labvēlīgiem nosacījumiem, tādējādi atbalsts atbilst starpībai starp procentiem, kādi tiktu prasīti tirgū (uzņēmumam ar līdzīgu reitingu līdzīgā finansiālā un ekonomiskā situācijā un ar līdzīgu ķīlu), un piešķīrējas iestādes prasītajiem procentiem.

(396) Ņemot vērā būvētavas pastāvīgi nedrošo finansiālo situāciju, Komisija uzskata, ka tirgus ekonomikas kreditors piedzītu sev pienākošos parādus, kad iestātos to samaksas termiņš. Tāpēc tas, ka Polijas iestādes neveica piedziņas darbības, uzreiz nozīmēja, ka ir piešķirts atbalsts un ka neatmaksāto saistību samaksas termiņš iestājās dienā, kad tika sniegts šāds atbalsts. Atbalsta komponents ir vienāds ar starpību starp procentiem, kādi tiktu prasīti tirgū (uzņēmumam ar līdzīgu reitingu līdzīgā finansiālā un ekonomiskā situācijā un ar līdzīgu ķīlu), un piešķīrējas iestādes prasītajiem procentiem.

(397) Tā kā jebkurš tirgus ekonomikas uzņēmums pieprasītu būvētavai nekavējoties atmaksāt parādu, ir jāatmaksā ne tikai atbalsta komponents, kas izriet no nepietiekamajiem procentiem, bet nekavējoties jāatmaksā arī uzkrātās saistības.

([80]) Skatīt, piemēram, Komisijas 2007. gada 23. oktobra lēmumu par valsts atbalstu C 23/06, ko Polija īstenojusi par labu tērauda ražotājam *Technologie Buczek Group* (vēl nav publicēts).

Parādu dzēšana

(398) Jebkura parādu dzēšana ir līdzvērtīga neatmaksājamai dotācijai, tādējādi viss norakstītais parāds ir uzskatāms par atbalstu.

Saskaņā ar 5.a nodaļu pārstrukturētās publisko tiesību parādsaistības

(399) Saskaņā ar 2002. gada 30. oktobra likumu publiskās saistības, kas pārstrukturētas saskaņā ar 5.a nodaļu, tiek nodotas operatoram — uzņēmumam, kas pilnībā pieder Rūpniecības attīstības aģentūrai, kopā ar aktīvu komponentiem, kuru vērtībai jābūt vismaz 25 % no pārstrukturētajām saistībām. Operatoram pēc tam jāpārdod šie aktīvi un jāizmanto šādi gūtie ieņēmumi, lai atmaksātu daļu publisko tiesību saistību. Kompetentās iestādes pēc tam noraksta šo saistību atlikušo daļu. Tāpēc Komisija uzskata, ka šī darījuma valsts atbalsta komponents ir vienāds ar publisko tiesību saistību vērtību, kuras nodotas operatoram, no kura atņem nodoto aktīvu faktisko vērtību. Saskaņā ar 2002. gada 30. oktobra likumu tas nozīmētu, ka atbalsta komponents ir ekvivalents augstākais 75 % nodoto saistību. Tomēr, ja aktīvu vērtība ir lielāka vai mazāka par likumā prasītajiem 25 %, attiecīgi jāaprēķina arī atbalsta komponents.

Kapitāla ieguldījums

(400) Komisija norāda, ka valsts vai valsts kontrolētu struktūru, piemēram, Rūpniecības attīstības aģentūras vai *KPS*, veikti kapitāla ieguldījumi grūtībās nonākušiem uzņēmumiem, no kuriem nevar sagaidīt atdevi, tiek uzskatīti par neatmaksājamām dotācijām ([81]). Lai likvidētu kapitāla ieguldījumu radīto konkurences kropļojumu, būvētavai jāatmaksā visa ieguldītā kapitāla summa.

Ieviešanas nosacījumi

(401) Polija 2008. gada 3. novembra vēstulē apņēmās ieviest šo lēmumu, pārdodot aktīvus par tirgus cenu atklātā, pārskatāmā, beznosacījumu un nediskriminējošā konkursā (kas veikts saskaņā ar konkrētajiem nosacījumiem, kuri vispirms izklāstīti Komisijas 2008. gada 27. oktobra vēstulē), un pēc tam likvidējot Gdiņas kuģu būvētavu. Visas no šī lēmuma izrietošās atgūšanas prasības Polijai nekavējoties jāreģistrē Gdiņas kuģu būvētavas likvidācijas procesā. Komisija 2008. gada 6. novembra vēstulē

([81]) Skatīt, piemēram, Komisijas 2004. gada 20. oktobra lēmumu par valsts atbalstu C 38/03, ko ieviesusi Spānija (papildu pārstrukturēšanas atbalsts valstij piederošajām Spānijas kuģu būvētavām) (OV L 240, 16.9.2005., 45. lpp.).

informēja Poliju, ka, ja šie nosacījumi tiktu izpildīti, aktīvu pārdošanā nebūs ietverts jauns atbalsts pircējam(-iem) un aktīvus var nodot pircējam(-iem) bez jebkādām saistībām, kas izriet no tā nelikumīgā un nesaderīgā valsts atbalsta atmaksas, kas iepriekš piešķirts būvētavām saskaņā ar prasību novērst atbalsta saņēmēju un pircēja darbības ekonomisko pēctecību ([82]). Lai noteiktu, vai šis lēmums ir pareizi ieviests, Komisija rūpīgi uzraudzīs, vai tiek izpildīti tās 2008. gada 27. oktobra vēstulē noteiktie nosacījumi, kuriem piekritušas Polijas iestādes.

(402) Turpmāk ir apkopoti šie nosacījumi, kurus Polija ir skaidri apņēmusies pildīt.

(403) Aktīvi (bez saistībām) jāprivatizē atklātā, pārskatāmā, nediskriminējošā un beznosacījumu konkursā. Gdiņas kuģu būvētava kopā ar jebkuriem atlikušajiem aktīviem un saistībām ir jālikvidē.

(404) Aktīvi ir jāpārdod par tirgus cenu (augstākās cenas solītājam). Aktīvu komponenti ir jāpārdod atsevišķi vai kā liels daudzums nelielu komplektu, kas definēti, lai pārdotu pēc iespējas vairāk aktīvu. Šajos komplektos nedrīkst ietvert organizētas uzņēmuma vai uzņēmējdarbības virziena daļas. Taču šāda komplektu definīcija nedrīkst kavēt potenciālos pircējus izteikt kopīgu piedāvājumu par vairākiem komponentiem/komplektiem.

(405) Konkursam ir jābūt nediskriminējošam, t. i., tam jānodrošina, ka pārdošanā var piedalīties jebkurš potenciālais pircējs, nediskriminējot to ieguldījumu mērķus.

(406) Konkursam nedrīkst izvirzīt nosacījumus (piemēram, nodarbinātības vai darbību saglabāšana vai esošo līgumu pārņemšana). (Vienīgajam konkursa uzvarētāja piedāvājuma atlases kritērijam ir jābūt maksimāliem ieņēmumiem būvētavas kreditoriem).

(407) Būvētavas publiskajiem un privātajiem kreditoriem, tostarp būvētavas klientiem, ir jābūt tādai pašai prioritārai kārtībai un tiesībām attiecībā uz peļņu no aktīvu pārdošanas, kāda tiem būtu bankrota procedūrā.

(408) Sakarā ar pārdošanu nedrīkst piešķirt jaunu atbalstu ne norakstīšanas, ne valsts finansētas publisko tiesību saistību atmaksas vai parādu atmaksas privātiem kreditoriem, ne kapitāla ieguldījumu, aizdevumu, garantiju, ne citu pasākumu veidā. Jebkuras jaunas publisko tiesību saistības, kas uzkrātas periodā un ir vajadzīgas, lai veiktu pārdošanas procedūru, ir jāpieprasa no likvidācijas masas.

(409) Pārdošanu veic neatkarīgs administrators ar līdzīgām tiesībām un pienākumiem kā bankrota maksātnespējas administratoram. Ir jāizveido struktūra, kas ļautu kreditoriem efektīvi pārraudzīt pārdošanu un nodrošināt, lai tā tiktu veikta saskaņā ar tirgus nosacījumiem un tiktu ievērota to prioritārā secība un tiesības uz peļņu. Turklāt Polija un Komisija kopā iecels uzraudzības pilnvarnieku, kura konkrētais uzdevums būtu palīdzēt Komisijai pārbaudīt, vai pārdošanas process un atbalsta atgūšana notiek, pilnībā ievērojot iepriekš norādītās prasības. Šajā nolūkā uzraudzības pilnvarniekam dažādās procedūras stadijās jāiesniedz Komisijai regulāri, sīki ziņojumi.

(410) Polija ir norādījusi, ka, lai īstenotu šo lēmumu, tai būs jāveic normatīvas darbības. Komisija atzīst, ka tāpēc ir attaisnojams ilgāks īstenošanas periods nekā parasti, arī ņemot vērā atsevišķo atbalsta pasākumu skaitu, uz ko attiecas šis lēmums, un to daudzveidību pēc formas un ilguma. Tāpēc Komisija aicina Poliju ieviest šo lēmumu septiņu mēnešu laikā pēc tā saņemšanas,

([82]) Skatīt lietu C-277/00 *Vācija pret Komisiju* [2004] ECR I-3925, lietu C-328/99 un C-399/00 *Itālija un "SMI 2 Multimedia Spa" pret Komisiju* [2003] ECR I-4035.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, kas aprakstīts šī lēmuma 209.–232. apsvērumā, un ko Polija, pārkāpjot EK līguma 88. panta 3. punktu, piešķīrusi par labu Gdiņas kuģu būvētavai, nav saderīgs ar kopējo tirgu.

Turklāt jebkuras jaunas maksājumu garantijas, ko Polija, pārkāpjot EK līguma 88. panta 3. punktu, piešķīrusi par labu Gdiņas kuģu būvētavai no 2007. gada 1. jūlija līdz šī lēmuma pieņemšanas dienai, nav saderīgas ar kopējo tirgu.

2. pants

Attiecībā uz aizdevumiem, kas iegūti no dažādām publiskām iestādēm un kas minēti šī lēmuma 209.–232. apsvērumā, Polijai par periodu no minēto aizdevumu piešķiršanas brīža līdz to atmaksas brīdim ir jāatgūst atbalsts tādā apmērā, kas atbilst starpībai starp procentu likmi, ko faktiski maksāja Gdiņas kuģu būvētava, un procentu likmi, par kādu saņēmējs varēja iegūt aizdevumu tirgū. Turklāt, ja kāds aizdevums šī lēmuma pieņemšanas brīdī joprojām nav atmaksāts, tas ir nekavējoties jāatmaksā.

3. pants

Attiecībā uz garantijām, kas iegūtas no Valsts kases un aprakstītas šī lēmuma 209.–232. apsvērumā, Polijai par periodu no atbalsta piešķiršanas brīža līdz garantijas termiņa beigām jāatgūst atbalsts, kas ir vienāds ar starpību starp procentu likmi, ko par aizdevumu, kas nodrošināts ar valsts garantiju, faktiski maksāja Gdiņas kuģu būvētava, un procentu likmi, par kādu saņēmējs varēja iegūt aizdevumu tirgū, kas ir vienāda ar garantēto summu, kura reizināta ar riska koeficientu (saistību neizpildes iespējamību), no kuras atņemta samaksātā garantijas prēmija, vai kas vienāda ar starpību starp saņēmēja maksāto garantijas prēmiju un garantijas prēmiju, par kādu saņēmējs varētu iegūt garantiju tirgū. Turklāt, ja jebkura no šīm garantijām ir spēkā šī lēmuma pieņemšanas brīdī, tās darbība ir nekavējoties jāizbeidz.

4. pants

Attiecībā uz Eksporta kredītu apdrošināšanas korporācijas piešķirtajām avansa maksājumu garantijām, kas aprakstītas šī lēmuma 209.–232. apsvērumā, Polijai par periodu no atbalsta piešķiršanas brīža līdz garantijas termiņa beigām ir jāatgūst atbalsts, kas vienāds ar starpību starp saņēmēja maksāto garantijas prēmiju un garantijas prēmiju, par kādu saņēmējs varētu iegūt garantiju tirgū. Turklāt, ja jebkura no šīm garantijām ir spēkā šī lēmuma pieņemšanas brīdī, tās darbība ir nekavējoties jāizbeidz.

5. pants

Lēmuma 3. un 4. pantu *mutatis mutandis* piemēro arī jebkurām maksājumu garantijām, ko Polija, pārkāpjot EK līguma 88. panta 3. punktu, piešķīrusi par labu Gdiņas kuģu būvētavai no 2007. gada 1. jūlija līdz šī lēmuma pieņemšanas dienai.

6. pants

Attiecībā uz nepiedzītajām saistībām pret dažādām publiskām iestādēm, kā aprakstīts šī lēmuma 209.–232. apsvērumā, Polijai par periodu no atbalsta piešķiršanas brīža līdz publisko tiesību saistību atmaksas brīdim ir jāatgūst starpība starp procentu likmi, ko faktiski maksāja Gdiņas kuģu būvētava, un procentu likmi, par kādu saņēmējs varēja iegūt saistību termiņa atlikšanu no tirgus ekonomikas kreditora. Turklāt jebkuras atlikušās publisko tiesību saistības ir nekavējoties jāatmaksā.

7. pants

Attiecībā uz publiskām iestādēm pienākošos parādu norakstīšanu, kā aprakstīts šī lēmuma 209.–232. apsvērumā, Polijai jāatgūst atbalsts, kas vienāds ar norakstīto summu.

8. pants

Attiecībā uz publisko tiesību saistībām, kas pārstrukturētas saskaņā ar 2002. gada 30. oktobra likumu par valsts atbalstu uzņēmumiem, kas ir īpaši nozīmīgi darba tirgum, ar grozījumiem, kā aprakstīts šī lēmuma 209.–232. apsvērumā, Polijai ir jāatgūst atbalsts, kas vienāds ar publisko tiesību saistību summu, kas nodotas operatoram, no kuras atņemta operatoram nodoto saņēmēja aktīvu faktiskā vērtība.

9. pants

Attiecībā uz dažādu publisko iestāžu kapitāla ieguldījumiem, kā aprakstīts šī lēmuma 209.–232. apsvērumā, Polijai jāatgūst atbalsts, kas vienāds ar ieguldītā kapitāla visu summu.

10. pants

Attiecībā uz tiešajām dotācijām, kā aprakstīts šī lēmuma 4. tabulā un 209.–232. apsvērumā, Polijai jāatgūst atbalsts, kas vienāds ar dotāciju visu summu.

11. pants

1. Polija atgūst no saņēmēja iepriekšējos pantos noteikto atbalstu. Atgūšana notiek saskaņā ar šī lēmuma 384.–401. apsvērumā noteiktajām pamatnostādnēm.

2. Atgūstamās summas ietver procentus par laiku no dienas, kurā tās tika nodotas Gdiņas kuģu būvētavas rīcībā, līdz to faktiskās atgūšanas brīdim.

3. Procentus aprēķina pēc salikto procentu formulas saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 ([83]) V nodaļu un Komisijas Regulu (EK) Nr. 271/2008 ([84]), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.

4. Polija no šī lēmuma pieņemšanas dienas atceļ visus 1. pantā minētos atlikušos atbalsta maksājumus.

12. pants

1. Lēmuma 1. pantā minētā atbalsta atgūšana ir tūlītēja un spēkā esoša.

2. Polija nodrošina, lai šis lēmums tiktu ieviests septiņu mēnešu laikā no tā paziņošanas brīža.

13. pants

1. Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Polija iesniedz Komisijai šādu informāciju:

a) kopsumma (pamatsumma un procenti), kas atgūstama no saņēmēja;

b) sīks jau veikto un plānoto pasākumu apraksts, kas paredzēti šī lēmuma izpildes nodrošināšanai;

c) dokumenti, kas uzskatāmi parāda, ka saņēmējam ir izdots rīkojums atmaksāt atbalstu;

d) dokumenti, kas uzskatāmi parāda, ka visas avansa maksājumu garantijas ir izbeigtas.

2. Polija informē Komisiju par to, kā tiek veikti valsts pasākumi šī lēmuma īstenošanai, līdz tiks pilnībā atgūts 1. pantā minētais atbalsts. Pēc Komisijas pieprasījuma tā nekavējoties iesniedz informāciju par pasākumiem, kas jau ir veikti un plānoti, lai nodrošinātu šī lēmuma izpildi. Tā sniedz arī sīku informāciju par atbalsta summām un procentiem, kas jau ir atgūti no saņēmēja.

Šis lēmums ir adresēts Polijai.

Briselē, 2008. gada 6. novembrī

Komisijas vārdā –
Neelie KROES
Komisijas locekle

([83]) OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.
([84]) OV L 82, 25.3.2008., 1. lpp.

PIELIKUMS

INFORMĀCIJA PAR ŠĀ LĒMUMA IEVIEŠANU

1. **Atgūstamās summas aprēķins**

1.1. Norādiet šādus datus par nelikumīgo valsts atbalstu, kas nodots saņēmēja rīcībā:

Datums(-i) (*)	Atbalsta summa (**)	Valūta

(*) Datums(-i), kad saņēmēja rīcībā tika nodots atbalsts (atsevišķas atbalsta daļas).
(**) Saņēmēja rīcībā nodotais atbalsts (bruto atbalsta ekvivalents).

Piezīmes

1.2. Izvērsti paskaidrojiet, kā tiks aprēķināti par atgūstamo atbalsta summu maksājamie procenti.

2. **Plānotie un jau veiktie atbalsta atgūšanas pasākumi**

2.1. Sīki aprakstiet, kādi pasākumi tiek plānoti un kādi pasākumi jau ir veikti, lai nodrošinātu atbalsta tūlītēju un spēkā esošu atgūšanu. Ja vajadzīgs, norādiet veikto/plānoto pasākumu juridisko pamatu.

2.2. Kāds ir atgūšanas procesa grafiks? Kad tiks pabeigta atbalsta atgūšana?

3. **Jau atgūtais atbalsts**

3.1. Sniedziet šādus datus par atbalstu, kas atgūts no saņēmēja:

Datums(-i) (*)	Atmaksātā atbalsta summa	Valūta

(*) Datums(-i), kad atmaksāts atbalsts.

3.2. Pievienojiet iepriekš 3.1. punktā norādīto atbalsta summu atmaksas apliecinājumu.